



Porsche 928

DE ONGEWOONSTE AUTO VAN HET JAAR

Toen de punten van alle juryleden van de Auto van het Jaar-verkiezing bij elkaar waren opgeteld, kwam er een hoogst opmerkelijke winnaar naar voren. De titelhouder van 1978 was het tegendeel van een populaire gezinsauto: een Porsche. Was de jury soms helemaal gek geworden?

TEKST JEROEN EKELEER

Auto van het Jaar is een mooie titel om binnen te halen. Het fenomeen is geïntroduceerd in 1963. Door een Nederlander zelfs. Fred van der Vlugt, de toenmalige hoofdredacteur van Autovisie, startte samen met enkele collega-journalisten van andere Europese autobladen een verkiezing, die de meest vernieuwende, belangrijke of anderszins prijzenswaardige auto van elk nieuw jaar zou moeten aanwijzen. De verkiezing zou een instituut van formaat worden, vanwege het snel toenemende belang ervan voor autofabrikanten. Tegenwoordig laten mondige consumenten zich op allerlei manieren onafhankelijk informeren en adviseren over de auto's van hun keuze. Enkele decennia geleden lieten zij veel nadrukkelijker hun oren hangen naar de mening van de geachte vakpers. Anders gezegd: wanneer een auto door een handvol internationale journalisten als de beste nieuwkomer werd beoordeeld, had dat destijds meer effect op het aantal bezoekers in de showroom dan nu. Daar komt bij dat verkiezingen zoals van de Auto van het Jaar begin jaren zestig nog tamelijk onbekend waren, terwijl er nu voor elke mogelijke autosoort een aparte verkiezing bestaat. Sterker, menig zichzelf respecterend autoblad heeft een verkiezing waarmee het zichzelf in het woelige autolandschap op de kaart wil zetten. Een goed voorbeeld doet nu eenmaal goed volgen.

Golf Diesel

De Auto van het Jaar-verkiezing had tot 1978 belangrijke winnaars opgeleverd. Drie Fiats maar liefst (124, 128, 127) en populaire middenklassers als de Renault 16 (1965), Peugeot 504 (1968) en Citroën GS (1970). De NSU Ro 80 met wankelmotor was in 1967 een veelbelovende, maar later

technisch falende exoot, en inmiddels weten we dat de Simca 1307/1308 in 1976 nooit had mogen winnen van de nummer 2 van dat jaar, BMW 3 Serie. De Simca was wel een ontzuivering nadat kostbare auto's als de Citroën CX (1974) en - nota bene in het jaar van de oliecrisis - de Mercedes-Benz 450 SE de titel hadden gewonnen. Maar toch: als een Auto van het Jaar-titel zich voor een merk moet vertalen in meer showroombezoek, kan de auto maar beter betaalbaar zijn, en de dealers talrijk. Dealers? Ja, die had de winnaar van 1978 wel. Een stuk of tien. "Ik hoor importeur Meindert Pon nog schaterlachend aan de voltallige jury vragen of ze nou allemaal helemaal gek waren geworden, om een voor velen zó onbereikbare auto te lauweren", zo haalt Jeroen Jongeneel in een column op de Autovisie-pagina in De Telegraaf herinneringen op aan de feestelijke overhandiging van de prijs, eind 1977. In uitgave nr. 1 van 1978 van het magazine staat daarvan een verslag, waarin dezelfde Meindert Pon wordt aangehaald; in zijn dankwoord zei hij dat dat hij "gezien de verkoopaantallen liever een jaar eerder de Volkswagen Golf Diesel winnaar had zien worden". Pon moest het doen met een heel ander model: de Porsche 928.

