

Obsah

Úvod	5
Porsche 356 (1947–1964)	8
Porsche 356 No. 1 (1948–1950)	9
Porsche 356/2 (1950–1955)	11
Porsche 356 A (1955–1959)	14
Porsche 356 B (1959–1963)	17
Porsche 356 C (1963–1965)	19
Porsche 911	21
Porsche 911 série A (1964–1968)	22
Porsche 911 série B a C (1968–1970)	27
Porsche 911 série D (1970–1971)	28
Porsche 911 série E (1971–1972)	28
Porsche 911 série F (1972–1973)	29
Porsche 911 Carrera RS 2,7	30
Porsche 911 série G (1973–1975)	31
Porsche 911 Carrera RSR 3,0 a RS 3,0	34
Porsche Turbo	35
Porsche 911 série H (1975–1976)	37
Porsche 911 série I (1976–1977)	37
Porsche 911 série J (1977)	38
Porsche 911 SC (1977–1983)	39
Porsche 911 Turbo	42
Porsche 911 Carrera 3,2 (1983–1988)	43
Porsche 911 Carrera Turbo	45
Porsche 911 Carrera typ 964 (1988–1993)	46
Porsche 911 Carrera RS typ 964	50
Porsche 911 Turbo typ 964	51
Porsche 911 Turbo 3,6 typ 964	52
Porsche 911 Carrera typ 993 (1993–1998)	52
Porsche 911 Carrera RS typ 993	55
Porsche 911 Turbo typ 993	56
Porsche 911 Carrera GT 2 typ 993	57

Porsche 911 Carrera typ 996 (1997–2005)	58
Porsche 911 Carrera GT 3 typ 996	62
Porsche 911 Turbo typ 996	63
Porsche 911 Carrera GT2 typ 996	65
Porsche 911 Carrera typ 997 (2004–současnost)	66
Porsche 911 GT 3 typ 997	68
Porsche 911 GT 3 RS typ 997	69
Porsche 911 Turbo typ 997	70
Porsche 911 GT 2 typ 997	71
Porsche 912 (1965–1976)	72
Lidové Porsche	72
Porsche 914 (1969–1975)	74
Porsche 916	76
Porsche 924 (1975–1989)	78
Porsche 924 Turbo	81
Porsche 924 Carrera	82
Porsche 944 (1981–1991)	84
Porsche 944 Turbo	88
Porsche 968 (1991–1995)	90
Porsche Boxster (1995–současnost)	91
Porsche Cayman (2005–současnost)	96
Porsche Boxster Spyder (2009–současnost)	98
Porsche 959 (1986–1993)	99
Vrchol nabídky	99
Porsche 911 GT 1 (1996–1998)	102
Porsche Carrera GT	104
Porsche 928 (1977–1995)	105
Porsche Cayenne (2003–současnost)	110
Porsche Panamera (2009–současnost)	117
Literatura	119
Rejstřík	120
Nabídka odborné literatury	125
Fotogalerie	131

