

VW-PORSCHE 914

Ugledna lupina z motorjem za ljudstvo

Želja po ljudskem avtomobilu, ki bi bil dostopen vsakemu žepu, je toliko stara, kot avto. Z željami pa, saj veste: brstijo, ovetijo in rastejo, rastejo. Toda medtem, ko mnogi še hrepene po povsem navadnem, motornem vozilu na štirih kolesih, ki bi bilo tako ljudsko, da bi si ga lahko kupili, drugim iz potolaženih navadnih želja rastejo večje. Na primer želje po ljudskem športnem avtomobilu? Predvsem športnem!

Ko so se začele širiti vesti o športnem avtomobilu iz tovarne, kjer so spočeli hrošča, ki je bil — če že ne pravi ljudski — vsaj prvi avto, ki si je tako ime zaslužil, smo si predstavljali novi avto, ki naj bi bil vsaj med športnimi avti ljudski. Motilo nas ni, da je novo vozilo razvijala tovarna Porsche, ki si sicer kroji slavo z na moč dragimi športnimi avtomobili; saj smo se tolažili, da za Porschejem stoji mogočni (ljudski) Volkswagenwerk. In novinec je, še prej, preden je privekal s tekočega traku, že dobil ime volksporsches.

No, tovarna oziroma na novo osnovana prodajna organizacija VW-Porsche, ki bo prodajala novi avto s tem imenom in vsa Porschejeva vozila, je na samovoljno krčenje svojega malčka hitro reagirala. Takole piše v informacijah za tisk, ki so jih dobila uredništva po vsem svetu: ... Toda ne imenujte ga, prosimo, volkspor-

sche'. Avto se imenuje VW-porsche 914'... In nikar ne uporabljajte celo fatalnega sinonima VOPO. Za nameček so namreč zlonizni ime novinca predelali v kratico za vzhodnonemškega ljudskega policajsa.

Kakorkoli že, eno je gotovo: v novem avtu je ljudski samo prvi del imena. Po svoji ceni spada v razred, kjer se šopirijo 124 GT, alj pa odprta alfa 1300 in fiat sport če jima priračunamo doplačilo za jekleno streho.

Bogat oče — bogati otroci

Zapik! Tudi tovarna, kot je Volkswagenwerk ne more izdelovati poceni športnega avtomobila. Najmanj pa takega, kot VW-porsche 914 je.

Ko smo si novince ogledali in ga preskusili, smo se ceni tudi nehali čuditi. Sodobna tehnika v serijah 50.000 vozil na leto (tako planirajo v tovarni) ne more biti poceni.

Avto, čeprav z navadnim motorjem VW 411 E, je veliko bolj porsche kot volkswagen. Očeta sta vozilu namenila naj-sodobnejšo zasnovo z osrednjim motorjem, ki iz vozila naredi pravi dvosedeznik. Odločila sta se za konstrukcijo, ki je podobna Porschejevi starije. Karoserija iz jeklene pločevine z ojačanim lokom za sedezema — rolbar — ki naj ščiti voznika

in sopotnika pri morebitnem prevrcaanju, ima streho iz steklenih vlaknen, ki so preoblečeni z umetnim usnjem. Pripeta je na okvir vetrne šipe in na lok za sedezema z dvema zapornama, tako da jo lahko v najkrajšem času snamete in položite v zadnji prtijažnik. Mere so izračunane tako, da streha v prtijažniku zavzame komaj nekaj centimetrov višine v prtijažnem prostoru. Osrednji motor, ki je nizek bokser, prepušča prtijaži veliko več prostora, kot bi v dvosedu pričakovali. Saj sta za to na voljo prazna nos in zadek.

