

► DESETILETÍ VZESTUPU



2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900
1890

Značka Porsche letos oslavila sedmdesátiny. Připomeňme si první desetiletí jejího raketového vzestupu mezi automobilovou elitu.

POD JIŽNÍM SLUNCEM:
KUPÉ PORSCHE 356
ROČNIKU 1950

ZLEVA: ERWIN KOMENDA, FERRY
PORSCHE, FERDINAND PORSCHE
A ROADSTER 356/1



Rodinnou dynastií, jejíž příjmení dnes patří k nejvýše ceněným značkám světa, založil Ferdinand Porsche (1875–1951), rodák ze Sudet, ze severočeských Vratislavic. Jeho životním dílem byla osobitá koncepce automobilu Volkswagen Brouk, během druhé světové války se však podílel i na řadě méně bohatých projektů, zejména tanků a dalších vojenských vozidel.

To mu po válce vyneslo dlouhé měsíce internace a věznění, takže se počáteční fáze vzniku rodinné značky nemohl zúčastnit.

Manufaktura

Zakladatelem nového podniku se stal Ferdinandův syn Ferry Porsche (1909–1998), který kolem sebe soustředil řadu otcových spolupracovníků. Patřili k nim zejména šéfkonstruktér Karl Rabe, konstruktér karoserií Erwin Komenda a karosář Friedrich Weber. Jejich prvním pracovištěm byla od roku 1947 skromná dílna v rakouském Gmündu ležícím v Korutanech, asi 140 km jihovýchodně od Salcburku. Strojní vybavení bylo chabé, většinu prací prováděli ručně.

Projekt prvního automobilu značky Porsche s typovým označením 356/1 se zrodil v létě 1947, v následujících >





PRVNÍ VŮZ SE JMÉNEM PORSCHE, ROADSTER S MOTOREM
PŘED ZADNÍ NÁPRAVOU (1948)



V LÉTĚ 1948
VZNIKLO PRVNÍ
KUPÉ
PORSCHE 356/2
S MOTOREM
ZA ZADNÍ
NÁPRAVOU



V POŘADÍ TŘETÍ KUPÉ PORSCHE 356, PŘEDVÁDĚCÍ, VYJELO
Z GMÜNDU V LEDNU 1949

> měsících se postupně ménil v realitu. Na jaře 1948 byl hotový podvozek, který Friedrich Weber opatřil ručně zhotovenou otevřenou karoserií z hliníkového plechu. Dne 8. června 1948 vůz získal od zemského hejtmanství v Klagenfurtu povolení k provozu.

Kompaktní dvoumístný roadster měl prostorový trubkový rám, obě nápravy z vozu VW Brouk, z něhož převzal i upravené poháněcí ústrojí. Vzduchem chlazený plochý čtyřválec s protilehlými páry válců však byl tentokrát před zadní nápravou, zatímco čtyřstupňová převodovka byla za ni. Upravený motor OHV o objemu 1131 cm³ dával výkon 35 k (26 kW). Roadster 356/1 měl rozvor náprav 2150 mm, rozchod kol 1290 mm vpředu a 1250 mm vzadu, byla dlouhý 3860 mm, široký 1670 mm a s nataženou krátkou pláténou střechou měřil do výšky 1270 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost necelých 600 kg, měl užitečnou hmotnost 200 kg a na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,00 – 16 dosahoval největší rychlosti přes 130 km/h.

V létě 1948 bylo dokončeno i první kupé Porsche 356/2, jež se od roadsteru výrazně odlišovalo. Vzduchem chlazený čtyřválec 1131 cm³ mělo stejně jako VW Brouk uloženy za zadní nápravou s rozvodovkou a převodovkou směrujícími kupředu. Základem vozu s rozvorem 2100 mm byla podlahová plošina svařená z plechových dílů, nápravy byly opět z Brouka. Bubnové brzdy dostaly kapalinové

ovládání, kola byla nadále šestnáctipalcová. Motor kupé byl vypladěn na 40 k (29 kW), takže navzdory hmotnosti zvýšené asi na 670 kg dokázalo vyvinout rychlosť přes 130 km/h.

