



vozili smo

TEKSTI / MARIJAN DESENI / SLIKE / MARIJAN ČAPLALIČ

PORSCHE CARRERA

911 S, 914-2,0

Power show za milijonarje



Modreci pravijo: kdor zabrede v pravnjša leta, lahko vtakne celo življenje v dve načeli.

Načelo številka 1:

moški je povsem nemočen pred prednjim delom ženske nadgradnje (dokaz: Iliada, ko Ajax zagleda gole ženske prsi in zagleda orožje).

Načelo številka 2:

ženska je povsem nemočna pred avtom, ki je čistokrvni GT, ki stane še pa še in ki drvi vsaj 200 km na uro (dokaz: hotel Lev, v soboto zvečer, ko pridejo prestižni Italijani).

Ce to drži, smo moški na boljšem, saj je na svetu več srčkanih nagic kot dragih avtomobilov. Ampak tudi avto se najde in zadnjic, na Hockenheimu, je bila velika gneča; delili so porscheje.



Konjušnica za dve osebi

Dobil sem carrera RS. Ampak imela je napako: po dveh krogih vožnje jo je bilo treba vrniti. In še eno: nikjer naokrog ni bilo niti ene brhke trččale, ki bi planila po meni — hočem reči: po avtu.

Sedel sem torej v najhitrajšem nemškem serijskem avtomobilu in se pripravil, da odrinem na prago, kjer so testniški kolegi vrtljajev zaželi za ušesno dobajo. Prilepjen ob sedež poslušam rohanja motorja, ki ni mlo, a je uglaseno za dirkače. Pri 180 km na uro pretaknem v tretjo; če še nisto vedeli, Hockenheim pač ni cesta, po kateri bi vozili avto, ki se vam smili. Zavrta tikoma drvi naravnost vama. Povra carrera in še preden mi dohiti strel, sam že na ravni. Opatostojim v četrti Pretaknem v peto in v šestmo. Kaj mi bi drugo? Ta avto je ustvarjen za naslavo!

Ko se carrera RS prvi potegnil izpod Kristnoga platinca, je dr. Ferdinand Porsche oznanil: „Zdaj imamo avto, ki vozi naravnost!“

Drzmem si ugovarjati: že res, da carrera precej bolje drži smer od drugih porschejev, toda pri največji hitrosti še hoče popravek z volanom. Pomaga ji zdatni spojler. Na pokrovu motorja, ki zdaj — smerni stabilnosti v prid — natanko določa pota zračnih tokov. Ampak spojler je le za izvoz, Nemcem so ga prepovedali; ni varen za tista, ki vanj trčijo od zadaj. Carrera je avto za dva; zadaj je prostor le za otroka. Voznik in sopotnik sedita v izverstnih likoljastih sedelcih, voznikov delovni prostor sploh ne more biti boljši: športen volan, trda, a natančna prestarna ročica, vsi potrebni instrumenti in natanko prava razdalja. Toda notranjost ne more prikriti, da je namenjena bolj dirkanju, kot samo občudnemu drvanju. Referenti za opremo so jo okubili vsaga, kar je po tezi odveč in v napoto.

Motor je 6-valjni bokser, z dovolj nizkim kompresijskim razmerjem, da je zadovoljen z navadnim benzenom. Brez vzeta ni vrh do 7300 vrtljajev v minuti, toda voznik nima vzroka za panjganje. V carrera vola prokupa in šibk, zato širokim zadnjim kolesom ji je težko zadržati pravznil na cesti.

Kdor hoče carrera voziti na meji njenih zmogljivosti, mora preč veliko voditi. Teža motorja za zadnje osjo je kriva, da zadek pri odzvisni plinu udari vstran in hoča iz ovinka. Voznik mora spretno in brez odlašanja odvzeti volan, da s carrera varno zdrna v

ravnine. V pomoč je natančen, toda zelo naposreden volan.

V ovinek vselje pridrvim brez pline, počakam, da začne carrera boj s krivino in odločno pritisnem na plin. Moč, s katero se avto izvleče, je veličastna. Vseeno se mi zdi pametno pomisliti, kakšen je voznik, ki pri 240 km na uro ne zvozi ovinka.

Carrera lahko kupite za skoraj 40.000 nemških mark! Zavist prijateljev je vračunana v ceno. Okrog vas bodo šepetali nekaj o prioboyu, pa o pričnostih na hitrost in podobne reči. Če kdo misli, da je zero prevleoka, misli bo zaradi tega, kar se v takšnem avtu še ni počel!

Po šestih urah odmah sam odvač 100 km na uro in po tridesetih do 200 km na uro. Po dveh krogih sem moral nazaj v boksa. Porsche carrera RS je zelo dušer avto.

