

Automobilka Porsche letos slaví šedesátiny. V roce 1948 začínala ve skromných podmínkách v rakouském Gmündu, dnes patří mezi nejprestižnější značky světa. Její slávu založil typ 356.

Zrození legendy

PORSCHE 356 CONVERTIBLE O ROČNIKU 1959 S OTĚVŘENOU

KAROSERIÍ OD FIRMY DRAUZ



Počátkem válečného roku 1944 přemístil Ferdinand Porsche (1875–1951) svoji konstrukční kancelář ze Stuttgartu do Rakouska, přesněji do Gmündu v Korutanech, asi 140 km jihovýchodně od Salcburku. Útočištěm Porscheho rodiny se tehdy stala vila v Zell am See nedaleko bavorských hranic. Brzy po skončení války byli Ferdinand Porsche, jeho syn Ferry Porsche (1909–1998) a další mužství členové rodiny internováni a na svobodu se dostávali postupně. Ferry byl propuštěn v létě 1946, jeho otec až o rok později, a ještě se řadu měsíců musel zdržovat na přikázaném místě.

Mezitím už se Ferry Porsche s hrstkou věrných pustil v Gmündu do příprav na stavbu prvního sportovního vozu značky Porsche, o němž s otcem diskutovali už před válkou, v době, kdy pracovali na konstrukci a vývoji automobilu VW Brouk. Projekt s číselným označením 356 postupně vykristalizoval v kompakt-

ni dvoumístný roadster, jehož stavbu dokončili na jaře roku 1948.

Nízkou ponitonovou karoserii z hliníkového plechu navrhl Porscheho dlouholetý spolupracovník a spolutvůrce Brouka, Erwin Komenda, pod ní se skrýval prostorový trubkový rám. Obě nápravy pocházely z vozu VW Brouk stejně jako vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1131 cm³ vyladěný na výkon 35 k (26 kW). Tentokrát však motor nebyl za zadní nápravou, nýbrž před ní, otočený čelem vzad, se čtyřstupňovou převodovkou směřující dozadu. Roadster s označením Porsche 356/1 měl rozvor náprav 2150 mm, byl dlouhý 3860 mm, široký 1670 mm a s nataženou pláštěnou střechou vysoký 1270 mm. Vykazoval poohotovostní hmotnost necelých 600 kg a na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,00–16 uháněl rychlosť přes 130 km/h.

V létě 1948 v Gmündu dokončili i stavbu druhého vozu, kupé s hliníkovou karoserií. Vůz

s označením 356/2 se od svého staršího sourozence lišil umístěním motoru za zadní nápravou a tím, že prostorově nevýhodný a výrobně pracný trubkový rám nahradil podlahovou plošinou svařenou z plechových dílů. Nápravy opět pocházely z Brouka, bubnové brzdy dostaly kapalinové ovládání. Výkon vzduchem chlazeného čtyřválce se podařilo zvýšit k hranici 40 k (29 kW), takže i těžší kupé dosahovalo rychlosť 130 km/h.

V září 1948 uzavřeli Ferry Porsche a šéf automobilky Volkswagen Heinrich Nordhoff dohodu o dodávkách dílů značky VW potřebných k výrobě sportovních vozů typu 356. Současně se dohodli na tom, že jako úhradu za práce na vývoji Brouka bude firma Porsche dostávat poplatek pěti marek za každý vyrobený automobil tohoto typu. Rodiče se automobilka Porsche tak ziskala alespoň nejnutnější zázemí, i když se i nadále musela potýkat s nedostatkem materi-



UPÍNĚ PRVNÍ
ROADSTER
PORSCHE 356/1
Z ROKU 1948 MĚL
MOTOR PŘED
ZADNÍ NÁPRAVOU

DVOUMÍSTNÁ OTEVŘENÁ KAROSERIE VOZU PORSCHE 356/1
BYLA Z HLINÍKOVOHO PLECHU

FERDINAND PORSCHE S MODELEM
ROADSTERU 356/1 A SVÝMI VNUKY –
VLEVO JE FERDINAND ALEXANDER
„BUTZI“ PORSCHE, PŘÍŠTÍ
DESIGNER TYPU 911. VPRavo
FERDINAND PLECH, POZDEJŠÍ SEF
KONCERNU VOLKSWAGEN



álu, zejména hliníkového plechu. Oficiální premiéru měly sportovní vozy Porsche 356 v březnu 1949 na ženevském autosalonu, kde se také objevil úhledný kabriolet karosovaný švýcarskou firmou Beutler.

