

# Porsche 356

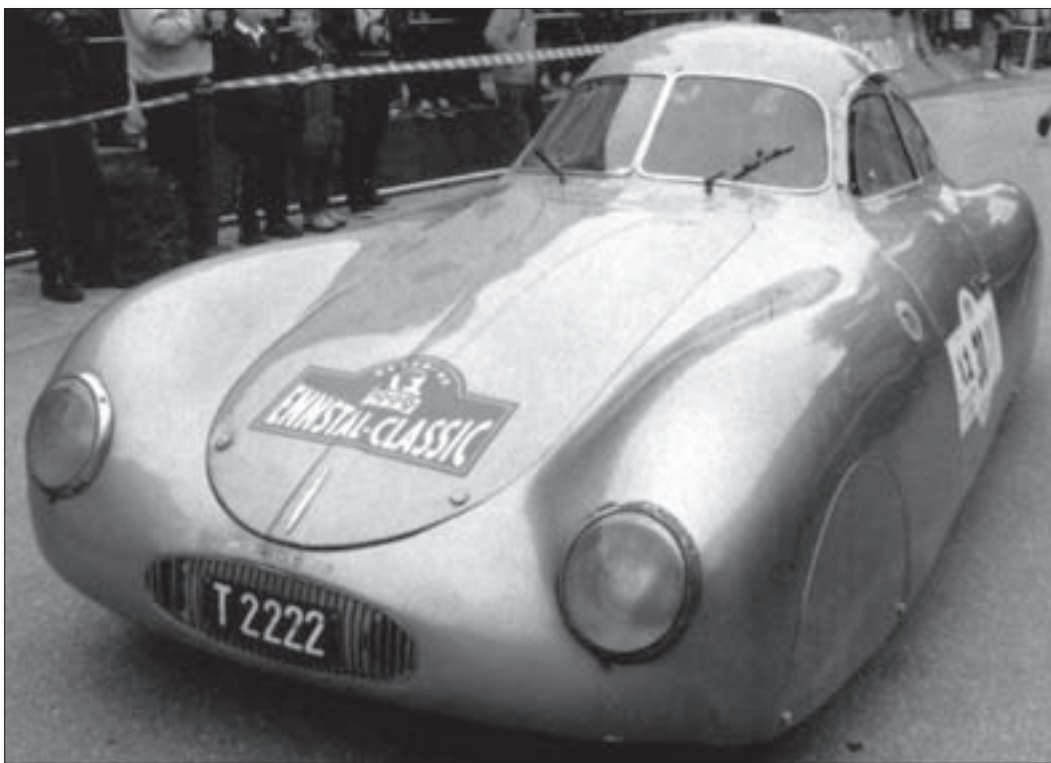
(1947–1965)

Zatímco Ferdinand Porsche a Anton Piech byli nuceni pomáhat Francii obnovit její válkou zničený automobilový průmysl, syn Ferdinanda Porsche, Ferdinand Anton „Ferry“ Porsche, společně se šéfkonstruktérem Karlem Rabem a karosářem Erwinem Komendou pracovali na projektu lehkého sportovního vozu se vzduchem chlazeným motorem uloženým vzadu, který se měl stát jakousi sportovní alternativou lidového Brouka.

Novým domovem se pro značku Porsche stala bývalá píla nedaleko Gmundu, asi 60 km od Villachu, v rakouských Korutanech, kam si

Ferry Porsche přivezl ze Stuttgartu i plány na sportovní kupé, které vznikly už v roce 1939. Těsně před válkou byly dokonce postaveny tři exempláře určené pro účast v závodě z Berlína do Říma a zpět, který byl plánován na září 1939, ale z pochopitelných důvodů už k jeho konání nedošlo.

Jako základ pro stavbu trojice sportovních kupé posloužil desátý podvozek prototypu KdF typ 60 a nejenom, že aerodynamická karoserie z hliníkové plechu, jejímž autorem byl Erwin Komenda, svým tvarem vcelku odpovídala o desetiletí mladšímu Porsche 356, ale dokonce



**Porsche typ 64 z roku 1939**

i koncepcce motoru odpovídala konstrukci použité u pozdějších sportovních vozů Porsche – ležatý vzduchem chlazený čtyřválec o objemu 1 131 cm<sup>3</sup>, jehož výkon úpravami zvýšený na 50 k (38 kW) byl prostřednictvím čtyřstupňové převodovky přenášen na zadní kola.