Bokaal naar de beste

De Porsche 928 als Auto van het Jaar: het geeft voortreffelijk weer dat commerciële belangen geen rol speelden bij het toekennen van de prijs. De bokaal ging naar de beste auto, en dat was dat. De Zuid-Duitse sportwagenbouwers kregen die hoogste eer zeer terecht, want hun nieuwste creatie was het waard. Niet dat de overwinning vanzelf kwam, want de nummer 2 van dat jaar, de technisch eveneens zeer geavanceerde BMW 7 Serie (E23), zat de Porsche

flink op de hielen en verzamelde slechts dertig punten minder (261 vs. 231). Derde werd de Ford Granada, ook al een grote auto, met 203 punten. De tijd heeft de jury in elk geval gelijk gegeven. Kijk anno nu naar de 928 en zie hoe zijn vloeiende, gestrekte lijnen en zijn lage, brede profiel zelfs 35 jaar later allerm minst verouderd zijn. De tijd wil maar geen vat op het model krijgen, waardoor de 928 niet eens verouderd overkomt. Een ongelooflijke prestatie voor een model dat destijds enorm futuristisch was, zowel wat betreft vormgeving als technische constructie. Het is dat we aan zijn lijnen gewend zijn geraakt en dat we de 928 herkennen als

een oud model, maar anders zou Porsche deze auto bij wijze van spreken direct weer in het gamma kunnen opnemen. Ik maak mij sterk dat hij met open armen zou worden ontvangen, als een Panamera Coupé.

Stukadoor

Hoe kon een peperdure Porsche Auto van het Jaar worden? De juryleden kunnen niet anders hebben geoordeeld dan dat de geavanceerde ingewanden van de 928 maximale erkenning van het publiek verdienen. De Porsche vergaarde punten voor alle mogelijke beoordelingscriteria. Motor, bak, aandrijving, carross-

“Nooit een vierpersoons Porsche”