Výroba v Gmündu probíhala v provizorních podmínkách, řada věcí se dělala doslova na kolenně. Během dvou let vzniklo celkem pět desítek kupé a kabrioletů Porsche 356 první generace s hliníkovými karoseriemi, řadu z nich oblékly externí karosárny, již zmiňovaný švýcarský Beutler, rakouská Austro-Tatra a další. Zatímco v Gmündu ještě dobíhala manufakturní výroba, na jaře 1950 se začaly vozy Porsche 356 nové generace rodit ve Stuttgartu, v karosárně Reutter v Zuffenhausenu.

První kupé bylo hotovo počátkem dubna, těsně před velikonočními svátky, mělo karoserii z ocelového plechu a Ferry Porsche jej používal jako svůj služební vůz. O měsíc později následoval i první kabriolet. Firma Reutter získala

dlouhodobou zakázku na karosování vozů Porsche 356 a dočasně poskytla mladé automobilce útočiště. V roce 1951 karosárna odprodala část svého pozemku firmě Porsche, jež na něm během následujícího roku postavila výrobní závod, který pak postupně rozširovala. Dlouholetní spolupráce vyústila koncem roku 1963 v převzetí karosárny Reutter automobilkou Porsche.

První vozy Porsche 356 z Zuffenhausenu pocházel vzduchem chlazený čtyřválec 1086 cm³ o výkonu 40 k (29 kW), od jara 1951 továrna nabízela i montáž motoru 1286 cm³ naladěného na 44 k (32 kW), s nímž kupé i kabriolety jezdily přes 140 km/h. V červnu 1951 se značka Porsche poprvé zúčastnila závodu 24 hodin v Le Mans. Start ve slavné čtyřadvacetihodinovce přišel na podzim 1950 Ferdinand Porsche mimo jiné proto, že ředitelem závodu byl Charles Faroux, proslulý novinář, který po válce napomohl k Porscheho propuštění z fran-

couzského vězení. Ferdinand Porsche sice koncem ledna 1951 zemřel, syn Ferry však otcův závazek samozřejmě dodržel.

Hliníkové kupé původem z Gmündu opatřené kryty předních i zadních kol a poháněně motorem 1086 cm³, za jehož volantem se střídali Francouzi Auguste Veuillet a Edmond Mouche, úspěšně přečkal všechny útrapy závodu 24 hodin v Le Mans 1951 a v cíli je odmával na 20. příčce absolutní klasifikace jako vítěze třídy do 1100 cm³. Prvenství ve třídě si Veuillet a Mouche s Porsche 356 v Le Mans zopakovali i o rok později, celkově skončili na 11. místě.

Od podzimu 1951 automobilka prominentním zákazníkům a vlivným příznivcům značky nabízela motor 1488 cm³ o výkonu 60 k (44 kW) v běžné nabídce se modely 1500 a 1500 Super s výkonom 55 a 70 k (40,5 resp. 51,5 kW) objevily až o rok později spolu s novou čtyřstupňovou převodovkou opatřenou patentovanou synchronizací Porsche. Oba vozy dostaly větší bub-

JEDNO Z PRVNÍCH KUPE POORSCHE 356 S MOTOREM V ZÁDI

ZHOVĚNÉ V RAKOUSKÉM GMÜNDU



nové brzdy, které na jaře 1953 převzal i nový model 1300 Super, jehož motor byl odvozen z jedenapůlilitrového čtyřválce a z objemu 1290 cm³ dával 60 k (44 kW).

V září 1954 rozšířila nabídku vozů 1500 a 1500 Super karosářská varianta jménem Speedster, dvoumístný otevřený model s nízkým čelním sklem a jednoduchou plátěnou střechou, jenž byl především určen na vývoz do USA. Na podzim 1955 debutovaly modernizované vozy Porsche 356 A se zaobleným čelním sklem, novou palubní děskou, zvětšeným rozchodem předních i zadních kol a patnáctipalcovými koly místo původních šestnáctipalcových. Při rozvoru náprav 2100 mm byly dlouhé 3950 mm, široké 1670 mm a vysoké 1310 mm (Speedster jen 1220 mm), jejich hmotnost se pohybovala v rozmezí 815 až 880 kg.