V březnu 1949 se automobily značky Porsche poprvé představily veřejnosti na ženevském autosalonu. Kupé s tovární karoserií bylo opatřeno shrnovacím dílem střechy, výstavní kabriolet oblékl švýcarská karosárna Beutler. Účast na autosalonu vyjednal a financoval Bernhard Blank, majitel reklamní agentury a hotelu Europe v Curychu, který se podílel i na financování výroby v Gmündu.

Blank a jeho krajan, švýcarský architekt a podnikatel Richard von Senger, pomáhali shánět nedostatkový materiál, např. hliníkové plechy, a zprostředkovali prodej prvních vozů Porsche 356 zámožným švýcarským zákazníkům.

V letech 1949 a 1950 bylo v Gmündu zhotoveno pět desítek podvozků typu Porsche 356, z nichž většina tam byla i karosována. Nejméně sedm kupé a dva kabriolety oblékla v roce 1949 vídeňská karosárna Austro-Tatra, šest kabrioletů mělo karoserii od již zmíněné firmy Beutler ze švýcarského Thunu.

Sériová výroba

Poslední tři kabriolety byly v Gmündu smontovány v únoru a březnu 1951, mezičím však už od jara 1950 vznikaly



DEBUT V ZÁVODĚ 24 HODIN V LE MANS 1951:
KUPÉ PORSCHE 356 VYHRÁLO SVOJÍ TŘÍDU



KABRIOLET PORSCHE 356 KAROSOVANÝ V PŘEDJARI 1949
ŠVÝCARSKOU FIRMOU BEUTLER



TÝM VOZŮ PORSCHE 356 PŘI NÁVRATU ZE ŠVÉDSKÉ RALLYE
PŮLNOČNÍHO SLUNCE 1950

„tristapadesátsestky“ na stuttgartském předměstí Zuffenhausen, v pronajatých dílnách tamější karosárny Reutter.

Tyto sériové stavěné vozy mely karoserie kupé a kabriolet z ocelového plechu, jejichž oblé tvary opět navrhl Erwin Komenda. Hmotnost kupé vzrostla na 780 kg, hmotnost kabrioletu na 800 kg. Jejich vzduchem chlazený čtyřválec měl objem 1086 cm³, takže se vešly do objemové třídy 1100 cm³, výkon 40 k (29 kW) zůstal zachován.

Do konce roku 1950 byly v Zuffenhausenu vyrobeny čtyři stovky automobilů Porsche 356, jeden z nich – černé kupé s přezdívkou Ferdinand – dostal počátkem září 1950 k pětasedmdesátým narozeninám Ferdinand Porsche. Užil si je jen málo, z věznice podložené zdraví urychlilo jeho odchod z tohoto světa 30. ledna 1951.