Dalším zdrojem inspirace pro vývoj nového sportovního automobilu byla služební cesta do Itálie, kterou Ferry Porsche podnikl v roce 1947. Tady jej doslova okouzlili malé sportovní vozíky stavěné s využitím dílů levných Fiatů. To mu vniklo myšlenku postavit něco podobného, ale s využitím dílů Brouka od Volkswagenu. Ostatně jediné dostupné díly vhodné ke stavbě podobného sportovního vozu bylo v tehdejší Německu možné získat pouze u VW.

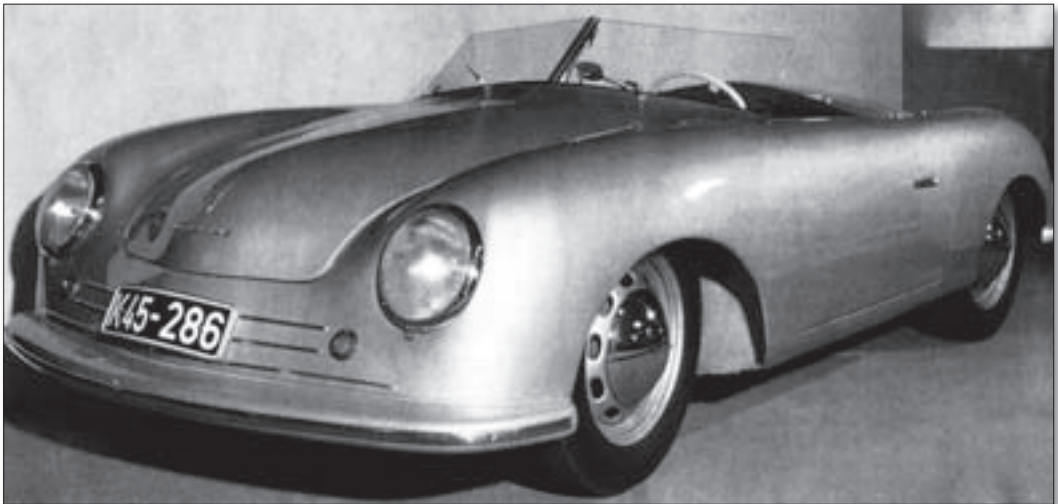
Kromě toho Ferry Porsche v polovině září 1948 uzavřel s tehdejší šéfem Volkswagenu, Heinzem Nordoffem, smlouvu o dodávkách dílů pro nové Porsche 356 a nejen to, společnost Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche K. G. se stala poradenskou firmou pro VW, výhradním importérem vozů VW pro Rakousko a také příjemcem licenčních poplatků z každého VW Brouka vyrobeného v továrně ve Volfzburgu. Navíc vyjednal u americké armády navrácení bývalého závodu Porsche ve Stuttgartu. Souhrn všech

těchto událostí se stal počátečním impulsem pro úspěšný rozvoj mladé automobilky. Kdo mohl tehdy tušit, že vozů Porsche 356, kterým byla předpovídána produkce nejvýše pěti set kusů, bude nakonec vyrobeno více než 70 000 a jejich výroba bude ukončena až v roce 1965?

## Porsche 356 No. 1 (1948–1950)

V červenci roku 1947 byl projekt dokončen. Dvoumístný roadster s rozvorem 2 150 mm měl čtyřválec 1 131 cm<sup>3</sup> umístěný, na rozdíl od pozdějších sériových Porsche 356, před zadní nápravou a v březnu roku 1948 byl připraven ke zkouškám první prototyp. Pro tisk a veřejnost bylo Porsche 356/01 poprvé předvedeno v průběhu švýcarské Grand Prix 4. července 1948. Dnes se můžete v literatuře setkat s jeho novým označením Porsche No. 1, které vzniklo díky tomu, že se od pozdějších sériových třístapadesátšestek přece jen lišil.