Vozy Porsche 356 A s označením 1300 a 1300 Super poháněl čtyřválec 1290 cm³ nalaďený na 44 nebo 60 k (32 resp. 44 kW), modely 1600



JARNÍ IDYLA V ROCE 1956: VLEVO PORSCHE 356 SPEEDSTER, VPRAVU KUPÉ PORSCHE 356 A

a 1600 Super dostaly motor převrtaný na 1582 cm³ o výkonu 60 nebo 75 k (44 resp. 55 kW) a mohly se pochlubit nejvyšší rychlostí 160 a 175 km/h. Špičku nabídky tvořil model 1500 GS Carrera poháněný čtyřválcem DOHC se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě každé řady válců a mazáním se „suchou“ klikovou skfíni. Motor původně určený pro Spyder 550 RS, v němž byl ovšem zamontován před zadní nápravou, dával z objemu 1498 cm³ plných 100 koní (74 kW) a „tfistapadesátšestka“ s ním dosahovala rychlosti až 200 km/h.

Od léta 1958 se stal standardním motorem řady 356 čtyřválec OHV 1582 cm³ o výkonu 60 nebo 75 k (44 resp. 55 kW), nejvýkonnější model Carrera GT s motorem DOHC převrtaným na 1588 cm³ se mohl od podzimu 1958 pochlubit výkonom 115 k (85 kW).

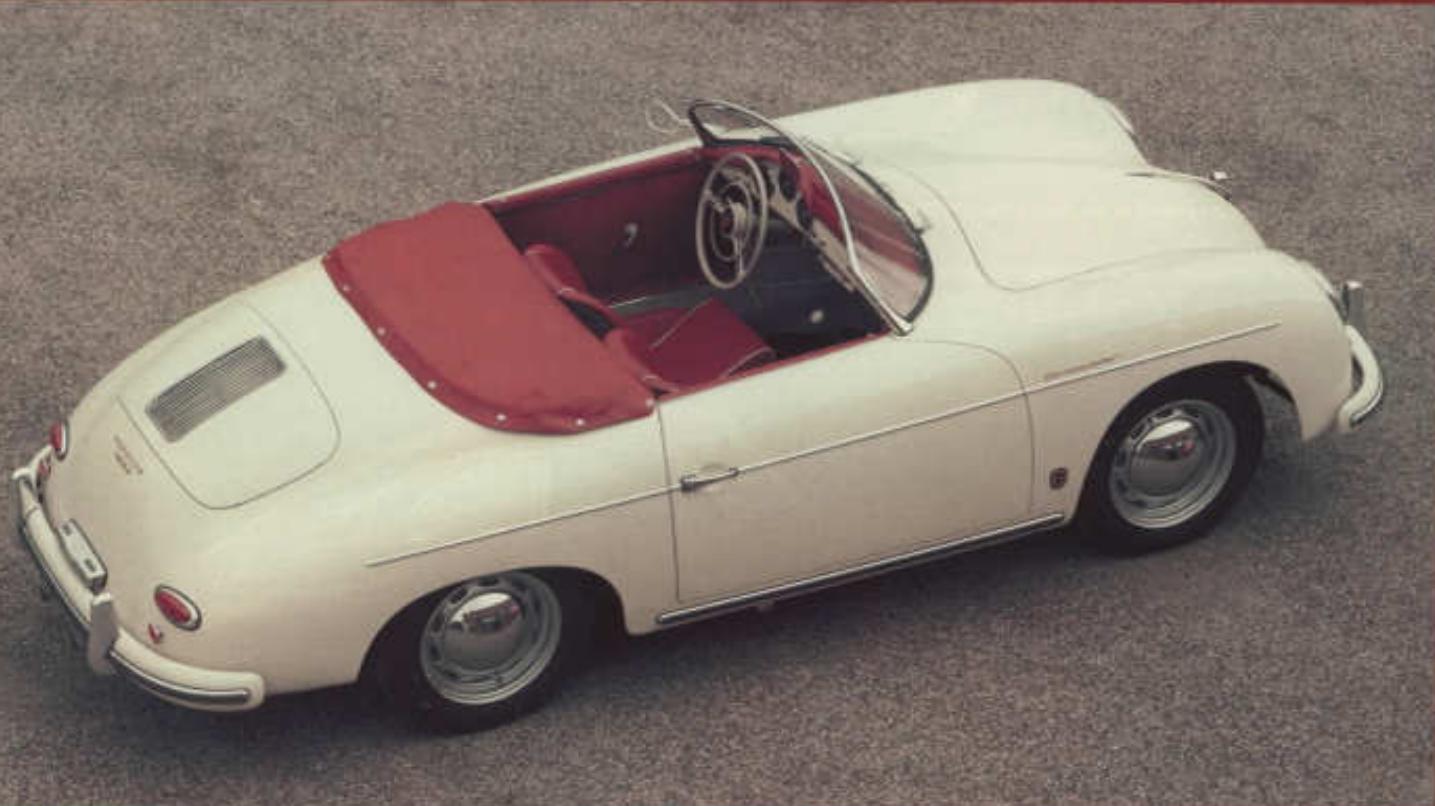
Speedster v původní podobě od firmy Reutter zmizel z nabídky v létě 1958, nahradil jej o něco komfortnější model Convertible D s výš-