Oblika karoserije ni »fotogenična«. Avto nam je veliko bolj ugajal, ko smo ga gledali »sivegas, kot na silid. Motor dopušča, da je pas vozila zelo nizek. Zadnja šipa je navpična kot pri fordju anglia, vetrna šipa pa nagnjena in sega visoko. S karoserijo tesno zvezana odbijača sta na debelo obložena z gumo in v prednjem odbijaču sta nameščena dodatna halogenska žarometa, medtem ko sta glavna žarometa, tako kot pri opju GT ali matri 530 na varnem, pod pločevino. Da bi se cenejši »914s v VW motorjem tudi na oko ločili od veliko dražjega »14 — 6s v porschejevim motorjem, so pri cenejšem odbijači iste barve kot karoserija, okrasni pokrovi koles pa bolj »navadni«. Dražji dvoječek ima kromirane odbijače.

Oče je imel dva sinova ...

Notranjost že na prvi pogled pričča, da imamo opravka s porschejem. Volan je čista kopija volanov dragih porschejev 911. Tudi armaturna plošča zelo diši po njih. Glavno besedo med instrumenti ima seveda velik transistorški merilnik vrtiljeva. Športna sedeža sta visoka tako, da podpirata tudi glavo. Medtem ko je voznikov sedež moč pomikati naprej in nazaj in mu spreminjati višino, je sopotnikov sedež trdno privit in mu je moč spreminjati le oporo za noge.

Čeprav je »914s pravi dvosed, je tovarna vendarle pripravila dodatno blazino, ki jo je moč namestiti med oba sedeza, ta-



ko da postane lahko tudi trosed. Vozilo je za tri še dovolj široko.

Kar zadeva ostalo opremo, je tovarna skoparila le pri napravi za pranje vetrne šipe, ki je pnevmatična kot v ostalih volkswagenih (dražji 914/6 ima električno napravo). Sicer pa je v vozilu vse, kar k tej oeni sodi: dvostopenjski brisalnik, dvostopenjski ventilator, ločeno ogrevanje in zračenje vozila in za hladne dni še dodaten ventilator za gretje, predvsem pa prezidna končna obdelava lepe, povsem oblažene in s preprogam; pokríte notranjosti. Posebej bi omenil prav originalno namestitev vzvratnega ogledala — naleplje no je na vetro no šipo.

Dražji »914 — 6e, ima seveda tudi v notranji opremi nekaj fines, ki jih ne bi posebej našteval. Pravijo pa, da bodo — seveda za doplačilo — vsi dodatki pozne je na voljo tudi; v cenejšem »914e.

Videz vara

Velika razlika v ceni dvojčkov (v Nemčiji približno 7000 DM) pa vendar ne gre na račun opreme, ampak predvsem na račun dragega, šestvaljnega porschejevega motorja in prilagoditve podvozja večjim zmogljivostim.

Cenejši »914e, (tega smo tudi vozili) poganja namreč 1679 kubični motor VW 411 E z elektronskim ubrizgavanjem. Motor je sicer, kar zadeva ubrizgavanje goriva nov, a vendar nezaheten. Zelo kratek gib (6 milimetrov pri vrtni 90 milimetrov) zagotavlja majhne hitrosti batov. Tudi kompresija 8,2:1 in največja moč 80 KM že pri 900 vrtljajih v minuto, pove, da imamo opravka z motorjem po Volkswagnovih normah. Neposredno ubrizgavanje goriva je izravnavo krivuljo navara tako, da je navor med 1800 in 4800 vrtljajih v minuti nad 12 kpm, največji pa je pri 2700 vrtljajih — 13,6 kpm.

To kar seva iz tehničnih podatkov, smo na Hockenheimringu tudi v praksi prekusili. Odlika motorja je izredna požnost, vrtljajev se sicer ne otepa z glasni-

