

S boxerem za zády

V ZÁŘÍ 1969 SLAVIL PREMIÉRU NA FRANKFURTSKÉM AUTOSALONU OSOBITÉ STŘÍŽENÝ SPORTOVNÍ VŮZ VW-PORSCHE. DVOUČLENNÁ POSÁDKA V NĚM MĚLA VZDUCHEM CHLAZENÝ PLOCHÝ MOTOR ROVNOU ZA ZÁDY.

▲
VW-PORSCHE 914/6
S DVOULITROVÝM PLOCHÝM
ŠESTIVÁLCEM PŘED ZADNÍ
NÁPRAVOU



Čtyři i šest válců

Na počátku projektu dvoumístného sportovního vozu se vzduchem chlazeným boxerem před zadní nápravou byla dohoda, kterou v polovině šedesátých let uzavřeli šéfové automobilky Porsche a Volkswagen, Ferry Porsche (1909–1998) a Heinrich Nordhoff (1899–1968). Prý si důvěrovali natolik, že jim stačil ústní slib stvrzený stiskem ruky.

V dubnu 1968, kdy byly hotovy první prototypy, věk Heinrich Nordhoff zemřel a jeho nástupce Kurt Lotz vyžadoval uzavření obvyklého smluvního vztahu. Počátkem roku 1969 tak byla založena společnost VW-Porsche Vertriebsgesellschaft, v níž měla každá z obou automobilek podíl 50 %. Sídlem nové firmy se stal Ludwigsburg, výroba však probíhala na třech jiných místech.

Karoserie vozů VW-Porsche vyráběla firma Karmann v Osnabrücku proslulá produkci kabrioletů VW Brouk a kupé a kabrioletů VW Karmann Ghia. Z Wolfsburgu tam přicházely ploché čtyřválcové motory 1,7 l a firma Karmann zajišťovala i konečnou montáž modelu VW-Porsche 914. U Volkswagenu nesly tyto automobily typové označení 47, jímž také začínala jejich výrobní čísla.

Karoserie určené pro dražší model VW-Porsche 914/6 odcházely do Zuffenhausenu, na předměstí Stuttgartu, kde do nich v závodě Porsche montovali plochý šestiválec 2,0 l převzatý s úpravami z modelu 911T. Výrobní čísla šestiválcových modelů tak – v souladu s nomenklaturou značky Porsche – začínala trojčíslím 914.

Poněkud neobvyklé tvary dvoumístného vozu s mohutným bezpečnostním obroukem a odnímatelným etréním panelem nebyly dílem automobilových stylistů, navrhli je designér studia Gugelot v Neu-Ulmu, kteří se jinak zabývali především nábytkem.

VW-Porsche měl samonosnou karoserii, motor podélně před zadní nápravou a dva zavazadlové prostory. Vpred o objemu 160 l, vzadu 210 l, objem zadního se ovšem o čtvrtinu změnil, pokud byl pod jeho vikem uschován laminátový panel střechy. Typickým prvkem byly vyklápěcí světlomety v ploché přední, každý z nich ovládal vlastní elektromotor.

Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšená, přední na příčných ramenech s podélnými zkrutnými tyčemi a svislými tlumiči, zadní na vlečených ramenech se šikmou osou kýtání, doplněných vinutými pružinami se souosými tlumiči.

Brzdy byly na všech čtyřech kolech kotoučové, u šesti-válců měly přední kotouče vnitřní chlazení. V přední uložení palivová nádrž měla objem 62 l. Při rozvoru 2,45 m byl VW-Porsche dlouhý 3,98 m, široký 1,65 m a vysoký 1,23 m.

