

Zrození legendy

PŘED PŮL STOLETÍM DEBUTOVALA LEGENDA JMÉNEM PORSCHE 911. PŘIPOMEŇME SI PRVNÍ LÉTA JEJÍ POZORUHODNÉ KARIÉRY.

Koncem padesátých let se v Zuffenhausenu rozběhly intenzivní práce na konstrukci a vývoji nového automobilu Porsche, jenž měl nahradit stárnoucí typovou řadu 356. Nový vůz měl být větší a komfortnější, zároveň ale také o poznání výkonnější, aby uspokojil stále náročnější zámožnou klientelu.

Volba padla na šestiválcový motor dvoulitrového objemu, samozřejmě opět plochý, chlazený vzduchem a umístěný za zadní nápravou. V roce 1961 byl postaven prototyp s interním označením T 7, rozvorem náprav 2,4 metru a čtyřmístnou karoserií. Její tvary navrhl Ferdinand Alexander Porsche, pětadvacetiletý syn tehdejšího šéfa automobilky a nejstarší vnuk zakladatele rodinné dynastie.

Šéf firmy Ferry Porsche (1909–1998) však žádal kompaktnější, jen 2+2místný vůz sportovního charakteru, a tak se zrodil projekt >



Prototyp čtyřmístného kupé T 7 vyvíjený v letech 1961–62



Porsche 901 alias 911 ročníku 1963, za ním vozy řady 356



Kamuflovaný prototyp 901 při zkouškách v létě 1963

> T 8, budoucí typ 901 resp. 911. Zatímco přední partie karoserie zůstala téměř nezměněna, rozvor náprav byl zkrácen na 2,21 metru a kupé dostalo půvabně tvarovanou splývavou záď. Autorem designu byl opět mladý Ferdinand Alexander Porsche (1935–2012), jemuž v rodině přezdívali Butzi.

Na vývoji šestiválcového motoru OHC se podílel i Butziho bratranec, Ferdinand Piëch, pozdější dlouholetý šéf koncernu Volkswagen. Vzduchem chlazený šestiválec o objemu 1991 cm³ a výkonu 130 k (96 kW) při 6100 min⁻¹ byl spojen s pětistupňovou převodovkou a 4,1 m dlouhému kupé o hmotnosti kolem 1100 kg uděloval největší rychlost 210 km/h a umožňoval sprintovat z 0 na 100 km/h za 9 sekund.

Prototyp s označením Porsche 901 se představil veřejnosti v září 1963 na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem, po silnicích v té době jezdil tucet zkušebních vozů. Prakticky za pochodu se na nich léčily dětské nemoci. Bylo třeba doladit jízdní vlastnosti a zvýšit spolehlivost zbrusu nového šestiválce.

Od května 1964 se začaly montovat předsériové vozy typu 901, malosériová výroba nového kupé oficiálně odstartovala 14. září 1964 a pohybovala se kolem pěti exemplářů denně. V říjnu 1964 se novinka prezentovala na autosalonu v Paříži a na poslední chvíli si musela změnit jméno. Třímístná číselná označení s nulou uprostřed měl zaregistrována Peugeot, a tak se z Porsche 901 přes noc stalo Porsche 911.

Mimochodem – podle továrních záznamů bylo pod původním označením 901 zhotoveno všeho všudy 82 aut.

V září 1965 měla premiéru na frankfurtském autosalonu druhá karosářská varianta „devětsetjedenáctku“, kterou opět vytvořil Ferdinand Alexander Porsche. Model 911 Targa měl otevřenou karoserii s mohutným bezpečnostním obloukem nad hlavami posádky. Prostor mezi rámem čelního okna a obloukem mohl překrýt stropní panel. Zadní okno bylo původně z pružného plastu a spolu s textilním lemem se připínalo a odpinalo, později se montovalo pevně skleněné okno.

Výroba vozů s karoserií Targa začala až koncem roku 1966 a v nové podobě si zákazník mohl objednat nejen šestiválcovou „devětsetjedenáctku“, ale i nový čtyřválcový model Porsche 912. Ten debutoval na jaře 1965 a poháněl jej čtyřválec 1582 cm³ o výkonu 90 k (66 kW) při 5800 min⁻¹ převzatý z modelu Porsche 365 SC, jehož výroba byla ukončena.

