

z historie

PORSCHE 1948–2008

JAN TUČEK

Před šedesáti lety, v létě 1948, vyjely na silnice první automobily značky Porsche. Vznikly v provizorních podmínkách v rakouském Gmündu, využívaly komponenty Volkswagenu a vyznačovaly se osobitým sportovním charakterem.

Ferdinand Porsche (1875 – 1951), jenž vytvořil koncepci Brouka a položil tak základy automobilky Volkswagen, už před válkou uvažoval o výrobě sportovních vozů, jimž chtěl dát své jméno. Zůstalo u plánů a tři aerodynamických kupé KdF, postavených pro závod Berlín – Řím 1939, který se však neuskutečnil. Vizi



Zleva Erwin Komenda, Ferry Porsche a Ferdinand Porsche u prvního vozu Porsche 356/1

Skromné začátky



▲ První roadster Porsche 356/1 měl motor před zadní nápravou (1948)

Úhledný kabriolet Porsche 356/2 s karoserií Beutler (1949)



otec realizoval Ferry Porsche (1909 – 1998), jenž se po skončení války pustil do stavby sportovních automobilů, využívajících upravené motory a další komponenty značky VW. Jak k tomu vlastně došlo? Od roku 1943 byl Stuttgart častým cílem náletů britských a amerických bombardérů, a tak padlo rozhodnutí přemístit konstrukční kancelář Porsche na bezpečnější místo do Rakouska. Část podniku se počátkem roku 1944 přesunula do Zell am See, nedaleko Porscheho letního sídla, dílny byly přestěhovány ještě dál, do Gmündu. Nikoliv do toho u českých hranic, ale do Gmündu v Korutanech, asi 140 km jihovýchodně od Salcburku. Ferdinand Porsche, jeho syn Ferry a další mužští členové rodiny byli po válce internováni a prošli mnoha peripetiemi. Ferry Porsche se dostal na svobodu v létě 1946, jeho

otec byl z francouzského vězení propuštěn na kauci počátkem srpna 1947 a směl se vrátit do Rakouska, ještě řadu měsíců se však musel zdržovat na příkázaném místě ve francouzské okupační zóně. Milionovou kaucí ve francích mohl Ferry Porsche zaplatit díky tomu, že počátkem února 1947 podepsal lukrativní kontrakt na vývoj závodního vozu Cisitalia, který si objednal italský milionář Piero Dusio. Jinak se podnik v Gmündu v té době živil opravami automobilů KdF a výrobou náhradních dílů pro zemědělské stroje. Souběžně s projektem Cisitalia začali v roce 1947 v Gmündu připravovat vlastní sportovní vůz, první automobil značky Porsche. Jeho základem byl prostorový trubkový rám, obě nápravy pocházely z Brouka VW stejně jako motor, vzduchem chlazený čtyřválec 1131 cm³, který po úpravách dával

výkon 35 k (26 kW). Soustava tvořená motorem, rozvodovkou a čtyřstupňovou převodovkou byla ve srovnání s Broukem otočena čelem vzad, motor se tak ocitl před zadní nápravou, převodovka za ní. Kompaktní dvoumístný roadster Porsche 356/1 měl rozvor 2150 mm, rozchod kol 1290/1250 mm, byl dlouhý 3860 mm, široký 1670 mm a s nataženou střechou vysoký 1270 mm. Oblé tvary karoserie navrhl Erwin Komenda, designer Brouka a zmíněného aerodynamického kupé KdF, karoserii roadsteru 356/1 ručně zhotovil z hliníkového plechu Friedrich Weber. Tento zkušený karosář přicestoval do Gmündu začátkem dubna 1948 a za dva měsíce roadster dokončil. Otevřený vůz s pohotovostní hmotností necelých 600 kg měl užitečnou hmotnost 200 kg a na kolech s pneumatikami 5,00–16 dosahoval největší



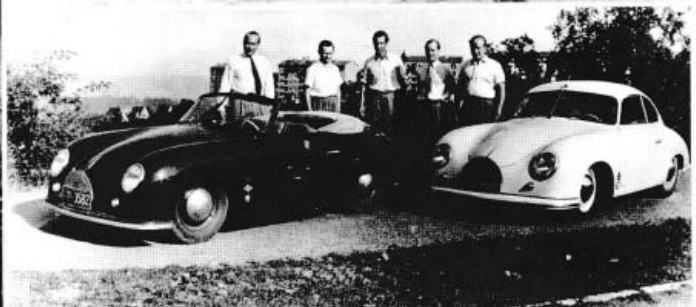
Všechna kupé Porsche 356/2 zhotovená v Gmündu měla karoserii z hliníku