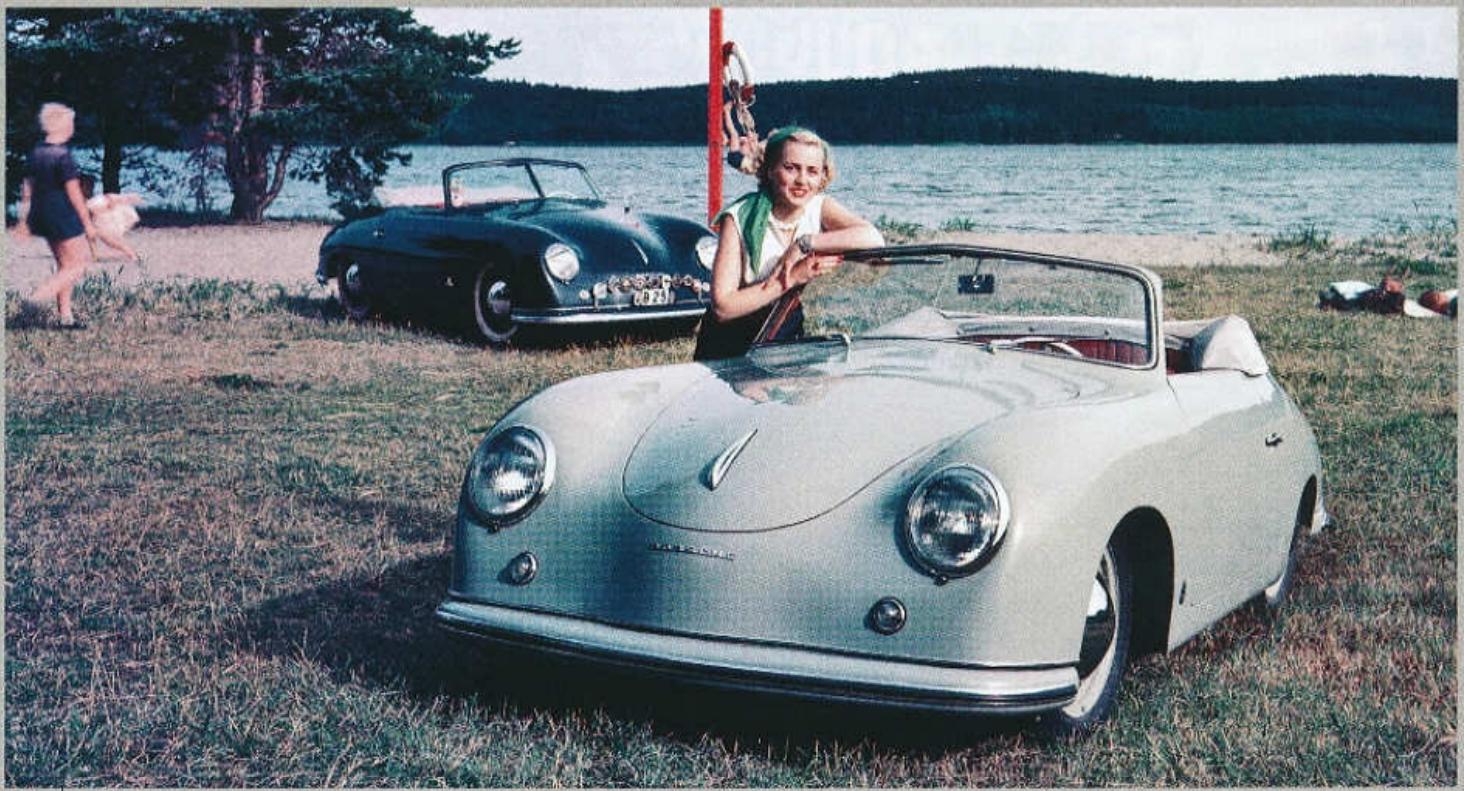
V červnu 1951 se značka Porsche poprvé objevila na startovní listině závodu 24 hodin v Le Mans. Upravené hliníkové kupé z Gmündu vybavené vyladěným motorem 1086 cm³ striďavé řídili francouzský zástupce značky Auguste Veuillet a jeho přítel Edmond Mouche. Vyhrali třídu do 1100 cm³, v klasifikaci porovnávající výkon motoru a ujetou vzdálenost byli celkově pátí a zahájili tak dlouhou sérii úspěchů vozů Porsche ve slavné čtyřadvaceti hodinovce.

Výroba vozů Porsche 356 překročila v roce 1951 hranici 1100 exemplářů, přičemž od jara nabídku rozšířily modely vybavené čtyřválcem o objemu 1286 cm³ a v říjnu přišly na trh vozy poháněné motorem 1488 cm³, který dával 60 k (44 kW) a uděloval jim největší rychlosť přes 160 km/h.

V říjnu 1951 byly na londýnském autosalonu vystaveny první vozy Porsche 356 s volantem vpravo (kupé a kabriolet), o měsíc později byl kabriolet v upravě pro jízdu vlevo představen i v australském Melbourne.