Karoserie modelu 912 měla zjednodušenou výbavu, např. na palubní desce byly jen tři kruhové přístroje místo pěti. Do léta 1969 se prodalo



Tovární snímek jednoho z prvních vozů Porsche 901 (1963)

Ferdinand Alexander Porsche vytvořil linie krásného kupé





Otevřený model Porsche 911 Targa
v provedení z roku 1967

přes 30 tisíc „devětsetdvanáctek“, z toho 2,5 tisíce v provedení Targa. Pro srovnání: vozů Porsche 911 první generace s dvoulitrovým šestiválcem vzniklo málo přes 26 tisíc, z nichž šest tisíc mělo karoserii Targa.

Od léta 1966 tvořily špičku nabídky vozy Porsche 911 S, jejichž dvoulitrový motor se zvýšeným stupněm komprese a dvěma trojitými karburátory Weber dával výkon 160 k (118 kW) při 6600 min⁻¹. Na patnáctipalcových kolech z lehké slitiny obutých do pneumatik 185/70 VR 15 „esko“ uhánělo přes 220 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládlo za 8 s. Však také dostalo kotoučové brzdy s vnitřním chlazením.

V srpnu 1967 byl uveden na trh model 911 T se zjednodušenou výbavou odpovídající modelu 912, šestiválcem 1991 cm³ s výkonem sníženým na 110 k (81 kW) při 5800 min⁻¹ a jen čtyřstupňovou převodovkou. Standardní provedení neslo nově označení 911 L, jímž zdůrazňovalo svoji luxusnější výbavu. Oba modely, stejně jako nadále vyráběná nejvýkonnější verze 911 S, mohly za příplatek dostat čtyřstupňovou poloautomatickou převodovku Sportomatic, díky níž se obešly bez spojkového pedálu. Radici páku měly na obvyklém místě na středním tunelu. Převodovkou Sportomatic byl mimo jiné vybaven i vůz Porsche 911 R, s nímž

Porsche 911 S Targa se skleněným
zadním oknem (1969)

