

PORSCHE 928, SAVRŠENI GUBITNIK I SKUPI PROMAŠAJ

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

Potkraj &szcaron;ezdesetih nad automobilsku se industriju nadvio crni oblak. Oblak ameri kih sigurnosnih propisa, uzrokovan knjigom Ralpa Nadera 'Nesiguran pri svakoj brzini'. inilo se da se svakodnevno propisuju nove, strože sigurnosne norme i propisi, pa su proizvo a i automobila uspani eno reagirali ne samo na one donesene, nego i na one koje su, vjerovali su, sljede i na redu. Svi su, primjerice, bili uvjereni kako e kabrioleti ubrzo biti zabranjeni, pa je razvoj tog tipa automobila gotovo zaustavljene sve do devedesetih. Kako se Naderova knjiga u najve oj mjeri odnosila na zloglasni Chevrolet Corvair, postojala je realna bojazan da e jedna od stvari koje e zakonodavci izri ito zabraniti biti i motor smje&szcaron;ten straga. Gotovo su svi proizvo a i koji su ih jo&szcaron; imali u ponudi, pa ak i tvrdokorni Volkswagen, u strahu po eli ubrzano raditi na novim generacijama automobila konvencionalnije koncepcije. No niti jedan proizvo a ne bi bio u takvim problemima da je do&szcaron;lo do izglasavanja tog zakona kao Porsche, koji u ponudi uop e 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 desetlje a, a i danas je prepoznatljiv - pa ipak, 928 je bio skup Porscheov proma&szcaron;aj

Porsche je sredinom &szcaron;ezdesetih zamijenio legendarni 356 ve im i skupljim 911, koji se dobro prodavao i ubrzo stekao ime, no ipak u Zuffenhausenu nisu ni slutili kako e dugovje an i legendaran taj model postati. Stoga je ve po etkom sedamdesetih odlu eno 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 obi aju bio temeljit, a rezultat, predstavljen na trži&szcaron;tu 1977, fantasti an: model 928 izgledao je poput kapljice vode, elegantan, aerodinami an i uzbudljiv. Dizajn i vozna svojstva toliko su odu&szcaron;evili publiku da je 928 progla&szcaron;en i Europskim automobilom godine 1978, kao jedini sportski automobil u povijesti te nagrade. Uistinu, automobil je i dinamikom i upotrebljivo&szcaron; u bio toliko superioran ne samo modelu 911, nego i svemu ostalom na trži&szcaron;tu. Dakako, bio je i skuplji od Elfera, no i ovaj je u startu bio skuplji od 356, pa je ipak bezbolno nadma&szcaron;io njene prodajne rezultate.

Za razliku od slavnog 911, imao je motor sprijeda, V8 hla en teku inom, a mjenja i pogon straga, po koncepciji trans-axle, &szcaron;to je osiguralo dobar balans masa i stabilnost

Samo &szcaron;to se to sa 928 nije dogodilo. Iako se automobil, inilo se, svima svi a, malo tko ga je kupovao. Porsche ga je razvijao, usavr&szcaron;avao, od odli nog napravio gotovo savr&szcaron;enim... Pa ipak, u trenutku ga&szcaron;enja proizvodnje 1995. podvu ena je crta pokazala proizvodnju od samo 61.056 primjeraka. To je otprilike jednako broju prodanih primjeraka modela 911 SC, predstavljenog paralelno s 928, ali proizvo enog samo do 1983.! Elfer je ostao model kojeg e svatko identificirati s Porscheom, a planovi o prestanku razvoja nakon 1981. i postepenom ga&szcaron;enju proizvodnje napu&szcaron;teni su, spasiv&szcaron;i ne samo 911, nego vjerojatno i itavu tvrtku. U me uvremenu je 928 od inicijalnog modela sa 4.5-litrenim motorom i 222 KS dogurao do fantasti ne zavr&szcaron;ne ina ice GTS sa 5.4 litre zapremine i 350 KS. Vodom hla en, prili no rastro&szcaron;an (jo&szcaron; jedan od razloga slabije prodaje, vjerojatno) V8 sprijeda i stražnji pogon bili su zajedni ki svim modelima, kao i vjerno pridržavanje originalnog dizajna Anatolea Lapinea i Wolfganga Möbiusa, tek neznatno mijenjanog spojlerima i lajsnama. Ono &szcaron;to je možda dijelom i razlog slabije prodaje, posebice u SAD, jest injenica da se Porsche nikada nije usudio predstaviti 928 bez krova, iako su ga razni tuneri nerijetko nudili.

Bio je koncipiran gotovo savr&szcaron;eno, gotovo, a najve i problem bio je zup asti remen za pogon bregastih vratila. Pri ala se anegdota da je toliko duga ak 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...