▲ Ferdinand Porsche s vnuky; vlevo Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche, pozdější designer typu 911, vpravo Ferdinand Piëch, budoucí šéf Volkswagen Group

▼ Další exemplář hliníkového kupé Porsche 356/2 z Gmündu

Jedno z prvních kupé Porsche 356/2 z Gmündu při aerodynamických zkouškách



Kabriolet a kupé Porsche 356/2 vyhrály třídu 1100 cm³ a závod do vrchu při švédské Rallye Půlnočního slunce (1950)



rychlosti přes 130 km/h. Do provozu byl historicky první vůz Porsche přihlášen 8. června 1948, kdy získal příslušné povolení od zemského hejtmanství v Klagenfurtu. V červenci 1948 v Gmündu dokončili druhý vůz s označením 356/2 a hliníkovou karoserií kupé, jejíž ponton byl tvarově blízký prvnímu roadsteru. Kupé se lišilo umístěním vzduchem chlazeného čtyřválcového motoru za zadní nápravou (jako u Brouka), a také konstrukcí podvozku. Místo prostorového rámu, jenž byl příliš pracný a zabíral drahocenný prostor uvnitř karoserie, byla u kupé použita podlahová plošina svařená z plechových dílů. Nápravy byly opět převzaty z Brouka, podstatným zlepšením bylo kapalinové ovládání brzd místo původního mechanického. Ve srovnání s roadsterem bylo kupé o poznání těžší, vykazovalo pohotovostní hmotnost 665 kg,

ale díky motoru 1131 cm³ vyladěnému na 40 k (29 kW) také uhnělo přes 130 km/h. Záhy po kupé následoval první kabriolet Porsche 356/2 s motorem za zadní nápravou a otevřenou hliníkovou karoserií. První prodané vozy putovaly do Švýcarska, odkud také pocházel v Rakousku nedostatkový materiál, zejména hliníkové plechy. V polovině září 1948 uzavřel Ferry Porsche s Heinrichem Nordhoffem, šéfem Volkswagenu, dohodu o dodávkách dílů VW pro výrobu sportovních vozů, a také o tom, že firma Porsche coby úhradu někdejších nákladů na vývoj Brouka dostane za každý vyrobený vůz tohoto typu licenční poplatek 5 DM. Sportovní vozy Porsche 356 se oficiálně představily veřejnosti v březnu 1949 na Ženevském autosalonu. Výroba v Gmündu však byla stále problematictější, chybělo

strojní vybavení. Do března 1951 vzniklo v provizorních podmínkách a s velkým podílem ruční práce celkem 50 vozů Porsche 356 první generace s hliníkovými karoseriemi, z nichž některé oblékla švýcarská firma Beutler, další vídeňské karosárny Austro-Tatra, Keibl a Kastenhofer.

Mezitím už padlo rozhodnutí o návratu podniku do Stuttgartu, kde od podzimu 1949 se skupinou nejbližších spolupracovníků působil Ferry Porsche. V listopadu 1949 uzavřel kontrakt na výrobu série 500 karoserií pro Porsche 356 s karosárnou Reutter, s níž on i jeho otec spolupracovali už před válkou při vývoji Brouka. Podle upraveného Komen-dova návrhu postavil Reutter prototyp kupé, teď už nikoliv z hliníku, ale z ocelového plechu. První stuttgartské kupé Porsche 356 bylo dokončeno těsně před velikonočními svátky roku 1950 a stalo se Ferryho služebním vozem. Zatímco v Gmündu dobehala manufakturní výroba, ve Stuttgartu se začala rozjíždět sériová produkce.

Ferdinand Porsche oslavil 3. září 1950 pětasedmdesáté narozeniny, mezi početnými gratulanty bylo i několik desítek majitelů vozů Porsche 356, kteří se sjeli na zámek Solitude u Stuttgartu. V říjnu téhož roku se starý pán v doprovodu svého sekretáře Ghislaina Kaese, samozřejmě v kupé Porsche 356, vydal na Pařížský autosalon, v listopadu pak spolu se synem Ferrym navštívil automobilku ve Wolfsburgu a setkal se s Nordhoffem. Na vlastní oči se přesvědčil, jak se jeho někdejší projekt stává skutečností, byť produkce v té době ještě nedosahovala úrovně, jakou kdysi plánoval. Následující tři měsíce už unavený a vězením vážně poznamenaný Ferdinand Porsche strávil na lůžku. Zemřel 30. ledna 1951, ale byl svědkem skromných začátků automobilky nesoucí jeho jméno. ■