

Vozili smo

Porsche turbo



Tekst Martin Česenj,

Cestni dirkalnik

Avto, ki ga ne boste imeli

Počutil sem se kot playboy s Havajev. Manfred Janke od Porscheja mi je odprl vrata kovinsko modrega kupeja, mi pomagal zategniti varnostni pas in mi povedal, koliko ta avto stane. Razumel sem, da bo zelo lepo, če bo turbo ostal cel.

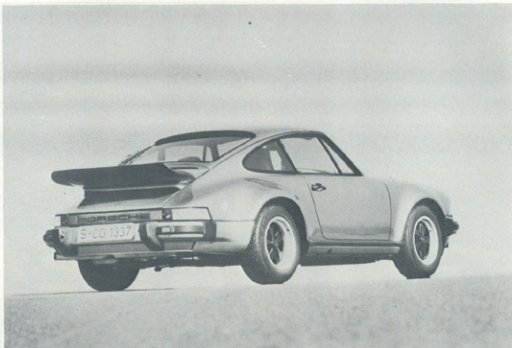
Potem pa sem pretaknil v prvo in potisnil pedal za plin do tal . . .

Porsche turbo ne pozna šale: pribilo me je ob sedež, da sem komaj sledil kazalcu, ki je štel vrtljaje motorja in je poskočil kot sprožena vzmet. Na zgornji dovoljeni meji, pri 6800 vrtljajih oziroma pri hitrosti nekaj nad 80 km na uro, sem prestavno ročico bliskovito premaknil v drugo prestavo. Pri 140 km na uro v tretjo. In pri 210 km na uro v četrto. Tovarniški prospekt ne laže: ta avto doseže 220 km na uro, še preden voznik prešteje do trideset!

Posodili so mi ga za dva kroga, in čeprav so Porschejevi možje zelo strogi in natančni, sem jih prevozil osem. Proga hockenheimskega dirkališča je bila skoraj povsem prazna. Če pa sem moral sredi ovinka prehiteti drug avto, je bilo to prijetno opravilo: porsche turbo je tudi na vijugastem asfaltu mnogo hitrejši od vsakdanjih, povprečnih avtomobilov. To je — za zdaj — najhitrejši nemški avto!

Izdelali so ga z željo, da bi iz osnovnega modela 911 naredili vrhunski porsche. Pa je celo carrera ostala v njegovi senci . . .

Glavna draž je pod zadnjim pokrovom: šestvaljni bokser s



temi litri gibne prostornine. Kultivativ motor se prav nič ne pritožuje, če se voznik obotavlja pri pretikanju in vozi v četrti prestavi pri 2000 vrtljajih v minuti. Dobra zvočna izolacija duši odvečen hrup, k serijijski opremi pa sodijo: stranska stekla z električnim pomikom, dvostopenjsko ogrevanje zadnje šipe, brisalnik zadnje šipe, brizgalki za čiščenje žarometov, meglenci, avtomatsko nastavljanje ogrevanja notranjosti, razkošne preproge, usnjene obrobe na sedežih, halogenski glavni žarometi, avtomatski varnostni pasovi ter stereo radio s kasetnim magnetofonom in pomično anteno. Menda ni treba še posebej omenjati, da so tudi v tem porscheju vsi potrebni instrumenti, da je volan prevlečen z usnjem in da sta sedeža vozniku in sopotniku v veselje. Zadnja klop je namenjena predvsem prijatelji, v silbi bi se nanjo stisnila tudi otroka. To ni družinski avto, tudi prtljajnik pod prednjim pokrovom je zelo skop.

Na kožo celega avta je napisano tudi podvozje: športno trdo in odlično vodeno. Zadnje gume so širše od prednjih, platišča so iz lahke kovine. Za dobro lego na cesti sta še prednji in zadnji spojler, ki tiščita avto k tlom.

Voznik se mora sprizniti z malce pretirdima, a zelo pripravno nameščenima pedaloma za sklopko in zavore, z dirkaško neposrednim volanom in s trdo, a natančno nastavljeno ročico. Porsche turbo se zdi do hitrosti okrog 220 km na uro kot prilepjen na cesto. Šele nad to mejo postane nemiren. Na ravnem zahteva popravke z volanom, na zelo hitro voženih ovinkih pa grozi s spodsavajanjem zadka. Toda čeprav sem ga neumljeno podil po Hockenheimu, me ni niti enkrat spravil v nevarnost.