Základem nového automobilu byl prostorový trubkový rám s jednoduchou otevřenou karoserií vyrobenou z hliníkového plechu. Vůz



**Porsche No. 1 z roku 1948**



**Trojice hliníkových kupé Porsche 356 vyrobených v rakouských Korutanech**

s vnějšími rozměry 3 860 × 1 670 × 1 250 mm a při pohotovostní hmotnosti 600 kg dosahoval s motorem VW o výkonu 40 koní (29 kW) rychlosti až 135 km/h. Pět týdnů od dokončení prototypu, 11. července 1948, už dokázal tento malý vozík zvítězit ve své třídě v městských závodech v Innsbrucku. V duchu rodinné tradice za jeho volantem seděl Ferry Porsche se svým synovcem Herbertem Kaesem.

Zcela první vyrobené Porsche No. 1 bylo v září roku 1948 prodáno R. von Sengerovi do Švýcarska a stejný vůz byl se později stal součástí sbírek muzea bratří Schlumpfů v alsaských Mylhúzách, které je proslulé sbírkou vozů Bugatti. Pokud budete mít možnost prohlédnout si jej zblízka, schválně se nahněte



**Porsche 356 cabriolet vyrobený ještě v rakouském Gmündu jako exponát firemního muzea**

přes okraj karoserie a podívejte se pod palubní desku na jeho pedály – všechny nesou znak VW. R. von Senger poskytl své Porsche jednomu motoristickému časopisu k testování. Test dopadl pro malé Porsche velice lichotivě a v řadách čtenářů vyvolal velký ohlas. Spolu s prvními úspěchy na závodní dráze to přispělo k urychlení sériové výroby v továrně, která v té době zaměstnávala 250 pracovníků.

Ještě začátkem roku 1948 vznikly v Gmündu dva další prototypy Porsche 356, s karoserií kupé a motorem před zadní nápravou, které se staly přímým předobrazem budoucí první generace sportovních vozů Porsche. Jejich karoserie byla opět ručně vyklepaná z hliníkové plechu a v srpnu roku 1948 na zemském hejtmanství v Klagenfurtu získala firma Porsche jejich homologaci. Malosériové výrobě a prodeji už nic nebránilo v cestě zvláště poté, když byla v polovině září 1948 podepsána s firmou Volkswagen smlouva o dodávkách dílů a zajištění servisu.

Výroba byla zahájena v listopadu 1948 a vlastně každý vyrobený kus byl originálem, protože prakticky všechno se dělalo ručně. Díky tomu byly první vozy dokončeny až v lednu a únoru následujícího roku. Oficiálním vstupem na trh se stal březen roku 1949, kdy byly nové automobily poprvé předvedeny na ženevském autosalonu, ale tou dobou už měly první třístapadesátšestky své majitele.

Vedle provedení kupé vzniklo i několik vozů v provedení kabriolet, které podle návrhu Erwina Komendy postavila známá švýcarská karosárna Beutler. Pro českého fanouška značky je jistě zajímavé, že sedm hliníkových kupé a dva kabriolety byly dokončeny ve vídeňském závodě Austro Tatra, kde byly až do roku 1940 vyráběny automobily podle licence z kopřivnické automobilky. V manufakturních podmínkách vzniklo do března roku 1951 čtyřicet osm kupé a čtyři kabriolety, které se od pozdější produkce liší především svou hliníkovou karoserií. Téměř všechny, podobně jako slavná 01, putovaly za svými zákazníky do Švýcarska. Vozy postavené v Gmündu ani zdaleka svými výkony nedosahovaly úrovně svých potomků z konce tisíciletí. Ostatně jedenáctistovka o výkonu pouhých 29,4 kW ani nemohla novému sportovnímu vozu poskytnout ducha překypujícího sportovním temperamentem.

## Porsche 356/2 (1950–1955)

Protože v Rakousku chyběl jak materiál, tak i kvalifikovaní pracovníci potřební pro výrobu automobilů, přestěhoval Porsche svou

firmu do stuttgartského předměstí Zuffenhau-senu. Rostoucí poptávka po cenově poměrně dostupném vozidle rostla, a tak opravdu sériová produkce byla zahájena na jaře roku 1950 v dílnách karosárny Reutter, která měla svoje sídlo v německém Stuttgartu-Zuffenhau-senu. Oproti vozům postaveným v Rakousku doznal německý model několika menších úprav, ale především byl hliník nahrazen ocelovým plechem.