Úvod

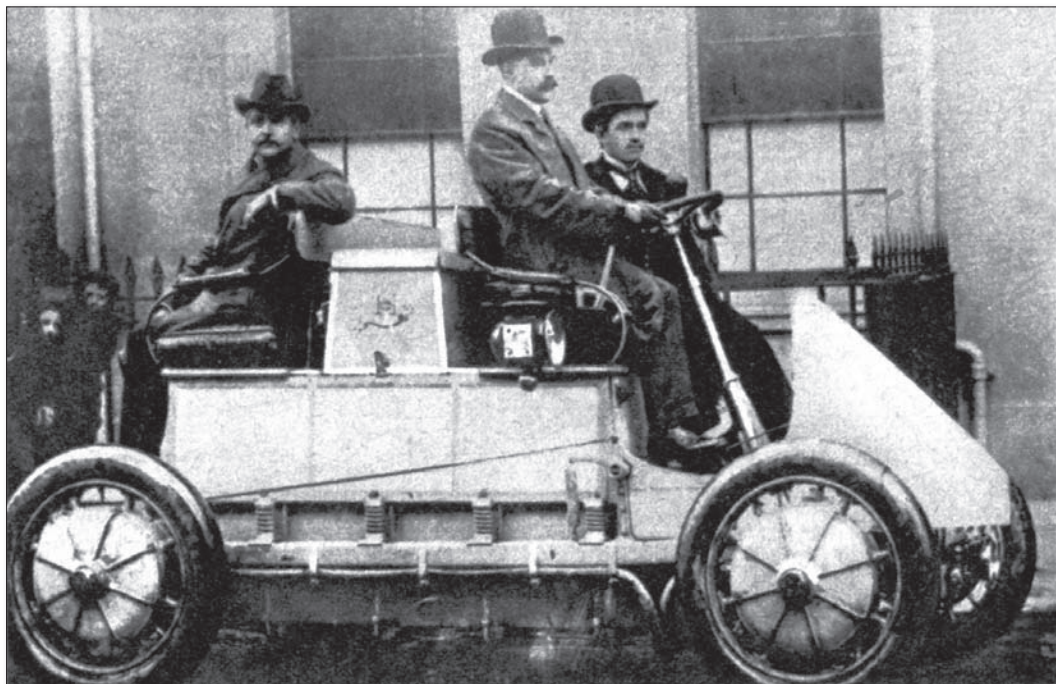
Zakladatel značky – Ferdinand Porsche – se narodil 3. 9. 1875 v rodině klempířského mistra Antona Porsche usedlého v Maffendorfu, jak se tehdy Vratislavicím u Liberce říkalo. Po ukončení studia na liberecké průmyslovce nastoupil do svého prvního zaměstnání u vídeňské firmy Bela Egger & Co. a po večerech přitom docházel na přednášky na technickou univerzitu ve Vídni.

Ve svých třiatdvaceti letech přijal nabídku další vídeňské firmy, tentokrát C&K Hof Wagen Fabrik Jakob Lohner, a s výsledkem jeho práce v oddělení elektromobilů se mohli v roce 1900

seznámit návštěvníci Světové výstavy v Paříži. Jeho zaměstnavatel zde vystavoval samohyby poháněný elektromotory umístěnými v nábojích předních kol – Lohner Porsche. Úspěšná konstrukce znamenala pro mladého Ferdinanda Porsche pozvánku do vývojového oddělení společnosti Austro Daimler, kde se také ve svých třiceti letech stal technickým ředitelem. Mezitím se stačil ještě oženit a 19. září roku 1909 se dočkal narození syna, který bude pro budoucnost značky Porsche neméně důležitý a téměř stejnou důležitost má v životopisu Ferdinanda Porsche rok 1912. Na jeho rýsovacím



Rodný domek Ferdinanda Porscheho ve Vratislavicích u Liberce



První automobil, v jehož názvu se objevilo jméno Porsche – Lohner Porsche z roku 1900

prkně totiž vzniknul motor, o kterém je možné napsat, že ačkoliv byl tento vzduchem chlazený čtyřválec s uspořádáním válců proti sobě původně určen k pohonu letadel, nakonec z této základní koncepce vzešly nejen motory pohánějící automobily nesoucí značku Volkswagen, ale také Porsche.

Rok 1917 znamenal pro Ferdinanda Porsche nejen konec 1. světové války a následný rozpad rakousko-uherského mocnářství, ale také získání čestného doktorátu technických věd Vídeňské techniky a pasu občana Československé republiky. V roce 1923 využil Ferdinand Porsche nabídky společnosti Daimler Motoren Gesellschaft a přijal nabízené místo technického ředitele. U slavné německé značky vydržel až do konce roku 1928 a výsledkem jeho práce byla nejen celá řada vynikajících automobilů včetně typu SS, ze kterého byl už po odchodu Ferdinanda Porsche vyvinut slavný model SSK

a SSKL, ale také získání dalšího čestného doktorátu, tentokrát Stuttgartské techniky.

