

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 ameri kih sigurnosnih propisa, uzrokovani knjigom Ralphe 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 smješten straga. Gotovo su svi proizvo a i koji su ih još 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 došlo 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 promašaj

Porsche je sredinom šezdesetih 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 tržištu 1977, fantasti an: model 928 izgledao je poput kapljice vode, elegantan, aerodinami an 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 upotrebljivoš 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 hla en teku inom, a mjenja 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, inilo se, svima svi a, malo tko ga je kupovao. Porsche ga je razvijao, usavršavao, od odli nog napravio gotovo savršenim... Pa ipak, u trenutku gašenja proizvodnje 1995. podvu ena je crta pokazala proizvodnju od samo 61.056 primjeraka. To je otprilike jednak 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 Porschem, a planovi o prestanku razvoja nakon 1981. i postepenom gašenju proizvodnje napušteni su, spasivši 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 završne ina ice GTS sa 5.4 litre zapremine i 350 KS. Vodom hla en, prili no rastrošan (još 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 spoilerima i lajsnama. Ono što 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 savršeno, 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 trka e rezultate, iako je u uvjetima svakodnevne cestovne upotrebe bio neusporedivo bolji, a brzina prolaza kroz zavoje naizgled je prkosila zakonima fizike. Ipak, ak ni danas tržište klasi nih automobila nije prepoznalo te vrijednosti, pa se rabljeni modeli mogu na i ve za nekoliko tisu a eura, a ak e vas i najbolji primjeri do i manje od prosje nih Elfera iste starosti. Vrlo dobra zaštita karoserije od hr e 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 „spava a“, neminovno je da cijene po nu rasti. Ono što bi moglo pridonijeti tome je i navodni Porscheov plan da skrati Panameru, oduzme joj par vrata i ponudi novi veliki GT s motorom sprjeda, možda ak i pod imenom 928. Usprkos velikim gubicima koje im je model donosio, u Porscheu su tvrdoglavu održavali originalni 928 na životu znatno duže no što bi to ma koja racionalna tvrtka inila, tako da nije nemogu e da pokušaju još jednom objasniti svijetu kako osim savršenog sportskog mogu napraviti i savršeni GT automobil. Zapravo su to ve jednom napravili, samo što je to svijet uglavnom ignorirao.

Dino Mili -Jakovli

Još fotografija…