Dirkal za lenuhe

Po novem imajo vsi porscheji 2687 kubikov in daljšo karoserijo. Tako so ustregli Američanom, ki se na račun varnosti zaljubljeni v robate odbijače, in s porschejem se brez skrbi lahko zaletite s hitrostjo 8 km na uro! Avtu ne bo nič. Prijetna tolažba za divjaka, ki se postavlja z 200 km na uro in več! Poleg carrera prodajajo še porsche 911 s



150 KM in poročje 911 S s 178 KM — dva kot kupa ali kot targa z varnostnim lekom. Vsem trem pripadajo boljši sedeži in rezervno kolo z izpraznjeno pumo. Priložna je jaklenka s stenišnimi zrakom. V prednji blatnik so vgradili veljiko, osem litrsko posodo, iz katere brizga voda za pranje tipe.

Prekusil sem poročje 911 sportomatic — z polavtomatskim menjalnikom. Med praktičnim tečajem, štiristopenjskega menjalnika voznik ne rabi sklopke. Ta se samodejno vklopi oziroma izklapi vaskič, ko premakne prestavno ročico naprej ali nazaj. Pedal za sklopko ne uboga na premik ročica levo — desno in je vozniku prizanešeno, da bi po nerodnosti s kolenom naredil neumnost. Avtomatika pravi nič ne zaostaja in ko sem prisilil levo nogo, da je počivala na opori, je postalo pretikanje prijetno.

Vendar za zahteva vožnja za mokrih tleh več pravidnosti. Zaradi sunkovitega delovanja sklopke zopno zdrsenje kolesa, nemahno zanašanje pa poročjeju ni vselej dobrodošlo. 911 S je kot vsa znamenita družina izdelan z neshko natančnostjo in z največjo mero športnega okusa. Motor je polnokrven in neobčutljiv, toda glasno hropče. Trde vzmetenje je namenjeno gladkim cestičem, dvokrožne zavore se zdijo za kar preveč dobre. Avto je zavoljo resničnih kvalitativ in slovnega imena med najdražjimi športnimi vozili, tiskoj

za zavore. Toda, kdaj ga kupi, bo pshitival vsa po vrsti. Zraven pa še lambaril z levo nogo.

Ugodna lagina in VW motor

Ko so pred okroglo štirimi leti začeli prodajati prve VW-porsche 914, so trgovci Volkswagnovi črki radi zamolbali. Sej ni bilo dosti kupcev; ki bi bili pripravljani odšteti kopico denarja za VW ima. Samo „porsche“ si slisi čisto drugače.

Pred približno letom dni pa je tovarna VW-porscheju povečala moč. „Mlin na veter“, kakor pravijo volkswagnovemu motorju z 80 KM (prav takšen poganja še VW 411) je iztisnil dodatnih 20 KM. Povečali so gibno prostornino, spremenili glavno gred, zaobčili izgorevalne komora, poboljšali plinske kanale in zdaj rezgeče v najmanjšem poročjeju, ali v največjem VW — kakor raje slišite — natanko 100 konj. Povečana čreda skrbi za urnejše pospeške in večjo hitrost. Sape ji zmanjke pri nižjih vrtiljah, pa mora voznik pogosto klicati na pomoč pestopenjski menjalnik.

Konstruktorji so razmeroma dobro rešili vse težave, ki jih povzroča motor, namerščen v sredini. Ploski bokser, ki je nazven ostal enako velik, dopušča dovolj prostora za dva potnika v avtu in za dva plitka prižajnika; v nosu in v zadku vozila. Kjer je prostor za dva,

se bo stisnil še tretji — prvičje o tovarni — in dodatnih bližin je moč na sredini sedeti eden za drugim. Tudi varnostni pasovi pa čakajo. Vsi trije sodijo skoraj na tih. Ozadnji motor govori za dobro lego na no, pomagajo mu še posamične obesa, str gumbe na pletiščih iz lahke kovine; naj zaleže pa sposoben voznik. Avto je resda z dolgo nevtralen, toda na pretiravanje odgov brez opozorila in preden se počasneje volanom zgane, je zadek že v jarku. Škoda 14 000 DM takina lega vseeno ni vrec voznike skušajo potolažiti z zares dobrimi sedeži (sopotnik prestavlja oporo za ne sedeži je pa nepremakljiv), z zalogo imentov in s streho avta, ki jo je moč sprav prtljajnik.

Vseeno, resnica ostane: marsikateri od macev je udobnejši in hitrejši. Toda, ali vaš sosed avto z osrednjim motorjem? Ali lahko hvali, da vozi porsche? Mislim, da Vi pa premislite, če se vam za kopico denarja plača kupiti njegovo nevoščljivost.

Če je med bralci kak matematik, iš razmeroma pošteno pot, po kateri bi post ril svojo bančno vlogo. Če mi to u prišede, da bom kupil enega izmed šestkrvnih porschejev. Potem bom pa pot tisto, o ženski nemohi.