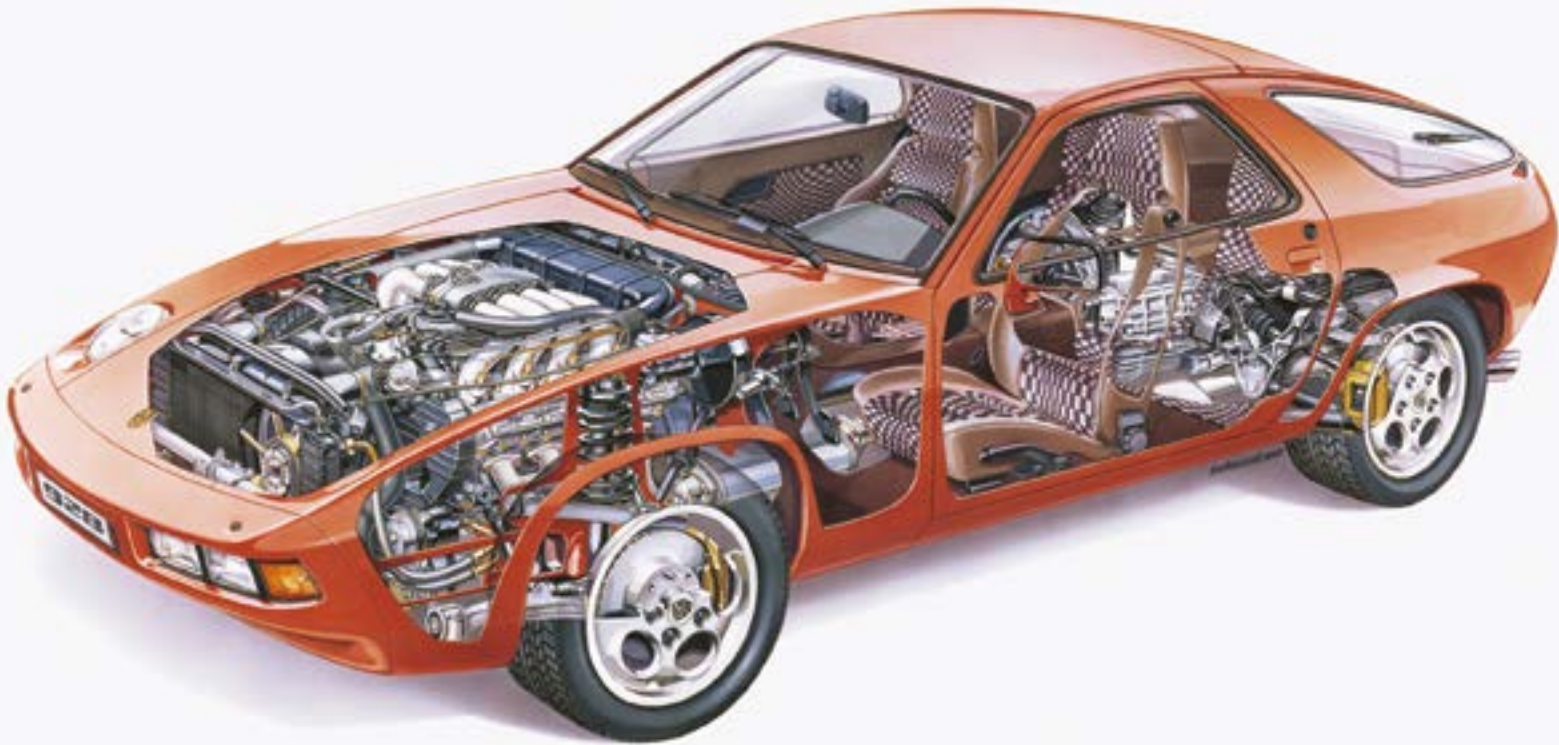
De 928 was een krachtige uitbreiding ‘naar boven’ in het medio jaren zeventig opeens snel uitdijende Porsche-gamma, waarin de 911 het geliefde (lees: hardnekkige) middelpunt bleef en waaraan de 924 een jaar eerder was toegevoegd. De 924 was de wegbereider voor de lay-out van de 928, die volgens het actuele recept voor nieuwe Porsches was opgebouwd en dat watergekoelde, in de neus van de auto geplaatste motoren voorschreef. De toenmalige hoogste baas van Porsche, Dr. Ing. Ernst Fuhrmann, legde uit dat dit een auto zou opleveren die “even sportief, maar wel comfortabel, stiller en eenvoudiger te verwarmen” zou zijn dan een 911, die de topmannen van Porsche in gedachten al richting de eeuwige jachtvelden zagen verdwijnen. De autopers drukte zich destijds in dezelfde bewoordingen uit, ook al was de 928 met 80.000 gulden in Nederland een klap duurder dan een 911 SC, die begin ’78 voor 60 mille in de prijslijst stond. De 928 vulde vooral het gapende gat tussen de 911SC en Porsche’s absolute topper, de 911 Turbo, die als een van de weinige nieuwe auto’s van toen (royaal) meer dan een ton kostte. Over de positionering van Porsche in het algemeen en de 928 in het bijzonder was Dr. Ing. Fuhrmann glashelder: “Wij zullen de vraag naar een echte vierpersoons personenauto stelselmatig uit de weg gaan. Van zulke auto’s zijn er al genoeg. Ze vormen het werkterrein van veel grotere

autofabrikanten. Niettemin hebben wij de 928 bewust ontworpen als een 2+2, waarin zelfs grotere kinderen achterin kunnen plaatsnemen.” Hintte de topman naar gezinnetjes die uit een 911 groeiden en zich wel wat meer ruimte en comfort wensten? Klanten, die anders met 80 mille op zak gingen shoppen voor een Jaguar XJ-S of een Mercedes-Benz 450 SLC.

Zaag

Porsche zou Porsche niet zijn om toch eens te kijken of een vierpersoons 928 wellicht toch tot de mogelijkheden zou kunnen behoren. Om een Porsche 928 werkelijk als fatsoenlijke accommodatie voor 2+2 volwassenen te kunnen inrichten, neme men een zaag. Daarmee is een tijdelijke tweedeling van de auto te bewerkstelligen, die men pas herstelt wanneer er midscheeps een belangrijk ruimere ‘living’ is gecreëerd. Voeg als belangrijke ingrediënten aan weerszijden twee *suicide doors* toe, die toegang verlenen tot het achtercompartiment. Presenteer het afgebouwde geheel daarna als verjaarscadeau aan Ferry Porsche. En nee, er kan niet worden geruild, reden waarom de unieke, als Studie H50 bekendstaande uitvoering van de 928, tot de museumcollectie van het merk behoort. Een productieversie kwam er nooit, waarmee Fuhrmann het gelijk aan zijn zijde kreeg.





