



FÖRSTA KÄRLEKEN

Kärleken var omedelbar och total. Bilder gjorde den inte rättvisa. Vid första konfrontationen med en 928 var det bara att kapitulera och erkänna att drömmen antagit en ny skepnad.

TEXT: ROBERT PETERSSON FOTO: THIN BOMAN/PER TRANÉ

928 VAR NÅGOT NYTT OCH DJÄRVT. Slutet av 70-talet var en annan tid på många sätt. Vi hade just insett att den nyligen genomlidna oljekrisen mest var ett spel för gallerierna och att det åter var okej att ha en bil som leksak.

Ändå var det många som var skeptiska när projekt 928 avtäcktes för precis trettio år sedan – på Genèvealongen 1977. ”Det där är väl ingen Porsche”, muttrade de rätt-trogna, men fick förvånansvärt lite gehör. Majoriteten applåderade istället det kanske djävaste bilprojektet på mången god dag.

Idag när inget kan hota 911:an låter det konstigt, men vi måste komma ihåg att det är trettio år sedan, att 924

gjorde succé och att få – varken Porscheledningen eller speciellt många 911-nördar – trodde att svansmotorklassikern hade någon lysande framtid.

Det var framtidstro som härskade, USA-marknaden som gällde och allt annat än V8 var otänkbart. Detta samtidigt som Porsche fortfarande inte hade fattat att receptet på ekonomisk framgång föreskriver kortare och kortare cykler; gärna med små förändringar, så att kunderna hela tiden måste köpa nytt. Istället satsade man på allt längre livslängd hos sina bilar och därmed toppkvalitet och supermaterial rakt igenom. Så omodernt – och så underbart!



”EN MER HÖGOKTANIG GODSAK VAR DET SVÅRT ATT FINNA I SLUTET AV 70-TALET, MEN SÅ BLEV DEN OCKSÅ ÅRETS BIL 1978.”

Ta bara inredningen! Att kliva in i helläderkokongen var en obeskrivligt sensuell upplevelse. Bara att fingra på de svulstigt skulpterade dörrsidorna med sina ventilationsutsläpp var nästan för mycket för en yngling uppfödd på en sträng diet av brittiska sportbilar.

Att konfronteras med en gammal kärlek är dock inte alltid odelat positivt. De tidigare så starka kittlingarna av lust gör sig påminda, men tiden har gått och även jag har förförts av det efterföljande 911-konceptet. Så börjar man förlora sig i minnen av stunder i total extas. Vaknar man sedan upp framför en bedagad, utsliten gammal dröm är det lätt att skaka av sig känslorna och gå vidare. Men inför en välbehållen, sensuell skapelse i senaste GTS-utförandet är det bara att ge efter och låta alla gamla känslor skölja över en.

Titta på dess form. Ingenting, vare sig förr eller senare, har sett ut som en 928. Om vi bortser från GTS-breddningen är äggformen det mest påtagliga signumet, åtminstone om vi ser den bakifrån. Ett hårdkokt ägg med ett potent maskinrum som skjuter ut framtill. Inte så mycket ”Kinder” kanske, men mycket ”egg”. Porsche 928 jämför sig lätt med sin konfektkompis. Godis, överraskning och leksak – i ett.

En mer högoktanig godsak var det svårt att finna i slutet av 70-talet, men så blev den också årets bil 1978. Tänk tanken en gång till: ÅRETS BIL! Snacka om överraskning. Det är nästan som om dagens samlade flock europeiska motorjournalister skulle räcka fingret åt miljöetablissemangen och ge utmärkelsen till Porsche Cayenne Turbo S!

Om 928 kändes futuristisk när den slog igenom 1978 så är det ännu mer fascinerande att tänka på att projektet startade redan 1970 och att det kunde ha lanserats flera år tidigare, om inte den så kallade ”oljekrisen” hade slagit till. Förseringen var dock inte enbart av ondo. Den extra

State of the art när det begav sig. Påkostad elektronik, inredning i läder och en drivlina som var långt före sin tid.





Antalet knappar i kupén överstiger nästan antalet hästkrafter under huven.





1992 PORSCHE 928 GTS

| | |
|----------------|-----------------------|
| Växellåda: | Automatisk |
| Vikt: | 1 660 kg |
| Längd: | 4 550 mm |
| Bredd: | 1 890 mm |
| Hjulbas: | 2 500 mm |
| Cylindervolym: | 5 397 cm ³ |
| Effekt: | 350 hk @ 5 700 rpm |
| Vrid: | 500 Nm @ 4 250 rpm |
| 0-100: | 5,2 sek |
| Toppfart: | 275 km/h |

”Okej, jag får väl ställa upp, svarade jag med tyglad entusiasm.”

utvecklingstiden användes effektivt till att finslipa konstruktionen. Så när 928 väl lanserades kan man lugnt säga att ingen annan enstaka bilmodell så dramatiskt revolutionerat, inte bara formspråket, utan även den tekniska utvecklingen. Utan att vi fattade det hade Porsche redan då definierat framtidens GT-bilar. Tittar vi på nyheterna av idag handlar det om frontmotorbilar med V-motorer, transaxlar med växellådan bak och en konstruktion bestående av höghållfast stål, aluminium och olika plaster. Precis som i 928. Dagens drömmar bär också spår av den avancerade multilänkbakvagn som Porsche lanserade i och med 928, samt den aktiva diff som så småningom letade sig in i 928-serien.

Snart insåg emellertid Porsche att marknaden var en hungrig best som ständigt krävde mer av det goda. Förutom 928S som kom redan 1980 laddade man med 928S4 och fyra ventiler per cylinder, samt lätt omarbetad form 1987. Sedan var det dags för specialmodellen 928GT som kom 1989, i vilken man bland annat introducerade ett däcktrycksövervakningssystem (vad var det jag sa om framtida GT-bilar!) som indirekt var en föregångare till den ultimata 928-modellen, GTS, som byggdes 1992–1995.

Idag börjar äntligen fina exemplar av 928 efterfrågas på marknaden. Främst är det just GTS – helst med manuell låda – som är hett villebråd idag. Mycket på grund av att den fortfarande kan mäta sig med moderna GT-bilar.

INFÖR 928: AN VANDRAR TANKARNA till sist till en förtrollad värld 1983 när kärleken till 928 fullbordades. Jag var relativt färsk som frilansande motorjournalist när C-G Lundberg, på den tiden pressansvarig hos Porsche, kom med idén om drömresan.

– Våra nya modeller är på turné till handlare i Sverige och vi behöver några som kan köra dem från Umeå hem till Södertälje...

– Okej, jag får väl ställa upp, svarade jag med tyglad entusiasm.

Så kom det sig att jag tillsammans med två kollegor styrde söderut i var sin Porsche. En 944, relativt ny och jättehet på marknaden; en 911 Cabrio, första årsmodellen av den öppna 911:an; samt en 928S, ingen direkt nyhet, men... helt underbar!

Gissa vilken jag vägrade lämna från mig när det var dags för bilbyte?