

PORSCHE 928



PREVEČ DRUGAČEN, DA BI SKALPIRAL 911

PO VEČ LETIH INŽENIRSKEGA IN filozofskega modrovanja, ki je vključevalo koncept motorja z desetimi valji, je bil leta 1977 predstavljen prvi porsche s spredaj vgrajenim osemvaljnikom in željo zamenjati prodajno ter evolucijsko upehani 911.

Najbolj luksuzni porsche razreda GT ni bil le izjemno zmogljiv, natančno vodljiv in hiter. 928 je bil limuzinsko razkošen in po marsikateri plati izjemno futurističen. Kottakse je zdel izvrstna zamenjava za kompaktni in srboriti 911, za katerega se je zdelo, da prehaja v zaključni del življenjske poti. Inženirje in tržnike iz Stuttgarta so hkrati strašili vedno bolj zahtevni ameriški emisijski standardi, ki so jih avtomobili z zadaj vgrajenim motorjem in krajšim izpušnim sistemom dosegali le na tehnično ter ekonomsko neugoden način. Za povrh so kongresniki na pobudo potrošniških organizacij razmišljali o zakonski prepovedi prodaje avtomobilov z zadaj nameščenim motorjem. Povod je predstavljal chevrolet corvair, ki je bil nevaren pri vseh hitrostih.



Razvoj modela 928, ki velja za enega izmed najdražjih v zgodovini avtomobilizma, je potekal v stilu zasledovanja najboljše možne kombinacije športnosti in limuzinskih vrlin. Za pogon je bil izbran bencinski osemvaljnik, čeprav se je Ferdinand Piëch zavzemal za iz dveh Audijevih petvaljnikov izdelan 4,6-litrski V10. Na začetku je 928 poganjal 4,5-litrski stroj z dvema ventiloma na valj in 180 kW (240 KM). Prodajni rezultati so bili razmeroma slabi. Avtomobil je bil dražji od 911 in je le stežka prepričal njegove goreče vernike. Si je pa 928 z leti ustvaril krog kupcev, ki so prisegali na GT vrline in mogočen zvok motorja, s katerim se še danes težko primerjajo bolj vreščeci šestvaljniki iz 911.

Sledila je motorna evolucija. Osemvaljniku so po dveh letih življenja dvignili moč na 221 kW (300 KM) in mu leta 1984 za prodajo na evropskem trgu zamenjali mehanski vbrizg goriva z elektronskim. Osemvaljnik je kmalu dobil še motorni glavi z dvema odmičnima gredema in po štirimi ventili na valj ter večjo delovno prostornino. Slednja je v izvedbi GTS dosegla maksimalnega 5,4 litra. To je bil hkrati najmočnejši 928 z 257 kW (345 KM), ki je bil enako kot predhodniki opremljen s 5-stopenjskim ročnim menjalnikom s prvo prestavo v stilu pasje tace (bila je tam, kjer je sicer druga) oziroma pri Mercedes-Benzu izposojeno avtomatiko. Takšnih primerkov naj bi bilo več kot 80 odstotkov, kar povečuje v današnjih časih vrednost izvedb z ročnimi menjalniki.

Pa ni šlo le za velik in pri nizkih vrtljajih zelo prožen motor. 928 je bil v primerjavi z 911 med vožnjo bolj prijeten in umirjen. Izostajala ni niti potenca. Novinec je bil kljub višji masi v primerjavi z bližnjim sorodnikom na račun močnejšega motorja in polovične delitve mase med prednjim in zadnjim kolesnim parom na večini



dirkališč prav tako hiter. 928 se je postavljala še s karoserijo iz galvaniziranega jekla in vrati, prednjima blatnikoma in motornim pokrovom iz lahkega aluminija. Tehnično izjemna je bila zadnja Weissach prema s pasivnim vodenjem koles. Slednji sta se ob zaviranju sredi zavoja pod vplivom bočnih sil pomaknili v smer vožnje in povečali stabilnost. 928 je bil hkrati z zasnovo 2+2 vse prej kot neprilagodljiv. Zadaj sta spodobno sedela dva otroka, naslonjali sedežev sta bili zaradi prtljažne povečljivosti zložljivi.

Porsche 928 je z nespremenjeno karoserijsko zasnovo vztrajal v proizvodnji 18 let. Skupno je bilo izdelanih 61 tisoč primerkov, med katerimi so z današnjega zornega kota najbolj zanimivi lepo ohranjeni generacijsko prvi primerki in tisti iz obdobja med leti 1992 in 1995 z oznako GTS, najbolj luksuzno opremo in dejstvom, da je bil to takrat eden izmed najdražjih avtomobilov na svetu.

