

BEZ JEDINÉ RUSIVÉ KŘIVKY!

Bylo mi pět let, když si brácha právě tohle porsche jakožto maličkého angličáka od Matchboxu přivezl z Rakouska. A vlastně od té doby se pro mě trojice písmen 928 stala magickou. Je to zvláštní, ale faktem zůstává, že pro její až žensky zaoblenou zadní část, žabákovitě vyklápěcí přední světla i boční siluetu mám prostě odjakživa slabost.



Komfortní cestování na dlouhé vzdálenosti. Interiér kombinující koženku a šachovnici člověka dokonale obklopí.

VĚTŠINA SKALNÍCH FANDŮ STUTTGARTSKÉ AUTOMOBILKY nepovažuje za čistokrevné nic, co nemá ležatý, pokud možno vzduchem chlazený šestiválec vzadu. Já ale nejsem příznivcem jedné značky, jsem nadšenec do všeho, co se mi líbí, a je vlastně jedno, jaké je logo na kapotě. Prostě to tak mám. Miluju funkcionalismus v architektuře, čisté, ničím nerušené plochy, které umožní dokonale vyniknout světlu a stínu. A právě zde nacházím určitou podobnost s průmyslovým a především automobilovým designem, který mě oslovuje. Ve své době, tedy při předsta-

vení v roce 1977, muselo Porsche 928 působit, jako když přiletělo z kosmu. Jen si představte, jaká tehdy asi byla běžná skladba aut na evropských silnicích. 928 jsem pro jeho vzezření vždy obdivoval a před jedenácti lety jsem si splnil dětský sen v měřítku jedna ku jedné. Něco na tom bude, že muž se od chlapce liší pouze velikostí a cenou svých hraček. Když jsem pak nedávno dostal od kluků z AMS Classic příležitost připravit článek do nové rubriky, uvědomil jsem si, že můj život je s Porsche 928 spojený natolik, že určitě bude o čem psát.



Tohle auto si člověk rychle zamiluje. Jeho design je i po pětatřiceti letech od premiéry stále stejně nadčasový.

„VE SVÉ DOBĚ, TĚDY PŘI PŘEDSTAVENÍ V ROCE 1977, MUSELO PORSCHE 928 PŮSOBIT, JAKO KDYŽ PŘILETĚLO Z KOSMU.“

PORSCHE 928 (1978)

MOTOR	V8, vpředu podélně, vodou chlazený, blok válců a hlavy z hliníkové slitiny, pětkrát uložená kliková hřídel.
VRTÁNÍ × ZDVIH	95 × 78,9 mm
ZDVIHOVÝ OBJEM	4474 cm ³
KOMPRESNÍ POMĚR	8,5:1
VÝKON	240 koní při 5500/min
TOČIVÝ MOMENT	365 Nm
PŘÍPRAVA SMĚSI	vstříkování Bosch K-Jetronic
ZAPALOVÁNÍ	elektronické bezdotykové (baterie a cívka)
PŘENOS SILY	Automatická třístupňová převodovka, pohon zadních kol, převodovka v bloku s rozvodovkou a diferenciálem umístěna vzadu (transaxle).
	HNANÁ NÁPRAVA zadní
	ZAJÍMAVOST vzadu baterie i nádrž
KAROSERIE/ PODVOZEK	Samonosná ocelová karoserie, hliníková kapota, dveře, přední blatníky a části podvozku, integrovaný ochranný oblouk, plastový přední a zadní deformací díl, kupé 2+2 s výklopnými dveřmi v zadní stěně.
	PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ nezávislé zavěšení, příčné lichoběžníkové polonápravy
	ZADNÍ ZAVĚŠENÍ nezávislé zavěšení, horní příčná ramena a spodní pružně uložené lichoběžníkové soustavy s podélnými šikmými rameny a vetknutými pružnými příčnými rameny (náprava „Weissach“)
	ODPRUŽENÍ vinuté pružiny, tel. tlumiče
	BRZDY kotoučové, kotouče s vnitřním chlazením, jednopístkové třmeny
	ŘÍZENÍ hřebenové řízení s posilovačem
	KOLA 16" hliníková (7J)
	PNEUMATIKY 225/50 VR16
	ZAJÍMAVOST nastavitelné předpětí pružin zadní nápravy a tím i zadní světlé výšky
ROZMĚRY/ HMOTNOST	ROZVOR 2500 mm
	ROZCHOD VPR./VZADU 1545/1514 mm
	D × Š × V 4447 × 1836 × 1313 mm
	HMOTNOST 1450 kg (pohotovostní)
JÍZDNÍ VÝKONY/ SPOTŘEBA	ZRYCHLENÍ z 0 na 100 km/h za 6,8 s
	NEJVYŠŠÍ RYCHLOST 225 km/h
	SPOTŘEBA 16-18 l/100 km
OBDOBÍ VÝROBY/ POČET KUSŮ	První série (Porsche 928) 8/1977 až 7/1982. Celkem vyrobeno (včetně modelů S, S4, GT a GTS) 61 235 kusů v období let 1977 až 1995.