serie, design: het een was nog bijzonderder en indrukwekkender dan het andere. Anno 1977 moet de Porsche met dezelfde impact in de autowereld zijn geland als een UFO op een dorpsplein. Die vormen: ongekend! De sterk afgeronde bumpers, gladgestreken door Porsche's knapste stukadoor, vormden een integraal onderdeel van de koets, waren zelfs gespoten in de kleur van de carrosserie en konden zomaar een aanrijding tot snelheden van 8 km/h weerstaan. Klapkoplampen waren helemaal hip destijds (zie de 924), maar de 928 baarde opzien doordat zijn grote, ronde kijkers altijd in beeld belevten - ingeklapt of niet. De lampen werden in een Duits blad nostalgisch genoemd, omdat ze de vorm en het formaat zouden hebben die meer past bij een oude vrachtwagen dan een sportauto.

Het interieur kreeg ook veel lof. Zo was de zitpositie voor elke bestuurder goed in te stellen, dankzij de in hoogte verstelbare stuurkolom en het mee omhoog en omlaag bewegende instrumentarium - een trucje dat Alfa Romeo begin jaren tachtig overnam voor de 33. In heel vroege berichten die in de Duitse pers over de 928 verschenen, werd zelfs gerept van een versnellingspook en pedalen die door Porsche-dealers precies op de lichaamsbouw van de aanstaande 928-bezitter zouden zijn af te stemmen. Geweldig.

Beschaafd roffelen

Zelfs het geluid van de nieuwe 928 werd in de pers geroemd. Ja, natuurlijk hield iedereen van het harts-

tochtelijke hijgen dat de 911-boxer zo kenmerkt, maar op termijn zou er behoefte zijn aan een stillere Porsche, die zich daarmee beter zou kwalificeren als reisauto voor de lange afstand. Er werd voor de gloednieuwe V8 een gedempte, doch krachtige toon beloofd, "zoals het beschaafde roffelen van de 911 turbo", zo liet de pers noteren. En voor nog meer lust voor 't oor, maar dan van een andere orde, was er standaard een Blaupunkt radio met cassettespeler aan boord, die bovendien een elektrisch uitschuifbare Hirschmann antenne activeerde. Ach, de nostalgie. En het ging nog veel verder met functionele luxe. Wat te denken van een cruise-control? Of van een informatiepaneel dat met lampjes aangeeft of de diverse functies van de auto naar behoren functioneerden? Sensationeel.

De geheel nieuwe motor was een belevens op zich. Het was de eerste V8 in een productiemodel van Porsche, dat in de racerij wel al achtcilinders gebruikte. Voor de 928 speelde het kengetal 240 een hoofdrol; het werd opgegeven voor zowel de topsnelheid als het motorvermogen in pk's. Hydraulische klepstoters - oorspronkelijk voor twee kleppen per cilinder - vereenvoudigden het onderhoud aan de motor, die aanvankelijk genoeg nam met normale benzine, in plaats van de duurdere 'super'. Met een inhoud van 4.474 cm³ en moderne K-Jetronic benzine-inspuiting van Bosch, was de V8 een meer dan machtige machine, die dik 360 Nm naar de achterwielen bracht. Daarmee stootte de 2+2 coupé in 6,8 seconden naar 100 km/h. Razendsnel dus, ook al is een

18X

Porsche Scene Live voor maar
€60,-

Ontvang 12 x Porsche Scene Live + 6 reeds verschenen edities voor €60,-

Porsche Scene Live is het onafhankelijke lijfblad voor de Porsche liefhebber. Wil je een jaar lang elke maand Porsche Scene Live ontvangen en ook nog eens 6 reeds verschenen edities cadeau krijgen, ga dan naar www.porsche-scene.nl, vraag een abonnement aan en vul daarbij achter je naam de actiecode 18XPSL in.