VW-PORSCHE 914/6
TENTOKRÁT
BEZ STŘECHY
A NA TYPICKÝCH
KOLECH
Z ZUFFENHAUSENU



ZÁŘÍ 1969:
VW-PORSCHE 914 PŘI
NOVINÁŘSKÝCH
JÍZDÁCH NA OKRUHU
HOCKENHEIM



SOUROZENCI
Z OSNABRÜCKU:
VPREDU 914, ZA NÍM
KABRIOLET BROUK
A VOZY
KARMANN-GHIA



Model 914 vybavený čtyřválcem OHV z modelu VW 411 E o objemu 1,7 l a výkonu 80 k (59 kW) spojený s pětistupňovou manuální převodovkou vykazoval hmotnost 940 kg a na patnáctipalcových kolech dosahoval největší rychlosti 177 km/h. Počátkem roku 1970 se do něj začala alternativně montovat čtyřstupňová poloautomatická převodovka Sportomatic s dvoupedálovým ovládáním, jež zvýšila hmotnost vozu o 15 kg a snížila jeho maximální rychlosť na 172 km/h.

Model 914/6 měl za sedadly šestiválec OHC o objemu 2,0 l a výkonu 110 k (81 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou. Vůz o hmotnosti kolem 980 kg uháněl rychlosť až 200 km/h, s převodovkou Sportomatic asi 195 km/h.

Automobily VW-Porsche 914 i 914/6 slavily premiéru v září 1969 na frankfurtském autosalonu, do konce roku 1969 z Osnabrücku vyexpedovali přes 1500 čtyřválcových modelů, zatímco v Zuffenhausenu smontovali jen tři desítky šestiválců a řadovi zákazníci si museli počkat do jara 1970. V rekordním roce 1970 se prodalo



◀ ČTYŘVÁLCOVÝ
VW-PORSCHE 914
V ZÁKLADNÍM
PROVEDENÍ
S POKLICEMI KOL
VW (1969)



◀ V ZÁŘÍ 1969 DOSTAL
FERRY PORSCHE
K Šedesátinám kupé
914-8 s osmiválcem
3,0 L



◀ STŘÍBRNÉ
„NAROZENINOVÉ“ KUPÉ
PORSCHE 914-8
ODPOČÍVÁ V MUZEU
V ZUFFENHAUSENU



◀ TROJICE VOZŮ
PORSCHE 914/6 GT
PRO MARATHON B6
HODIN NA
NÜRBURGRINGU (1970)



◀ PATRNĚ JEDINÝ
AUTENTICKÝ VŮZ
PORSCHE 914/6 GT
ROČNIKU 1970, JENŽ
SE DOCHOVAL

▶ přes dvacet tisíc čtyřválců 914. Šestiválců 914/6 sice v Zuffenhausenu vyrobili 2760, mnohé však zůstaly na skladě. A protože v sezoně 1971 prodej šestiválcového modelu 914/6 zaznamenal dramatický propad, na jaře 1972 byla jeho výroba zastavena. Celková produkce VW-Porsche 914/6 jen o málo překročila 3300 kusů.

Variace

V době zrodu modelů 914 a 914/6 vedl vývojové oddělení automobilky Porsche třicátník Ferdinand Piëch, vnuk zakladatele značky, budoucí šéf koncernu VW. Z jeho popudu vzniklo několik pozoruhodných variací na téma VW-Porsche.

Sám pro sebe si Piëch nechal postavit vůz s označením 914-8, který místo obvyklého šestiválce dostal před zadní nápravu plochý osmiválec DOHC převzatý s upravami ze sportovního prototypu Porsche 908. Třilitrový osmiválec s civilizovaným výfukovým potrubím dával plných 300 K (221 kW) a červenému kupé uděloval rychlosť přes 250 km/h.

Vůz měl pevnou střechu, tvrdě nalaďený podvozok, šířku pneumatiky a řadu dalších úprav. Navenek jej prozrazovaly větší výtezy blatníků, odlišné nárazníky a širší vyklápěcí kryty zdvojených světlometů.

Téměř k nerozeznání od sériového VW-Porsche byl druhý exemplář 914-8 vyvedený ve stříbrné šedi. Plochý třilitrový osmiválec byl tentokrát přeladěn „jen“ na 260 K (191 kW), aby splnil všechny podmínky technické kontroly, ovšem i tak voz užíval rychlosť přes 240 km/h.

