

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 odpril vrata kovinsko modrega kupeja, mi pomagal zategniti varnostni pas in mi povедal, koliko ta avto stane. Razumel sem, da bo zelo lepo, če bo turbo ostal cel.

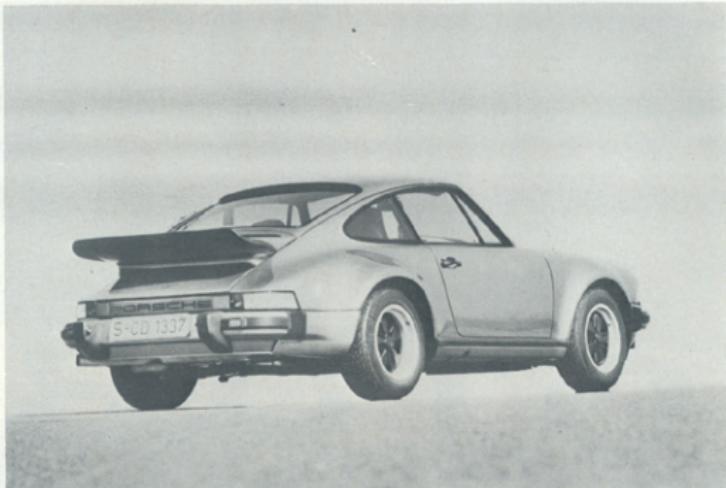
Potem pa sem pretaknil v prvo in potisnil pedal za plin do tal ...

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

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

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

Glavna drža je pod zadnjim pokrovom: šestvaljni boxer s



tremi litri gibne prostornine so opremili s kompresorjem na izpušne pline. To je zdaj zelo moderen način za večanje zmogljivosti bencinskih motorjev, ki se je preselil z miz dirkalniških konstruktorjev. Delovanje turbo kompresorja je zelo preprosto: vroči, stisnjeni izpušni plini sučejo majhno turbino, na isti osi kot turbina pa se vrti polnilnik, ki sesa in predzgoča zrak ter ga potiska v valje. Specifična gostota in teža zraka se povečata, izgorevanje večjih količin goriva se tako izboljša. Moč motorja pa naraste.

Zgornej meja vrtljajev turbine je pri porscheju približno 90 000 vrtljajev v minut. Turbina se oglaša s šumčevim živiljanjem, zato v tem porscheju ni slišati robatega izpuha, ki pri ostalih modelih navduši ljubitelje športno glasnih avtomobilov.

Kompresijsko razmerje v motorju je razmeroma nizko, motor pa vseeno zahteva visoko-oktansko gorivo. Teoretično vzeto je kompresija precej večja, saj je največji pritisk, ki ga doseže turbo kompresor, 0,8 atm.

Motor zmore 260 KM pri 5500 vrtljajih v minut in se hvali z izredno ugodnim območjem največjega navora. Prav zaradi tega so mu namenili le štiristopenjski menjalnik, in če bi hotel malce pretiravati, bi rekel: temu avtu bi celo zadostčali samo dve prestavi. Saj je z drugo brez težav moč speljati z mesta, pa tudi četra seže dovolj nizko, da bi bile vožnja vseeno tekoča.

No, porsche turbo pa ima kljub temu štiristopenjski, odlično sinhroniziran in „uglašen“ menjalnik. Z mesta do 100 km na uro potegne ta avto v debele petih sekundah, s hitrostjo 200 km na uro pa drvi že po piščilih dvajsetih sekundah!

Porsche turbo ni namejen le divjakom. Sivovali urednik britanskega „Autocara“ je navdušeno zapisal: „Če bi moral izbirati avto za dolgo potovanje z enega na drugi konec Evrope, bi za gotovo razmišljal tudi o tem porscheju.“ In vendar sir Hutton že dolgo ni več v letih, ko bi si želet samo drveti po cestah brez primernega udobja.