Nemám v úmyslu model podrobně představovat, zkrátka je to Porsche, které mělo být ve své době nástupcem legendární 911. Nicméně nestalo se tak, a možná proto je dnes podstatně méně okoukané. Vpředu uložený, vodou chlazený vidlicový osmiválec s objemem čtyři a půl litru, výkon dvě stě čtyřicet koní, transaxle (převodovka s rozvodovkou vzadu), karoserie z velké části z hliníku a úžasné svezení s vyloženě nehoráznou spotřebou. Tak zní stručná charakteristika. Devětdvaosmička je možná trochu velká a těžká na české okresky, nicméně jde o klasické komfortní GT. Zvlášť v porovnání s poměrně spartánskou, ale daleko více „motokárovitou“ 911 té doby. Pokud se ale do 928 se standardním interiérem 2+2 usadíte, obklopí vás pohodlí obývacího. Když pak předsednete do klasické devětsetjedenáctky série 964, máte najednou pocit, že snad sedíte v brouku.

Když se v březnu 2001 objevila zlatá 928 v Annonci, jel jsem se na ni spíš jen tak ze zvědavosti podívat. Ale stalo se, že mi tři měsíce nedala spát, až jsem se nakonec rozhodl pro jeden z největších nesmyslů svého života a koupil jsem ji. Faktorů, proč je právě toto auto tím osudovým, bylo víc. Je ročník 1978, stejný jako já, navíc v tom samém získal model 928 i prestižní titul Auto roku. Když jsem viděl zlatou metalízu v kombinaci s hnědým interiérem a typickou šachovnicí na sedačkách, nějak jsem nedokázal odolat. Být estét je svým způsobem prokletí, kdyby byla 928 třeba černá nebo stříbrná, nejspíš bych ji tam nechal.

Ono vlastně stačí s ní jen občas vyjet, aby vás zruinovala. Při lehké noze na plynu se dá dostat na nějakých šestnáct litrů na sto, ale realita se při standardní jízdě, odpovídající stylu auta, pohybuje spíš kolem sedmnácti až osmnácti. Jenže pořízení hračky, kterou v době jejího představení některý z novinářů nazval mimo jiné „omydleným mýdlem“, logicky odstartovalo neustávající investice.

Já jsem vlastně před těmi jedenácti lety měl pocit, že auto musím zachránit. Zlatá devětdvaosmička byla trochu chudinka, kterou si jeden prazvláštní, asi stopadesátikilový obchodník s použitými karavany přivezl z Německa na balení holk a ježdění se psem na nákupy. A věřte, auto vypadalo strašně. Milion věcí chybělo, moc toho nefungovalo, lak i interiér v hrozném stavu, prostě ideální kandidát na vysbození a opečování. Možná jsem se nudil. Sice jsem tehdy ještě závodil na kole, ale Aero Minor II z roku 1949 (které později nahradil Minor I a ještě později vysněná Praga Baby) bylo už prakticky bez práce a já jsem měl potřebu zase něco zachraňovat.

A postupné opravy? Kdyby mě rodiče bývali dali vyučit na auto-mechanika, to by se teď hodilo. Už jste někdy začali vrtat do něčeho, o čem jste neměli ani páru? Přesně to jsem zažíval dennodenně. Rozebrat na autě cokoli bylo pekelně složité a já jsem postupně poznával různé figle. Měl jsem štěstí, že jsem natrefil na Honzu Sedláčka, který ví o každém porsche snad vše a devětdvaosmičku zná do posledního šroubku. Přes něho jsem nejen sháněl díly, ale především mi hodně pomohl dát moje auto po technické stránce do kupy. Dodnes vzpomínám na celé noci, proležené pod autem v jeho dílně, kdy jsem za Honzovy asistence a rad rozebíral přední nápravu, měnil těsnění pod vanou nebo třeba sundával zadní poloosy, měnil všechny manžety, ložiska a nekonečnou řadu dalších věcí. Kdybych měl spočítat všechny náklady, musel bych si vzápětí zobnout nějaký prášek na uklidnění, o stovkách hodin mají i Honzovy práce ani nemluvit. Za obnos, který jsem do své 928 nasypal, by se dala pořídit poměrně pěkná devětsetjedenáctka.