mi protesti, ljubi jih pa ne. Zaradi aerodinamične in lažje karoserije doseže motor približno 20 km na uro več kot v VW 411. Pa vendar nas laskavih 17 kilometrov na uro in manj laskavih pospeki — z mesta na 100 km na uro v 13 sekundah — niso prepričali. Pa ne, da bi tovarna pretiravala v svojih navedbah! Kolikor smo v kratkem času lahko preiskusili brez umerjanja merilnikov so navedbe natančne. Drugo so občuti. Ko človek sede v avto s skrajno športnim videzom in se loti pedala za plin in petstopenjskega menjalnika, je razočaran. Odveč je pripominjati, da vse naprave za vodenje delujo kot najdražja ura, da je motor dobro izoliran. Da prijetno rolni, da je karoserija aerodinamična in tudi pri odprti strehi veter ni nadležno glasen. Vzrok razočaranja je drugje. Nehote sem se spomnil na matro 530, ki sem jo vozil lani na Montlheryju: odlično podvozje, šitak motor. »914e ji je zelo podoben.

Dekle v izložbi

Sredinska namestitev motorja in porschejeve tehnične finese v podvozju so podarile vozilu povsem nevtralnega lego na cesti. Kolesa so zadaj obesena na poševne obese oprte na vijačne vzmeti, spredaj pa na prečne obese vzmetene z vzdolžnimi vzvojnimi palicami. Kolesa so obuta v velike pasaste gume 135 SR 15, voljan je zelo neposreden, natančen in voljan, zavore pa na vseh štirih kolesih kolturne in zelo močne.

Celotna kombinacija je skrivna, da voznik nurosti ne čuti, dokler res ne pretirava v ovinkih. Kaj tokrat pomeni spretravaa mogoče pove ugotovitev, da smo na Hockenheimu dolg hitri ovinek, na katerem postane vožnja nad 130 km na uro z navadnim avtomobilom problematična, z »914e vozili 150 km na uro, ne da bi se kaj onegavili, kako bomo prišli iz ovinka, ko v ostrem ovinku začne vozilo drseti z vsem štirimi kolesi pa s preprostimi korekturami volana vozilo ostane na cesti in v pravi smeri.

Vozilo je torej, za razliko od večine hitrih športnih avtomobilov, prepočasno za svoje podvozje. Ni treba posebej poudarjati, da je vožnja s takim avtomobilom celo v neugodnih vremenskih razmerah in na slabih cestah zelo varna, tudi če je za volanom nezkušen voznik. Kar zadeva varnost torej — klojub do!

Toda vozilo, ki naj bi po svojem vtisu in ceni bilo čisti športnik, doseže svojo največjo hitrost prepočasno. Voznik s športno ali že kar s tekmovalno žilico pa teko preboli, da se v vozilu za 12.000 mark s težavo otepa polovice cenejših tekmecev.

Težko je ugotavljati, kakšne namene ima tovarna s tem avtom na tržišču. Pri tem mislim konkretno na »914e s VW motorjem. Kot športni avto za zahtevnega športnika so njegove zmogljivosti premajhne. Kot športni avto za nezahtevne športnika je predrag, pravtako je predrag, da bi se uveljavil kot igračka — drugi avto. Kot edini avto v družini pa kot dvosed, oziroma za silo trosed, tudi nima velikih možnosti. Postavljajči, ki bi se za drage denarje postavljali s športnim vtisom in sodobno tehniko pod ploščino pa so redki; poleg tega, da je na pol športnih postavljajških avtov začne čase dovolj na tržišču — sicer z manj sodobne tehnike, toda tudi za občutno manj denarja.

Kakor koli obrachamo denarnice, nagnjeja, želje in potrebe nikakor ne najdemo pravega kupca, ki naj bi zagotovo kupil prav »914e. Tako torej najbolj veljajo ugotovitve na Volkswagenovi tiskovni konferenci v Frankfurtu čes, velike tovarne rabijo športne avtomobile za atrakcijo v izloženem oknu. No tu je še »914-6e z veliko več muzike in tudi za veliko več denarja, pa vendar bolj natančno namerjen na najdebelejše denarnice. Poleg tega je onstran Velike lute avtomobilsko tržišče z drugimi razmerami in drugačnimi zahtevami.

Pa smo vendar mislili, da potrebuje VW novi sijaj predvsem na »Starem svetu.

