

PORSCHE 911

Šťastné číslo

JAN TUČEK

Už čtyři desetiletí sázejí milovníci značky Porsche na číslo 911. Sportovní vozy s tímto označením se postupem času proměňovaly, magické kouzlo si však zachovaly dodnes, a jejich výroba pokračuje v dalších nových verzích.

V září 1963 se na Frankfurtském autosalonu objevil prototyp sportovního vozu Porsche s elegantní 2+2místnou karoserií a vzduchem chlazeným šestiválcem za zadní nápravou. Atraktivní tvary navrhl Ferdinand Alexander Porsche, vnuk zakladatele značky a syn tehdejšího šéfa automobilky, známý pod domácí přezdívkou Butzi. Vůz nesl původně typové označení 901, po protestech francouzské automobilky se lmem ve znaku, jež měla (a má) zaregistrována třímístná čísla s nulou uprostřed, se zrodilo dnes legendární označení 911. První vozy Porsche 911 opustily továrnu v Zuffenhausenu na předměstí Stuttgartu na jaře 1964, sériová výroba se rozběhla v září téhož roku. Během prvních měsíců se *devětsetjedenáctka* potýkala s řadou dětských nemocí a zasněžení tvrdí, že její vývoj vlastně pokračoval až do jara 1966. Mezitím však už po silnicích jezdily stovky sportovních vozů tohoto typu, jež vyvolávaly nadšení a obdiv milovníků rychlého svezení.

Kupé Porsche 911 z let 1964 až 1967 mělo rozvor 2211 mm, vnější rozměry 4163 x 1610 x 1320 mm a pohotovostní hmotnost těsně pod hranicí 1100 kg. Ve splyvavé zádi karoserie se ukrýval vzduchem chlazený plochý šestiválec, který z objemu 2,0 l dával výkon 130 k (96 kW) a spolu s pětistupňovou převodovkou vozu uděloval největší rychlost 210 km/h. Dvoulitr průměrně spotřeboval asi 15 l benzínu na 100 km a v předí uložená nádrž o objemu 62 l nebyla nijak předimenzovaná.

V dubnu 1965 se začalo vyrábět levnější kupé Porsche 912 s karoserií a podvozkem devětsetjedenáctky, ale se čtyřválcovým motorem 1,6 l o výkonu 90 k (66 kW), převzatým ze staršího typu 356 C. V září 1965 měla ve Frankfurtu premiéru nová karosářská verze Targa, jež se vyznačovala mohutným bezpečnostním obloukem a kromě odnímatelné střechy měla i vyjímatelné zadní klenuté okno. Vyrábět se sice začala až koncem roku 1966, získala si však mimořádnou oblibu. V létě 1966 nabídku rozšířil ostřejší laděný model 911 S, který



Jeden z prvních vozů Porsche 911 (ještě s typovým označením 901) z roku 1963.



Porsche 911 a jeho designer Ferdinand Alexander Porsche (1963).



Kupé Porsche 911 Carrera RS 2.7 první série debutovalo v létě 1972.



Porsche 911 ročníku 1967 s karoserií Targa v otevřené úpravě.

s dvoulitrovým šestiválcem o výkonu 160 k (118 kW) uhaněl přes 220 km/h, od srpna 1967 se vyráběl i levnější model 911 T se zjednodušenou výbavou a dvoulitrem o výkonu 110 k (81 kW). Do modelového roku 1968 vstoupily všechny vozy řady 911 s novou dvouokružovou brzdovou soustavou, za příplatek se také začala montovat polosamočinná převodovka Sportomatic.

V létě 1968 se změnilo zavěšení zadních kol a úprava si vyžádala prodloužení rozvoru na 2268 mm, přičemž byly lehce rozšířeny blatníky a zvětšeny výřezy kol. Modely s označením 911 E a 911 S měly šestiválec 2,0 l opatřený mechanickým vstříkáváním paliva a mohly se pochlubit výkonem 140 a 170 k (103 a 125 kW). Počátkem srpna 1969 byla zastavena výroba čtyřválcového typu 912, od jara 1965 vzniklo přes 30 tisíc *devětsetdváctek*, z toho asi 2,5 tisíce v provedení Targa.



Dva vozy modelového roku 1974: vlevo Porsche 911 Targa, vpravo kupé 911 S.



Porsche 911 SC (vlevo) a Porsche 911 Turbo (vpravo), oba ročníku 1980.



Kabriolet Porsche 911 Carrera ve vizuální úpravě Turbo-Look z roku 1992.