Siluetu dává vyniknout dlouhé přídí ukrývající mohutný osmiválec. Kapota, blatníky i boční dveře jsou z hliníku.



Poloha za volantem je maximálně pohodlná i pro postavu s výškou přes 190 centimetrů. Přístroje obsahují všechny důležité údaje, spínací skříňka je narozdíl od 911 vpravo. Zajímavostí je výškově seřizitelný volant, jehož poloha se nastavuje společně s celou kapličkou.



Zadní sedadla jsou spíše nouzová, po sklopení opěradel vznikne poměrně velký zavazadlový prostor. Ruční brzdou najdeme vlevo od sedačky řidiče, středový panel obsahuje ovládání ventilace i centrálního výstražného systému. Interiér je plný různých odkládacích prostor.



Osmiválec dokáže bezezbytku vyplnit motorový prostor. Vpředu je vidět mohutná spojovací trubka výklopných světel.



Ze tohoto pohledu nejlépe vynikne designová čistota první série 928, bez později přidaného spoileru a bočních lišt.



S vyklopenými světly 928 vypadá možná trochu zvláštně, ale i tento typický detail činí design auta výjimečným.

„928 MI PŘIPADÁ JAKO SOCHA, JAKO DOKONALĚ VYVÁŽENÁ VĚC, NA KTERÉ NENÍ JEDINÁ KŘIVKA, JEDINÁ LINKA ŠPATNĚ.“

Zlatá 928 mě naučila spoustu věcí, hlavně se nebát rozebrat něco, o čemž ani netuším, jak funguje. A většinou jsem to zase dal dohromady, což bylo příjemné zjištění. Ale musím se přiznat, občas mívám kvůli své 928 černé svědomí, už mě totiž párkrát napadlo, že půjde do světa. Většinou přes zimu, když na ní byla jen práce. Pak ale stačilo jednou sednout dovnitř, chytout malý volant, projet se a byl jsem vyléčený.

Ale něco jsem stále ještě úplně nevysvětlil, a sice proč zrovna 928 první série? Připadá mi jako socha, jako dokonale vyvážená věc, na které není jediná křivka, jediná linka špatně. Jsou auta, která jsou zepředu krásná a zezadu nijaká, případně naopak. První generace modelu 928, tedy beze všech gumových nebo plastových spoilerů či bočních lišt, mi přijde naprosto dokonale vyvážená. V kombinaci s „telefonama“, tedy s originálními 16“ koly, nemám k vzezření svého omydleného mýdla co dodat. Vlastně ano, je tu jedna věc, přestože nejsem příznivcem tuningu, tak jsem si neodpustil maličkou úpravu. První generace, kromě toho, že má třeba naprosto poddimenzované jednopístkové brzdové třmeny, má také zadní kola extrémně zapadlá do karoserie, což mi vyložené trhlo oči. Na každé straně na zadní nápravě tedy přibyla 2,5 centimetru široká, originální podložka porsche.

A že auto mizerně brzdí a v létě se interiér prohřívá jako skleník, až vám z toho kompletně popraská celá palubní deska? Koho by zajímaly drobnosti. S tímhle autem jsem po jedenácti letech téměř srostlý, mám ho prostě rád, znám každý jeho záhyb a samozřejmě i vrtochy. Vždyť jsme také stejný ročník narození. Najezdili jsme už tisíce kilometrů jak po veteránských akcích, ale i jen pro potěšení. Dokonce mě jednou nabourali, na veteránské soutěži ve Vyšším Brodě, devětdvaosmičku jsem párkrát prohnal i na autodromu v Sosnové, společných zážitků je za ty roky opravdu dost. Automatu, jemuž jsem se dlouho bránil, jsem nakonec přišel na chuť. Auto je přece jen lehce přerostlé, takže je příjemné mít při rychlejší jízdě zatáčkami neustále obě ruce na volantu. Navíc, pokud někdo vyzkoušel v 928 manuál, s podivně dlouhými drahami často hodně nepřesné řadicí páky, pochopí. Jiné auto v automatu bych si skutečně nikdy nekoupil, ale do velkého gétéčka tak nějak patří. A důležitá věc na závěr, když se sklopí opěradla zadních sedáček, vejdu se dovnitř i dvě horská kola. Zkuste to u devětsjetjedenáctky!

TEXT JAN KADEČKA
FOTO ONDŘEJ KROUTIL