

PORSCHE 928, SAVRŠENI GUBITNIK I SKUPI PROMAŠAJ

Autor Davor Kindy
Subota, 25 Prosinac 2010
Zadnja Promjena Petak, 24 Prosinac 2010

Potkraj &ezdesetih nad automobilsku se industriju nadvio crni oblak. Oblak američkih sigurnosnih propisa, uzrokovan knjigom Ralpa Nadera 'Nesiguran pri svakoj brzini'. činilo se da se svakodnevno propisuju nove, strože sigurnosne norme i propisi, pa su proizvođači automobila uspaničeni i reagirali ne samo na one donesene, nego i na one koje su, vjerovali su, sljedeće i na redu. Svi su, primjerice, bili uvjereni kako će kabrioleti ubrzo biti zabranjeni, pa je razvoj tog tipa automobila gotovo zaustavljen sve do devedesetih. Kako se Naderova knjiga u najvećoj mjeri odnosila na zloglasni Chevrolet Corvair, postojala je realna bojazan da će jedna od stvari koje će zakonodavci izričito zabraniti biti i motor smješen straga. Gotovo su svi proizvođači koji su ih još imali u ponudi, pa čak i tvrdokorni Volkswagen, u strahu pošli ubrzano raditi na novim generacijama automobila konvencionalnije koncepcije. No niti jedan proizvođač ne bi bio u takvim problemima da je došlo do izglasavanja tog zakona kao Porsche, koji u ponudi uopće nije imao modele kojima motor nije bio iza stražnje osovine.

U trenutku predstavljanja bio je možda i najbolji automobil na svijetu, ostao je u proizvodnji gotovo dva desetljeća, a i danas je prepoznatljiv - pa ipak, 928 je bio skup Porscheov promašaj

Porsche je sredinom &ezdesetih zamijenio legendarni 356 većim i skupljim 911, koji se dobro prodavao i ubrzo stekao ime, no ipak u Zuffenhausenu nisu ni slutili kako će dugovječan i legendaran taj model postati. Stoga je već po etkom sedamdesetih odlučeno da se po ne raditi na nasljedniku. A zakonska neizvjesnost bila je glavni razlog za odluku da nasljednik ima motor sprijeda i stražnji pogon. Razvoj je, po Porscheovom običaju bio temeljit, a rezultat, predstavljen na tržištu 1977, fantastičan: model 928 izgledao je poput kapljice vode, elegantan, aerodinamičan i uzbudljiv. Dizajn i vozna svojstva toliko su oduševili publiku da je 928 proglašen i Europskim automobilom godine 1978, kao jedini sportski automobil u povijesti te nagrade. Uistinu, automobil je i dinamikom i upotrebljivost u bio toliko superioran ne samo modelu 911, nego i svemu ostalom na tržištu. Dakako, bio je i skuplji od Elfera, no i ovaj je u startu bio skuplji od 356, pa je ipak bezbolno nadmašio njene prodajne rezultate.

Za razliku od slavnog 911, imao je motor sprijeda, V8 hlađen tekućinom, a mjenjač i pogon straga, po koncepciji trans-axle, što je osiguralo dobar balans masa i stabilnost

Samo što se to sa 928 nije dogodilo. Iako se automobil, činilo se, svima sviđa, malo tko ga je kupovao. Porsche ga je razvijao, usavršavao, od odličnog napravio gotovo savršenim... Pa ipak, u trenutku gačenja proizvodnje 1995. podvojenica je crta pokazala proizvodnju od samo 61.056 primjeraka. To je otprilike jednako broju prodanih primjeraka modela 911 SC, predstavljenog paralelno s 928, ali proizvođenog samo do 1983.! Elfer je ostao model kojeg će svatko identificirati s Porscheom, a planovi o prestanku razvoja nakon 1981. i postepenom gačenju proizvodnje napušteni su, spasivši ne samo 911, nego vjerojatno i čitavu tvrtku. U međuvremenu je 928 od inicijalnog modela sa 4.5-litrenim motorom i 222 KS dogurao do fantastične završne inačice GTS sa 5.4 litre zapremine i 350 KS. Vodoni hlađen, prilično rastrošan (još jedan od razloga slabije prodaje, vjerojatno) V8 sprijeda i stražnji pogon bili su zajednički svim modelima, kao i vjerno pridržavanje originalnog dizajna Anatolea Lapinea i Wolfganga Möbiusa, tek neznatno mijenjanog spojlerima i lajsnama. Ono što je možda dijelom i razlog slabije prodaje, posebice u SAD, jest činjenica da se Porsche nikada nije usudio predstaviti 928 bez krova, iako su ga razni tuneri nerijetko nudili.

Bio je koncipiran gotovo savršeno, gotovo, a najveći problem bio je zupasti remen za pogon bregastih vratila. Pri čemu se anegdota da je toliko duga čak da se 928 ima ime tegliti kad pukne

Za razliku od modela 911, Porsche 928 nije ostavio za sobom nikakve trke i rezultate, iako je u uvjetima svakodnevne cestovne upotrebe bio neusporedivo bolji, a brzina prolaženja kroz zavoje naizgled je prkosila zakonima fizike. Ipak, i danas tržište klasičnih automobila nije prepoznalo te vrijednosti, pa se rabljeni modeli mogu naći i već za nekoliko tisuća eura, a i najbolji primjerci do i manje od prosječnih Elfera iste starosti. Vrlo dobra zaštita karoserije od hrđe pridonijela je tome da ih i danas ima mnogo u ponudi, pa im ni rijetkost još nije digla cijenu, no ovo je zacijelo jedan od razloga, neminovno je da cijene počinju rasti. Ono što bi moglo pridonijeti tome je i navodni Porscheov plan da skрати Panameru, oduzme joj par vrata i ponudi novi veliki GT s motorom sprijeda, možda čak i pod imenom 928. Usprkos velikim gubicima koje im je model donosio, u Porscheu su tvrdoglavo održavali originalni 928 na životu znatno duže nego što bi to bila koja racionalna tvrtka činila, tako da nije nemoguće da pokušaju jednom objasniti svijetu kako osim savršenog sportskog mogu napraviti i savršeni GT automobil. Zapravo su to već jednom napravili, samo što je to svijet uglavnom ignorirao.

Dino Milić - Jakovlić

Još i fotografija...