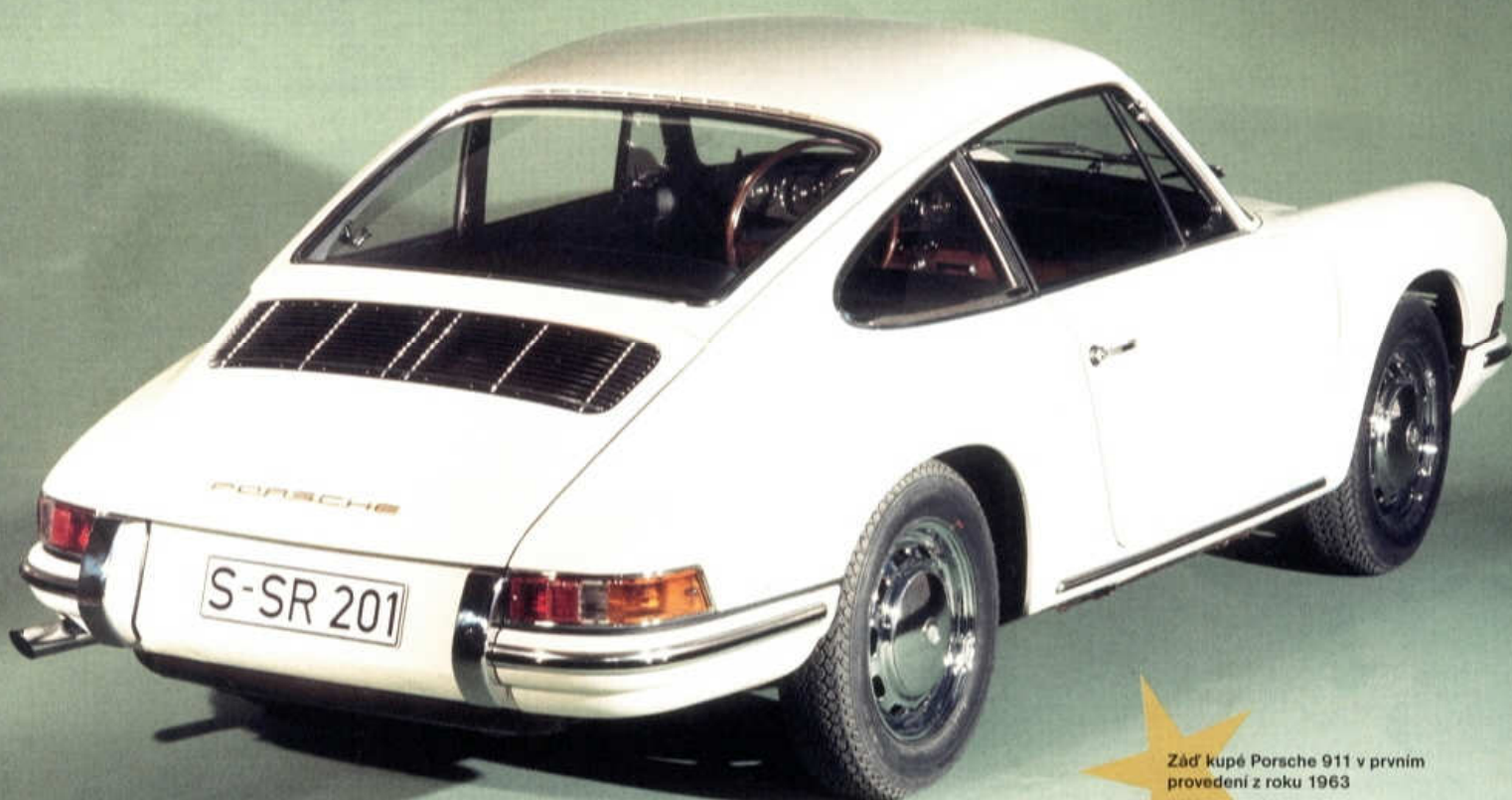


Hans Herrmann, Jochen Neerpasch a Vic Elford vyhráli v srpnu 1967 maraton 84 hodin na Nürburgringu.

Sportovní ambice „devětsetjedenáctky“ potvrdila počátkem sezony 1968 dvě vítězství továrních kupé Porsche 911 T v automobilových soutěžích nejvyšší kategorie. Björn Waldegaard vyhrál Švédskou rallye, Vic Elford triumfoval na Rallye Monte Carlo. >



Palubní deska modelu
911 S s automatikou Sportomatic



Zad' kupé Porsche 911 v prvním
provedení z roku 1963



Čtyřdveřový model Porsche 912
v provedení z roku 1966



Kupé 912 mělo na palubní desce
jen tři kruhové přístroje

Vstříkování paliva – především kvůli plnění amerických emisních norem – dostal i nejvýkonnější sériový model 911 S. Jeho dvoulitrový šestiválec se zvýšeným stupněm komprese nově dával 170 k (125 kW) při 6800 min⁻¹ a byl výhradně dodáván s pětistupňovou, mechanickou převodovkou. Spotřeboval průměrně 16l benzínu Super na 100 km, takže v předí uložená palivová nádrž o objemu 62l nebyla nijak předimenzována.

Dvoulitrová éra skončila o letních prázdninách roku 1969, kdy se stal základním motorem „devětsetjedenáctky“ šestiválec převrtaný na 2195 cm³. Ale o tom až zase někdy příště. <



Porsche 911 T s dvoulitrovým
šestiválcem ročníku 1969



Ferry Porsche spolu
s „devětsetjedenáctkou“ v roce 1968

> V létě 1968 proběhla první výraznější modernizace vozů Porsche 911. Kvůli zlepšení stability byl rozvor náprav lehce prodloužen na 2,27 metru, rozšířené blatníky měly o málo větší výřezy a zadní boční okénka kupé už se nedala pootevřít.

Levnější model 911 T si zachoval karburátory, jeho šestiválec nadále z objemu 1991 cm³ dával 110 k (81 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou, buď manuální, nebo poloautomatickou Sportomatic.

Dřívější model 911 L nahradil nový 911 E, jehož dvoulitrový šestiválec byl vybaven vstříkovaním paliva Bosch, díky němuž výkon vzrostl na 140 k (103 kW) při 6500 min⁻¹. Zákazník si mohl vybrat mezi pětistupňovou manuální převodovkou a čtyřstupňovou skříň Sportomatic.



Porsche 911 L 2,0 a jeho
sourozenci na snímku z roku 1968