V roce 1929 se Ferdinand Porsche vrátil zpátky do Rakouska a jeho novým zaměstnavatelem se tentokrát stala společnost Steyr, ovšem ne na dlouho. Už po roce smlouvu ukončil a ve Stuttgartu, který velmi dobře znal, založil vlastní firmu. Nedbal přitom nabídek od firem General Motors nebo Škoda. Dne 25. 4. 1931 je do obchodního rejstříku zapsána nová firma pod názvem „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH Konstruktion und Beratungen“ se sídlem na Kronenstrasse ve Stuttgartu.

Zaměstnancem nové konstrukční kanceláře se stal Karl Rabe jako hlavní inženýr, o tvar karoserií vyvíjených modelů pečoval Erwin Komenda, převodovkami se zabýval Karl Frolich, vývojem motorů byl pověřen Josef Kaleš, zatímco Josef Zahradník pracoval na podvozcích nových vozů. Kancelář měla i své specia-

listy na aerodynamiku – Francise Reimspiesse a Hanse Mickla, obchodním zástupcem firmy se stal velmi schopný Adolf Rosenberger. Ten byl však už 30. ledna 1933 donucen, vzhledem ke svému židovskému původu, emigrovat do USA. Celý tým doplňovala ještě další dvě jména, která budou později velmi známá – především syn Ferdinanda Porsche přezdívaný Ferry a budoucí zeť Ferdinand Piech. Hlavním cílem nově založené konstrukční kanceláře byl projekt lidového vozu, ale přestože vzniklo i několik prototypů pro společnosti Zundapp a NSU, přednost nakonec dostal závodní speciál vyvinutý pro společnost Auto Union.

12. ledna 1934 se na berlínském okruhu Avus představil první úspěšný výsledek konstrukční kanceláře Porsche. Zatím nesl označení Projekt 22, a někdy je také označován jako P Wagen, ale ještě v témže roce se stal úspěšným monopostem Auto Union typ A. Byl poháněn kompresorovým šestnáctiválcem o objemu 4 358 cm³, který byl uložen uprostřed a dával výkon 299 k (220 kW) při 4 500 otáčkách za minutu. V roce 1935 vyjel na závodní tratě ještě výkonnější model B s výkonem zvýšeným na 375 k (276 kW) při 4 800 ot/min. a v letech 1936 až 1937 šířil slávu značky už typ C, poslední přeplňovaný šestnáctiválec s objemem zvětšeným na 6 005,2 cm³ dosahující výkonu až 520 k (383 kW)/5 000 ot/min.,

kteřý mu umožňoval řídit se po trati v té době téměř nepředstavitelnou rychlostí 330 km/h. Typ C se také stal nejúspěšnějším provedením z celé řady předválečných monopostů Auto Union.

Ferdinand Porsche svůj úkol více než splnil, a tak v roce 1937 mohl stáj Auto Union opustit a naplno se věnovat práci na uskutečnění svého životního snu – konstrukci lidového automobilu. Už v roce 1934 totiž člen představenstva společnosti Daimler Benz, Jacob Werlin, zprostředkoval schůzku Ferdinanda Porsche s tehdejšími říšským kancléřem Adolfem Hitlerem a ještě téhož roku Ferdinand Porsche obdržel zakázku od Reichverband der Automobilindustrie na vývoj budoucího lidového Volkswagenu.

Nadějný vývoj však přerušila druhá světová válka a z lidového vozu se stal Projekt 82, vojenský KdF, známý jako Kubelwagen. Mezitím byla práce Ferdinanda Porsche oceněna Německou národní cenou a titulem čestného profesora, během války se Ferdinand Porsche podílel na vývoji a konstrukci obrněných vozidel a konec války jej zastihnul v Zell am See, kam se v roce 1943 i s rodinou přestěhoval. Přestože původně proti jeho osobě nebylo vzneseno žádné obvinění, ve Francii byl odsouzen i se svým zetěm, Antonem Piechem, ke dvěma letům vězení.