V sezoně 1952 přibyl špičkový model 1500 Super s motorem 1488 cm³ vyladěným na 70 k (51,5 kW). Pro americký trh vznikla na jaře 1952 malá série patnácti odlehčených roadsterů Porsche 356 America s hliníkovou karoserií a tím též motorem. První prototyp i následujících patnáct roadsterů pro zámořskou klientelu karosovala firma Heuer sídlící na okraji Weidenu, kterou po válce založil Erich Heuer, bývalý majitel drážďanské karosárny Gläser.

Od podzimu 1952 nabídku rozšířil model 1500 s přezdívkou „dámský“, vybavený čtyřválcem 1488 cm³ s výkonem sníženým na 55 k (40,5 kW). V téže době se do všech vozů řady 356 začala montovat nová, plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka. Roční produkce se přiblížila číslu 1300, bezmála tři čtvrtiny z nich tvořily vozy s motorem 1086 cm³.



IDYLKA U JEZERA: DVOJICE KABRIOLETU PORSCHE 356
PRVNÍ GENERACE ROČNIKU 1952



JEN
V ŠESTNÁCTI
EXEMPLÁŘICH
VZNIKL V ROCE
1952 ROADSTER
PORSCHE 356
AMERICA



JEDEN Z PRVNÍCH AUTOMOBILU PORSCHE 550 SPYDER
NA PODZIM 1953 V NEW YORKU

Na jaře 1953 debutoval model 1300 Super, jehož čtyřválec 1290 cm³ byl odvozený z motoru 1488 cm³, s nímž měl shodný zdvih 74 mm, ale menší vrtání (74,5 místo 80 mm). V sezóně 1954 následovala i „dámská“ verze čtyřválece 1290 cm³ s výkonem 44 k (32 kW). Koncem roku 1954 zmizel z nabídky čtyřválec 1086 cm³.

Porsche 550

V červnu 1953 startovala ve čtyřadvacetičtvrtihodinovce v Le Mans dvě kupé Porsche 550 s hliníkovou karoserií a motorem před zadní nápravou. Poháněl je zcela nový vzduchem chlazený plochý čtyřválec s rozvodem DOHC, tedy se dvěma vačkovými hřídeli pro každý pár válců a „suchou“ klikovou skříní s nádržkou na 8 l oleje. Motor o objemu 1498 cm³ a výkonu 110 k (81 kW) navrhl Dr. Ernst Fuhrmann (1918–1995), pozdější šéf automobilky v letech 1972 až 1980.

Obě kupé závod úspěšně absolvovala, německo-belgická dvojice novinářů Richard von Frankenberg a Paul Frère byla v cíli celkově 15. a vyhrála třídu do 1500 cm³, tovární jezdci Hans Herrmann a Helm Glöckler skončili o příčku za nimi.

V říjnu 1953 byl na pařížském autosalonu představen otevřený model Porsche 550 Spyder alias 1500 RS s tímž motorem před zadní nápravou. Měl nízký trubkový rám a skořepinovou hliníkovou karoserii stavěnou firmou Wendler v Reutlingenu.

Otevřený vůz s rozvorem 2100 mm a délkom 3600 mm vážil necelých 600 kg a s motorem o výkonu 110 k (81 kW) dosahoval největší rychlosti přes 220 km/h.

Na podzim 1953 byl typ Porsche 550 Spyder představen také v USA, cíli totiž na sportovně založenou americkou klientelu. V rukou továrních i soukromých jezdců zaznamenal dlouhou řadu sportovních úspěchů, mimo jiné v jihoamerickém klání Carrera Panamericana.

V letech 1953 až 1955 vzniklo celkem 90 vozů Porsche 550 Spyder, drtivá většina z nich byla exportována do Spojených států. Do dějin se Porsche 550 Spyder zapsal zejména tím, že za jeho volantem zahynul 30. září 1955 čtyřadvacetiletý filmový herec James Dean. Spěchal z Los Angeles do Salinas na závody a cestu mu náhle zkřížil pomalu jedoucí vůz.