Jeho podvozková plošina byla svařena z ocelových výlisků, všechna kola nezávisle zavěšena a odpružena zkrutnými tyčemi, bubnové brzdy byly vybaveny mechanickým ovládním. Automobil byl poháněn stejně jako jeho rakouští předchůdci vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem uloženým za zadní nápravou. Měl objem 1 086 cm<sup>3</sup> a se dvěma karburátory Solex dával výkon 40 koní (29 kW) při 4 200 ot/min. To mu umožňovalo dosáhnout nejvyšší rychlosti 140 km/h při spotřebě 8 až 9 litrů paliva na 100 kilometrů. Čtyřstupňová převodovka byla ovládána řadicí pákou umístěnou na středovém tunelu.

Změny způsobené změnou technologie výroby zvedly hmotnost vozu na 800 kg a pod přídílí 3 870 mm dlouhého automobilu se ukrývalo vedle palivové nádrže i náhradní kolo. První Porsche 356 vyjelo ještě před velikonočními



**Porsche 356 z roku 1950 s motorem 1,1 litru**



**Porsche 356 America z roku 1952**

svátky roku 1950 a do konce roku už měl na tři sta sourozenců. V srpnu následujícího roku už bylo možné oslavovat první vyrobenou tisícovku a roční produkce se přiblížila k hranici 1 200 vyrobených vozů. Radost z úspěchu nového sportovního automobilu ovšem zkalil odchod muže, který stál na úplném začátku historie značky. Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche 30. ledna 1951 zemřel ve stuttgartské Marien Hospital. „Léčebný pobyt“ v poválečné Francii mu na zdraví nepřidal a v posledních letech pomáhal svému synovi při jeho aktivitách spíše radami.

Na jaře roku 1951 proběhla první menší modernizace třístapadesátšestky, která se dotkla jak vybavení vozu, tak i rozšíření modelové nabídky. Mechanické ovládání brzd bylo nahrazeno dokonalejší a účinnější hydraulikou a za příplatek jste si mohli dopřát i výkonnější verzi s motorem, jehož objem byl převrtáním válců zvětšen na 1 286 cm<sup>3</sup>. Kromě toho, že se dvěma karburátory dával výkon 44 koní (32 kW), nabízel svému majiteli o poznání příznivější průběh točivého momentu s největší hodnotou 81 Nm při 2 800 ot/min. Výsledkem byla největší rychlost 145 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 19 s. Vedle kupé obsahovala nabídka i kabriolet vybavený motorem buďto 1,1, nebo 1,3 litru, jehož karosérii navrhla a vyráběla karosárna Reutter.

V roce 1951 se Porsche 356 také poprvé objevilo na startu čtyřadvacetihodinovky v Le Mans a snad ani není nutné psát o tom, jak uspěl. Porsche 356-002 s motorem o objemu 1 100 cm<sup>3</sup> zvítězilo ve své třídě a dnes si může každý prohlédnout v továrním muzeu odlehčené kupé s motorem o objemu 1 500 cm<sup>3</sup>, výkonu 70 koní (51,5 kW) a nejvyšší rychlostí 162 km/h, které pro jistotu tento úspěch zopakovalo ještě v roce 1952.

Další překvapení připravila svým fanouškům značka Porsche na podzim roku 1951. Ferry Porsche si jasně uvědomoval, že výkony dosavadních provedení neodpovídají poslání sportovního automobilu, a proto se rozhodl pro zvýšení objemu motoru. Veřejnosti se poprvé představil Porsche 356 s motorem o objemu 1,5 litru, který sice zachovával původní koncepci vzduchem chlazeného čtyřválce VW, ale jinak s ním už neměl mnoho společného. Oproti původnímu motoru 1,1 litru se změnilo vrtání válců z hodnoty 73,5 mm na 74 mm a zdvih dokonce ze 64 mm na 80 mm. Takto upravený motor pak dosahoval výkonu rovných 60 koní (44 kW) a zvětšil se rovněž největší točivý moment na 102 Nm při 3 000 ot/min. Největší rychlost 160 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 15,5 s se staly příslibem budoucích ještě lákavějších hodnot. A ty na sebe nechal dlouho čekat.