www.porsche-scene.nl



12X

Great British Cars voor maar
€45,-

Ontvang 6 x Great British Cars + 6 reeds verschenen edities voor €45,-

Great British Cars is een onafhankelijk magazine voor de liefhebber van Engelse auto's. Wil je een jaar lang elke twee maanden Great British Cars ontvangen en ook nog eens 6 reeds verschenen edities cadeau krijgen, ga dan naar www.greatbritishcars.nl, vraag een abonnement aan en vul daarbij achter je naam de actiecode 12XGBC in.

www.greatbritishcars.nl



12X

Volvodrive Magazine voor maar
€45,-

Ontvang 6 x Volvodrive Magazine + 6 reeds verschenen edities voor €45,-

Volvodrive Magazine is het lijfblad voor de Volvo liefhebber. Wil je een jaar lang elke twee maanden Volvodrive Magazine ontvangen en ook nog eens 6 reeds verschenen edities cadeau krijgen, ga dan naar www.volvodrivemagazine.nl, vraag een abonnement aan en vul daarbij achter je naam de actiecode 12XVD in.

www.volvodrivemagazine.nl





dergelijke waarde gemeten naar de normen van nu niet zo heel bijzonder meer. Het verbruik was dat sowieso niet; met een gemiddelde van 13,0 l/100 km zou een moderne Porsche zich in een hoekje gaan staan schamen. De V8 was ook niet bepaald het toppunt van efficiency. Porsche bouwde nog volop ruimte voor reserve in, wat in de jaren volgend op de introductie tot steeds sterkere en snellere 928's zou leiden.

Weissach

Erg veel indruk maakte de 928 met zijn aandrijflijn en achteras. Net als bij de 924 was de bak voor een optimale gewichtsverdeling tegen de achteras gebouwd. Die as had een bijzonder kenmerk, dat Porsche inbouwde om het weggedrag in snelle bochten veiliger te maken. Dat moest wel, gezien de verhalen die ongeofende 911-piloten met veel geluk nog net konden navertellen. Menig 911 tolde van een bochtige weg, doordat baasje-lief zo dom was om halverwege de curve zijn gasvoet op te tillen. Een rijdersfout als deze moest de 928 in de kiem kunnen smoren, reden waarom de achteras voor een meestuur-effect zorgde. De constructie was zo gemaakt, dat het achterwiel dat de buitenbocht nam, naar binnen zou sturen als de chauffeur het gas van de 928 zou loslaten. De werking was geheel mechanisch, omdat de plotselinge gewichts-

verplaatsing als gevolg van het plotselinge gas loslaten feitelijk het werk deed. Een andere mooie voorziening van de as was dat deze duikneigingen van de carrosserie bij sterk afremmen en hard optrekken tegenging. De achteras is beroemd geworden onder de naam 'Weissach'. Dit is niet alleen de naam van de plaats waar Porsche's ontwikkelingscentrum is gelocaliseerd, maar ook een afkorting van de constructie zelf, die een 'Winkel-einstellende selbst-stuerende Ausgleichs-Charakteristik' heeft. In de ontwikkelingsfase van die as nam er een tweede stuurman plaats in een prototype, die met een eigen stuurtje de achteras een slagje naar links of rechts kon geven.

In technisch opzicht was de 928 tot de tanden toe bewapend om de gunst van de koper, en daarbij had hij ook nog eens een meer dan flitsend pak aangetrokken. Als totaalpakket was de 928 daarom misschien wel te goed, en zeker niet spannend genoeg, voor de 911-rijder, die als bekend zijn staartlastige boxer trouw is gebleven. De 928 kwam, zag, maar overwon niet. Achttien eervolle jaren bleef hij in productie, terwijl de auto die hij had moeten opvolgen hem vanaf het begin in de achteruitkijkspiegels kleiner en kleiner heeft zien worden. ■