Kultiviran motor se prav nič ne pritožuje, če se voznik obavlja pri pretikanju in vozi v četrti prestavi pri 2000 vrtljajih v minut. Dobra zvočna izolacija duši odvečen hrup, k seriji opremi pa sodijo: stranska stekla z električnim pomikom, dvostopenjsko ogrevanje zadnje šipe, brisalnik zadnje šipe, brigalki za čiščenje zarometov, meglenki, avtomatsko nastavljanje ogrevanja notranjosti, razkošne preproge, usnjene obrobe na sedežih, halogenski glavni žarometi, avtomatski varnostni pasovi ter stereo radio s kasetnim magnetofonom in pomicno anteno. Menda ni treba še posebej omenjati, da so tudi v tem porscheju vsi potrebljni instrumenti, da je volan prevezen z usnjem in da sta sedeža vozniku in sopotniku v veselje. Zadnja klop je namenjena predvsem prtljagi, v sili bi se nanj stisnila tudi otroka. To ni družinski avto, tudi pričažnik pod prednjim pokrovom je zelo skop.

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

Voznik se mora spriznjaziti z malce pretridma, a zelo pripravno, nameščenima pedaloma za skloplko in zavore, z dirkaško neposrednim volanom in s trdo, a natancajočno prestavno ročico. Porsche turbo se zdi do hitrosti okrog 220 km na uro kot prilepjen na cesto. Šele nad to moje postane nemiren. Na ravneni zahteve popravke z volanom, na zelo hitro voženih ovinkih pa grozi s spodrsavanjem zadka. Toda čeprav sem ga neusmiljeno 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 ravnavati. 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 njim! Hitrost, ki jo zmore, je natanko dvainpolkrat večja od hitrosti, ki je na naših cestah še dovoljena.

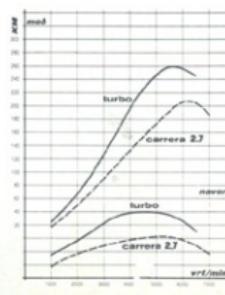
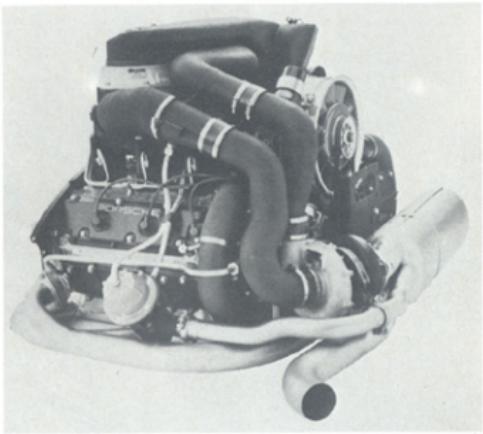
## Tehnički podatki:

**Motor:** šestvaljni – štiristaktni boxer – vrtina in gib 95 x 70,4 mm – gibna prostornina 2992 kubikov – kompresija 6,5 : 1 – največja moč 260 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minut – največji navor 35 kpm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minut – ročična gred v 8 ležajih – odminki gredi v glavah (veriga) – elektronsko vibriganje goriva (bosch K-jetronic) – kompresor na izpušne pline – zračno hlajenje z ventilatorjem – akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur – alternator 980 watov

**Prenos moči:** motor zadaj pogona zadnjih koles – enokolurna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča iz lahke kovine, sprejaj 7 J x 15, zadaj 8 J x 15 – gume sprejaj 185 / 70 VR 15, zadaj 215/60 VR 15  
**Voz in obese:** kupe – dvoje

vrat – 2 sedeža – samonosna karoserija – sprejaj posamične obese, prečna vodila, stabilizator, vzvozne vzmeti, plinski blažilniki – zadaj posamične obese, poševna vodila, stabilizator, vzvozne vzmeti, plinski blažilniki – sprejaj in zadaj kolutne zavore, dvokrožni zavorni sistem – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih – volan z zobato letvijo

**Mere in teža:** dolžina 4,291 m – širina 1,775 m – višina 1,320 m – medosna razdalja 2,272 m – kolotek sprejaj 1,432 m, zadaj 1,501 m – teža praznega vozila 1210 kg – dovoljena obtežba 260 kg – dovoljena skupna teža 1470 kg – prtičnik 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



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, vgradili pa so tudi večjo skloplko.

Krivilje na diagramu kažejo razlike v moči in v inovru motorjev, ki nosita tovarniški oznaki 913/50 turbo (3 litri) in 911/83 carrera (2,7 litra).