Stříbrné kupé s pevnou střechou a oválným otvorem v předním nárazníku, za nímž se skrýval chladič oleje, dostal v září 1969 k šedesátinám narozeninám Ferry Porsche (1909–1969), syn zakladatele značky a tehdejší šéf automobilky.

Vůz mu předával jeho synovec, v té době dvaatřicetiletý Ferdinand Piëch. Zatímco Piëchův červený vůz 914-8 jezdil jen s provizorními továrními značkami, Porscheho kupé 914-8 bylo regulérně přihlášeno do provozu s prominentní registraci S-R 3000.

Pro vytrvalostní závody na okruzích byly upraveny vozy Porsche 914/6 GT. Mely dvoulitrový šestiválec vyladěný na 220 K (162 kW), odlehčenou karoserii s nárazníky, kapotami a prahy z plastu, rozšířené blatníky a pod pevnou střechou ochranný rám. V přední uložení palivová nádrž měla objem 100 l.

Největšího úspěchu dosáhl jeden z těchto vozů v červnu 1970, kdy ve čtyřadvaceti hodinovce v Le Mans vyhrál dvoulitrovou třídu GTS a v absolutní klasifikaci obsadil skvělé šesté místo. Za volantem se střídali Guy Chasseuil a Claude Ballot-Lena, jeli v barvách francouzského importéra Sonauto.

Značka Porsche tehdy v Le Mans poprvé triumfovala absolutně, vyhráli Hans Herrmann a Richard Attwood s krátkým kupé Porsche 917, druhé místo obsadili Gérard Larrousse a Willy Kauhsen s delším kupé Porsche 917 LH a třetí příčku obsadili Rudi Lins a Helmut Marko se Spiderem Porsche 908.

Trojici oranžových vozů Porsche 914/6 GT továrna vyslala v srpnu 1970 na klání zvané Marathon de la Route, jež se odehrávalo dlouhých 86 hodin na okruhu Nürburgring. V cíli jim patřila všechna tři místa na stupních vítězů, vyhrála trojice Larrousse – Haldi – Marko.

Tři tovární vozy Porsche 914/6 GT startovaly i v Rallye Monte Carlo 1971, dva však odpadly kvůli poruchám spojky ►

DVANÁCTIVÁLEC PORSCHE
917 A VW-PORSCHE 914
V BELGICKÉM
FRANCORCHAMPS (1970)



DOBOVÝ PLAKÁT
OSLAVUJÍCÍ ÚSPĚCH
PORSCHE 914/6 V ČERNU
1970 V LE MANS

CHASSEUIL/BALLOT LENA
PORSCHE 914/6 ECURIE SONAUTO BP

24 HEURES DU MANS 13/14 JUIN 1970

BP DUNLOP CIBIE BOSCH FERODO





POUZE PRO PROMINENTY: JEDEN Z JEDENAČTI EXEMPLÁRŮ PORSCHE 916 Z ROKU 1971



PĚT VOZŮ PORSCHE 916 POHÁNĚL ŠESTIVÁLEC 2,7 L. OSTATNÍ „JEN“ AGREGÁT O OBJEMU 2,4 LITRU



VW-PORSCHE 914 SE ČTYŘVÁLCEM 2,0 L A PORSCHE 911 E SE ŠESTIVÁLCEM 2,4 L (1972)



VW-PORSCHE 914 2,0 MODEL 1973 – VYKLAPEČI SVĚTLOMETY OVLÁDÁLY ELEKTROMOTORY

a převodovky, čest značky zachraňoval Björn Waldegaard, který obsadil třetí místo za dvojicí kupé Alpine-Renault A 110.