NEKOLIK KABRIOLETŮ
PORSCHE 356 PRVNÍ
GENERACE OBLEKLÁ
SVÝCARSKA
KAROSÁRNA BEUTLER

FERRY PORSCHE
A AUTOMOBILY
PORSCHE 356 NA SNÍMKU
Z ZUFFENHAUSENU
Z ROKU 1954

AUTOMOBIL SNU Z NADHLEDU: PORSCHE 356 A SPEEDSTER
S NÍZKYM ČELNÍM SKLEM (1958)



ším čelním oknem karosovaný firmou Drauz z Heilbronn. Při modernizaci v září 1959 došaly vozy spolu s novým označením 356 B také zvětšené čelní sklo a upravenou před karoserie se zvýšenou linií blatníků a výše umístěnými světlomety. Dvoumístný otevřený vůz dostal označení roadster, nadále jej vyráběla firma Drauz, od února 1961 pak na poslední půlrok jeho existence převzala montáž bruselská karosárna d'leteren. Dodejme jen, že výlisky karosářských dílů, rámy čelního skla, sedadla a řadu dalších komponentů dodávala firmám Drauz i d'leteren stuttgartská karosárna Reutter.

Mezitím už od jara 1960 automobilka nabízela model Super 90 s motorem OHV 1582 cm³ nataženým na 90 k (66 kW). Čtyřmetrové kupé s pohotovostní hmotností 920 kg s ním uhnělo rychlosti až 180 km/h. Postupná modernizace typu 356 pokračovala v září 1961 řadou změn na karoserii: inovované vozy 356 B měly zven-

ku přistupné hrdo palivové nádrže, pod odklápacím krytem nahoru na pravém předním blatníku, zvětšené čelní i zadní okno a vzadu na kapotě motoru dvě svislé mřížky místo dosavadní jediné. Novou karoserii dostal i model Carrera 2 s dvoulitrovým motorem DOHC o výkonu 130 k (96 kW) představený v září 1961. Dosahoval rychlosti přes 200 km/h, jako první zákaznický model své značky měl kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, prodávat se však začal až v dubnu 1962.

Pohled do dobového ceniku nám prozradí, že kupé Carrera 2 na jaře 1962 stálo 23 700 DM, zatímco nejdražší kabriolet, opatřený pevnou odnímatelnou střechou, se prodával za 25 750 DM. Nejlevnější kupé Porsche 356 B v provedení 1600 o výkonu 60 k (44 kW) se tehdy dalo pořídit za 13 850 DM, kupé v provedení Super 75 za 14 850 DM a ceny modelů Super 90 se pohybovaly od 15 850 DM za kupé až po 17 820 DM za kabriolet s odnímatelnou stře-

chou hardtop. Jen pro srovnání – Volkswagen Brouk ve standardním provedení stál ve stejně době 4200 DM, v exportní verzi 4980 DM a za kupé a kabriolet VW Karmann-Ghia zákazník zaplatil 6935 resp. 7635 DM.

Poslední větší inovace typu 356 následovala v létě 1963 v době, kdy se chystala premiéra celé nového dvoulitrového šestiválce s typovým označením 901 záhy přeměněným na 911. Lehce modernizované vozy Porsche 356 C dostaly kotoučové brzdy na všechna čtyři kola, osvědčený čtyřválec OHV 1582 cm³ dával výkon 75 nebo 90 k (55 resp. 66 kW), pro nej-náročnejší zákazníky byl opět připraven model Carrera 2 s motorem DOHC 1966 cm³ nataženým na 130 k (96 kW). Výroba vozů Porsche 356 C pokračovala do dubna 1965, celkem v letech 1948 až 1965 vzniklo více než 76 tisíc „tristapadesátšestek“, přičemž největší podíl – téměř 31 tisíc vozů – připadal na model 356 B. ◉



KABRIOLETY PORSCHE 356 C (NA SNÍMKU MODEL 1961) SE TĚSILY PRIZNÍ DÁMSKÉ Klientely

POSLEDNÍ PROVEDENÍ LEGENDÁRNÍ „TRISTAPADESÁTŠESTKY“: KUPÉ PORSCHE 356 C Z ROKU 1964



MODERNIZOVANÉ KUPÉ PORSCHE 356 C
ROČNIKU 1965 SE ZVÝŠENOU LINÍ
PŘEDNÍCH BLATNIKŮ