Porsche turbo, razkošni opremljen navkljub, ni za nežne duše. Namenjen je tistim, ki vedo, kaj je dober avto in ki znajo z njim tudi ravnati. Čeprav stane na domačem (nemškem) trgu 66 000 DM, ima tovarna več vplačil kot avtomobilov.

To je torej avto, ki ga (verjetno) ne boste imeli. Le kaj bi z njimi! Hitrost, ki jo zmore, je natanko dvainpolkrat večja od hitrosti, ki je na naših cestah še dovoljena.

Porsche turbo, razkošni opremljen navkljub, ni za nežne duše. Namenjen je tistim, ki vedo, kaj je dober avto in ki znajo z njim tudi ravnati. Čeprav stane na domačem (nemškem) trgu 66 000 DM, ima tovarna več vplačil kot avtomobilov.

Motor: šestvaljni – štiriraktni – bokser – vrtna in gib 95 x 70,4 mm – gibna prostornina 2992 kubičkov – kompresija 6,5 : 1 – največja moč 260 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti – največji navor 35 kpm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti – ročična gred v 8 ležajih – odmični gredi v glavah (veriga) – elektronsko vzbijavanje goriva (bosch K-jetronic) – kompresor na izpušne pline – zračno hlajenje z ventilatorjem – akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur – alternator 980 vatov

Prenos moči: motor zadaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča iz lahke litine, spredaj 7 J x 15, zadaj 8 J x 15 – gume spredaj 185/70 VR 15, zadaj 215/60 VR 15

Voz in obse: kupe – dvoje

vrat – 2 sedeža – samonosa karoserija – spredaj posamične obse, prečna vodila, stabilizator, vzvojne vzmeti, plinski blažilniki – zadaj posamične obse, poševna vodila, stabilizator, vzvojne vzmeti, plinski blažilniki – spredaj in zadaj kolutne zavore, dvokrožni zavorni sistem – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo

Mere in teže: dolžina 4,291 m – širina 1,775 m – višina 1,320 m – medosna razdalja 2,272 m – kolotek spredaj 1,432 m, zadaj 1,501 m – teža praznega vozila 1210 kg – dovoljena obtežba 260 kg – dovoljena skupna teža 1470 kg – prtljajnik 200 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 80 litrov

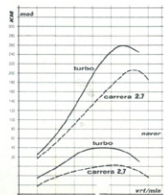
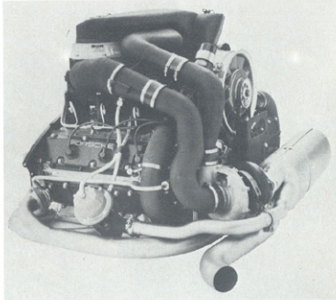
Zmogljivosti: največja hitrost preko 250 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 5,1 sek (tovarna) – poraba goriva po oceni: 20 litrov na 100 km

Tehniški podatki:

Motor: šestvaljni – štiriraktni – bokser – vrtna in gib 95 x 70,4 mm – gibna prostornina 2992 kubičkov – kompresija 6,5 : 1 – največja moč 260 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti – največji navor 35 kpm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti – ročična gred v 8 ležajih – odmični gredi v glavah (veriga) – elektronsko vzbijavanje goriva (bosch K-jetronic) – kompresor na izpušne pline – zračno hlajenje z ventilatorjem – akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur – alternator 980 vatov

Prenos moči: motor zadaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča iz lahke litine, spredaj 7 J x 15, zadaj 8 J x 15 – gume spredaj 185/70 VR 15, zadaj 215/60 VR 15

Voz in obse: kupe – dvoje



Trilitrski motor porscheja turbo je opremljen s kompresorjem na izpušne pline. Zaradi visokih vrtljajev turbine in polnilnika (do 90 000 vrt/min) je to razmeroma majhna naprava, nezahtevna tudi za vzdrževanje. Za boljše hlajenje se ventilator pri tem motorju vrti hitreje kot pri ostalih porschejih, vgradi pa so tudi večjo sklopko.

Krivulje na diagramu kažejo razlike v moči in navoru motorjev, ki nosita tovarniški oznaki 930/50 turbo (3 litri) in 911/83 carrera (2,7 litra).