Šestiválce typu 911 se na přelomu 60. a 70. let dočkaly hned dvojího zvětšení objemu: nejprve v létě 1969 převrtáním na 2,2 l, v srpnu 1971 pak prodloužením zdvihu na 2,4 l. Přejít na nízkootanový benzín si vynutil snížení stupně komprese, modely 911 T, 911 E a 911 S se šestiválci 2,4 l však přesto vykazovaly výkony 130, 165 a 190 k (96, 121 a 140 kW), přičemž nejrychlejší z nich jezdil přes 230 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal sprintovat za 7,5 s. Větší motory byly o něco žízňivější, a tak se v létě 1972 začala montovat větší palivová nádrž o objemu 80 l. Novinkou podzimu 1972 bylo kupé Porsche 911 Carrera se šestiválcem převrtaným na 2,7 l a nalaďeným na výkon 210 k (154 kW). Tehdy nejrychlejší německý sériový vůz s malým spoilerem na víku motorového prostoru dosahoval rychlosti 240 km/h a rázem se stal hitem. Po první pětisetkusové sérii následovaly dvě další, ale zákazníci stejně museli čekat. Carrera přitom nebyla levnou záležitostí - prodávala se tehdy za 36 500 marek, zatímco nejnižší model 911 T stál 23 480 DM, luxusně vybavené kupé 911 E bylo za 27 775 DM a sportovně laděný model 911 S se dal pořídit za 31 500 DM. Jen pro porovnání - VW Brouk v základním provedení s motorem 1,2 l stál v té době 5390 DM.

Velká inovace následovala v létě 1973, kdy všechny modely řady 911 dostaly větší motor 2,7 l a modernizovanou karoserii s většími nárazníky, schopnými přestát drobné kolize. Bombou podzimu 1974 se stalo kupé Porsche 911 Turbo s přeplňovaným šestiválcem 3,0 l o výkonu 260 k (191 kW) a nepřehlédnutelným křídlem na zádi, jež mělo výstavní premiéru v Paříži, prodávat se však začalo až na jaře 1975. Jeho maximální rychlost 250 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 6 s nepotřebují komentáře.

Od srpna 1975 měl špičkový model Carrera třilitrový motor o výkonu 200 k (147 kW). Jen pro americký trh se znovu začal vyrábět čtyřválcový vůz, tentokrát s označením 912 E a dvoulitrovým motorem Volkswagen o výkonu 87 k (64 kW) V letech 1975 a 1976 se v USA prodalo 2100 těchto

Kompletní rodinka vozů Porsche 911 nabízená v modelovém roce 1996.



Porsche 911 Turbo s přeplňovaným šestiválcem 3,3 l z roku 1985.

úhledných, ale nepříliš hbitých vozů. Od léta 1977 tvořily inovovanou nabídku vozy Porsche 911 SC s třilitrovým motorem o výkonu 180 k (132 kW) s karoserií kupé nebo Targa a kupé 911 Turbo s větším šestiválcem 3,3 l o výkonu 300 k (221 kW). Evropská verze tohoto vozu dosahovala rychlosti až 260 km/h a z 0 na 100 km/h zrychlovala za 5,5 s; zákazníci v USA, Kanadě a Japonsku se museli smířit s výkonem omezeným na 265 k (195 kW).

V září 1981 byl ve Frankfurtu vystaven prototyp kabrioletu Porsche 911 bez ochranného oblouku a s pohonem čtyř kol, o půl roku později debutoval v Ženevě kabriolet s tradičním pohonem zadních kol, který se k zákazníkům dostal počátkem roku 1983. V září 1983 se stal základem nabídky nový model 911 Carrera s motorem 3,2 l o výkonu 231 k (170 kW) v provedení kupé, kabriolet a Targa. Lahůdkou vystavenou v září 1987 ve Frankfurtu byl model Speedster s nízkým čelním sklem, jež se v úpravě pro klubové závody dalo odmontovat. Během prvního pololetí roku 1989 vzniklo 1680 vozů Speedster - na rozloučenou s původní karosárou.

Mezitím v létě 1988 debutovala Carrera 4 s motorem 3,6 l o výkonu 250 k (184 kW), trvalým pohonem čtyř kol a zcela novou karoserií, v červenci 1989 pak z nové karosáry vyjela Carrera 2 oblečená ve stejném stylu, ale s pohonem zadních kol. Střídání stráží dokončil v březnu 1990 model 911 Turbo s motorem 3,3 l nalaďeným na 320 k (236 kW). Novinkou podzimu 1993 bylo kupé 911 s inovovanou karoserií, víceprvkovým zavěšením zadních kol, motorem 3,6 l o výkonu 272 k (200 kW) a šestistupňovou převodovkou, nový kabriolet následoval počátkem roku 1994, model Carrera 4 v létě 1994. Finále slavné éry vzduchem chlazených motorů oznámil na jaře 1995 nový model 911 Turbo, jehož šestiválec 3,6 l se dvěma turbodmychadly dával výkon 408 k (300 kW) a uděloval mu rychlost 290 km/h.

V polovině července 1996 slavili v Zuffenhausenu výrobu milióného automobilu značky Porsche. Statistika ukázala, že v letech 1964 až 1996 spatřilo světlo světa 419 tisíc vozů řady 911/912, z toho 32 400 čtyřválců 912 a 912 E a asi 387 tisíc šestiválců Porsche 911 všech provedení, včetně 29 tisíc vozů Porsche 911 Turbo. Od podzimu 1997 převzaly vládu nové vozy s tradičním označením 911, ale s kapalinou chlazenými motory. ■