Ještě v listopadu roku 1951 se v australském Melbourne předvedl kabriolet Porsche 356 s pravostranným řízením a počátkem roku 1952 vznikla patnáctikusová série roadsterů Porsche 356 America s karoserií od firmy Glaeser. Roadstery určené pro americký trh se vyznačovaly velmi lehkou a spartánsky vybavenou karoserií, připomínající sportovní vozy britské produkce. Přesto America nabízela více luxusu než předchozí typy. Interiéru dominovala řada přístrojů a skořepinové sedačky už byly poněkud anatomictější.

Třináctistovka typu 506/1, se lišila od původního motoru s označením 506 hodnotami zdvihu a vrtání válců. Maximální rychlost 175 km/h necelých 700 kg vážícího automobilu už dokázala vzbudit zájem o malé sportovní automobily z Německa i mezi náročnými americkými zákazníky. V roce 1953 jej na trh uvedl Max Hoffman z New Yorku, který také velmi brzy zorganizoval dealerskou síť Porsche ve Spojených státech. Obě události dávaly tušit, kterým směrem budou směřovat další obchodní aktivity stuttgartské společnosti.

Zatím nejrozsáhlejší modernizace proběhla v rozmezí podzimu 1952 a jara 1953. Všechny modely Porsche 356 obdržely nově tvarované nárazníky, které byly umístěny o něco výš než u předchozích ročníků. Novinkou byly rovněž svislé členy na náraznících, děrované disky šestnáctipalcových kolech a souvislé čelní sklo bez dělicí přičky. Kromě dosavadních motorů 1,1 litru, 1,3 a 1,5 litru bylo možné koupit i nejostřejší verzi třístapadesátšestky s motorem nalaďeným na výkon 70 koní (51,5 kW) a užívat si tak největší rychlosti 175 km/h se zrychlením z 0 na 100 km/h za 14 s. Normální model 1 500 s výkonem 55 koní (40,5 kW) pak byl často v soudobém motoristickém tisku označován jako dámský, zatímco silnější provedení 1 500 S si vysloužilo přídomek pánský. U vozů modelového ročníku 1953 se na volantu poprvé objevil emblém Porsche ve zlato-červeně-černé kombinaci.

Další novinkou modelového roku byl model Porsche 356 1 300 S, jehož motor o ob-

jemu 1 290 cm<sup>3</sup> byl konstrukčně odvozen od jedenapůllitrového čtyřválcce. Byl nejvyšší čas. Třístapadesátšestka s motorem 1,1 litru už přestávala stačit s dechem a tomu také odpovídala prodejní čísla v prodejních statistikách. V roce 1954 byla její výroba ukončena po dosažení celkové produkce 4,5 tisíce vozů.

Na podzim roku 1954 zahájila karosárna Reutter výrobu nejpobulárnějšího derivátu třístapadesátšestky – Porsche 356 Speedster – který byl původně určen pouze pro americký trh. Dvoumístný roadster se zvnějšku vyznačoval především velmi nízkým klenutým čelním sklem – jeho horní okraj byl ve výšce pouhých 1 120 mm nad vozovkou a jednoduchou plátěnou střechou. Boční okna nový sporták postrádal, jeho majitel si musel vystačit s nouzovými, která buďto nasazena byla, nebo nebyla. Stahovací okna by stejně jenom zbytečně zvyšovala hmotnost a pro opravdu sportovní automobil jsou nepatřičným luxusem, se speedstrem se tak jako tak jezdí buďto bez střechy, anebo vůbec.

Už na první pohled bylo zřejmé, že máte co do činění se skutečným sportovcem a tomu také odpovídala jeho hmotnost 770 kg, tedy zhruba o 50 kg méně, než vážilo kupé řady 356. Další odlišností byla jinak tvarovaná přístrojová deska. Dodával se s oběma výkonostními verzemi jedenapůllitrového motoru a do léta roku 1958 se postupně objevil v dalších provedeních včetně verze Carrera. Také v současnosti je nejžádanějším a nejvyhledávanějším modelem typové řady 356, čemuž také odpovídá jeho sběratelská cena.

Posledním ročníkem pro Porsche 356 první generace se stal rok 1955. Vylepšení doznala přední náprava, na které přibyl zkrutný stabilizátor, ale hlavním identifikačním znakem tohoto modelového roku se staly přední blinkače spojené s malými mřížkami, pod kterými byla ukryta houkačka. Celková produkce všech vozů první generace včetně těch, které byly vyrobeny v rakouském Gmündu, nepřesáhla hranici 7 700 kusů.