Zvláštní zminku si zaslouží jedenáct automobilů Porsche 916 z roku 1971. Vyznačovaly se spoilerem na přední, výrazně rozšířenými blatníky a pneumatikami 185/70 VR 15, tuhost karoserie zvyšovala pevná plechová střecha a zesílené podélníky podlahy. Pět exemplářů typu 916 určených pro členy Porscheho a Piechovy rodiny bylo vybaveno šestiválcem 2,7 l o výkonu 210 k (155 kW) vyvinutým pro model Carrera RS, šest ostatních dostalo šestiválec 2,4 l z Porsche 911 S nadaný na 190 k (140 kW). Jeden byl vyvezen do USA, pět zbývajících odkoupili prominentní evropští zákazníci.

Samozřejmostí u vozů typu 916 byly kotoučové brzdy s vnitřním chlazením na všechny čtyřech kolech a tvrdší podvozek s přičným stabilizátorem vpředu i vzadu. Jejich maximální rychlosť se pohybovala nad hranicí 230 km/h, ke zrychlení z 0 na 100 km/h jim stačilo necelých 7 s.

Dál jen čtyřválce

Od léta 1972 už se vyráběly jen vozy VW-Porsche 914 se čtyřválcovými motory, jejichž finální montáž probíhala v karosárně Karmann v Osnabrücku. V září 1972 přišel na trh inovovaný model vybavený čtyřválcovým boxerem VW zvětšeným na 2,0 l. V evropském provedení dával výkon 100 k (74 kW), vůz s patnáctipalcovými koly obutými do pneumatik 165 HR 15 s ním dosahoval rychlosti až 190 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za 10,5 s.

Exportní provedení dvoulitru pro USA a Kanadu mělo výkon snížený na 88 k (65 kW), maximální rychlosť nepřevyšovala 180 km/h.

Vozy VW-Porsche 914 zaznamenaly v létě 1972 řadu zlepšení. Mezi která za sedadly dostala účinnější protihukovou izolaci, hlučnost motoru snížoval i nový čistič vzduchu. Navenek inovaci prozrazovaly černé nárazníky, stejnou barvu dostalo i typové označení na zadní.

Ridiče potěšil nový rychloměr optimisticky cítěný až do 250 km/h, za příplatek bylo možné objednat středový panel s hodinami, voltmetrem dobíjení a teploměrem oleje. Sportovní paket nabízel za příplatek kola z lehké slitiny, stabilizátory přední i zadní nápravy a halogenové světlomety.

V srpnu 1973 se místo základního motoru 1,7 l začal montovat čtyřválec převrtaný na 1,8 l, který se dvěma karburátory dával 85 k (63 kW) a vozu umožňoval flirtovat s rychlosťí 180 km/h. Pro USA a Kanadu byl čtyřválec 1,8 l osazen vstřikovaným palivem Bosch L-Jetronic a nabízel výkon 76 k (56 kW).

V létě 1974 změnily zevnějšek automobilů VW-Porsche 914 rozměrnější „pětimilové“ nárazníky, které podle amerických předpisů musely odolat nárazům do rychlosti 8 km/h. Jejich základem byl profil z ocelového plechu nesoucí pružné polyuretanové těleso, délka vozu díky nim vzrostla na 4,12 m.

Během tří čtvrtletí roku 1975 bylo vyrobeno posledních osm tisíc vozů typu 914, z nichž více než dvě třetiny měly výkonnější motor 2,0 l. Naprostá většina vozů z posledních sérií byla určena pro americký trh, kde se prodávaly pod značkou Porsche, bez VW.

Poslední automobily VW-Porsche opustily výrobní linku na podzim 1975, jejich celková produkce dosáhla téměř 119 tisíc, včetně šestiválcových modelů 914/6. ◀

IDEÁLNÍ OTEVŘENÝ VŮZ
NA VÝLET DO PŘÍRODY:
VW-PORSCHE 914 2.0
ROČNÍKU 1973



VW-PORSCHE 914
MODELOVÉHO ROČNÍKU
1975 S „PĚTIMÍLOVÝMI“
NÁRAZNÍKY Z PLASTU