V období 1956 až 1957 následovaly čtyři desítky vozů Porsche 550 A Spyder s motorem vyladěným na 135 k (99 kW), pětistupňovou převodovkou a odlehčeným trubkovým rámem.

Střídání stráží

Novinkou podzimu 1954 byl model Porsche 356 Speedster s odlehčenou a lehce sníženou dvoumístnou karoserií



ELEGANTNÍ KUPÉ PORSCHE 356 A S KAROSERIÍ REUTTER NA SNÍMKU Z ROKU 1956

ČTVŘICE VOZŮ
PORSCHE 356 SPYDER
NA DVOŘE TOVÁRNY
V ZUFFENHAUSENU (1955)

PORSCHE 356 A SPEEDSTER ROČNÍKU
1956 S VOLANTEM VPRAVO
NA SNÍMKU Z AUSTRÁLIE



KUPÉ PORSCHE 356 A CARRERA
S OTVÍRACÍM DÍLEM STŘECHY
NA SNÍMKU Z ROKU 1958

s nízkým čelním sklem a krátkou plátěnou střechou. Poháněl jej motor 1488 cm³ o výkonu 55 nebo 70 k (40,5 resp. 51,5 kW). V srpnu 1955 byla v Zuffenhausenu ukončena výroba vozů Porsche 356 první generace, od dubna 1950 jich vzniklo 7627.

V září 1955 měly na frankfurtském autosalónu premiéru modernizované modely Porsche 356 A s rozšířeným rozchodem předních i zadních kol, bubnovými brzdami většího průměru a zároveň menšími patnáctipalcovými koly. Na madle přední kapoty přibyl znak Porsche.

Zákazníci mohli vybírat z pěti motorizací, vzduchem chlazené čtyřválce a protilehlými páry válců byly samozřejmě nadále za zadní nápravou. Motory OHV měly objem 1290 a 1582 cm³, v provedení 1300 a 1300 Super dávaly 44 a 60 k (32 a 44 kW), verze 1600 a 1600 Super dávaly 60 a 75 k (44 a 55 kW). Plně synchronizovaná převodovka byla nadále čtyřstupňová, model 1600 Super dosahoval maximální rychlosti 175 km/h.

Spičku nabídky představoval model 1500 GS Carrera, jenž měl za zadní nápravou uložený čtyřválec DOHC se čtyřmi vačkovými

hřidel, „suchou“ klikovou skříni, který z objemu 1498 cm³ dával 100 k (74 kW). Díky němu kupé uhánělo rychlosti až 200 km/h.

V září 1957 byly představeny inovované vozy Porsche 356 A s řadou menších úprav, u modelů 1600 a 1600 Super ustily výfukové trubky do svislých členů zadního nárazníku, aby neomezovaly světlou výšku zádě. Novinkou byl kabriolet opatřený pevnou střechou hardtop a koncem téhož roku zmizely z ceniku modely 1300 a 1300 Super.

V letech 1957 a 1958 se vyráběly modely 1500 GS Carrera de Luxe a 1500 GS Carrera Gran Turismo s motory o výkonu 100 a 110 k (74 a 81 kW), od podzimu 1958 do léta 1959 pak modely 1600 GS Carrera de Luxe a 1600 Carrera Gran Turismo s většími čtyřválci DOHC o objemu 1588 cm³ vyladěnými na 105 a 115 k (77 a 85 kW).

Od léta 1958 byl Speedster nahrazen komfortnějším modelem Convertible D stavěným karosárnou Drauz v Heilbronnu. Výroba vozů Porsche 356 A skončila v srpnu 1959, celkem jich vyjelo do světa 21 045. Kariera „tristapadesátšestky“ ovšem pokračovala dál typy 356 B (1959–63) a 356 C (1963–65). O tom ale až zase někdy jindy. <