



# PORSCHE 911

1964

Porsche 356 byl vynikající malý sportovní vůz a výtečně se prodával, přesto byly rozměry interiéru s omezeným zavazadlovým prostorem terčem stížností některých zákazníků a druhou slabinou byl čtyřválec vycházející z motoru VW. V roce 1961 jste si mohli v časopisu *Auto Motor und Sport* přečíst, že majitelé třístapadesátšestek musí při jízdě na dálnici hlídat maximální otáčky, aby nedošlo k poškození vzduchem chlazeného motoru.

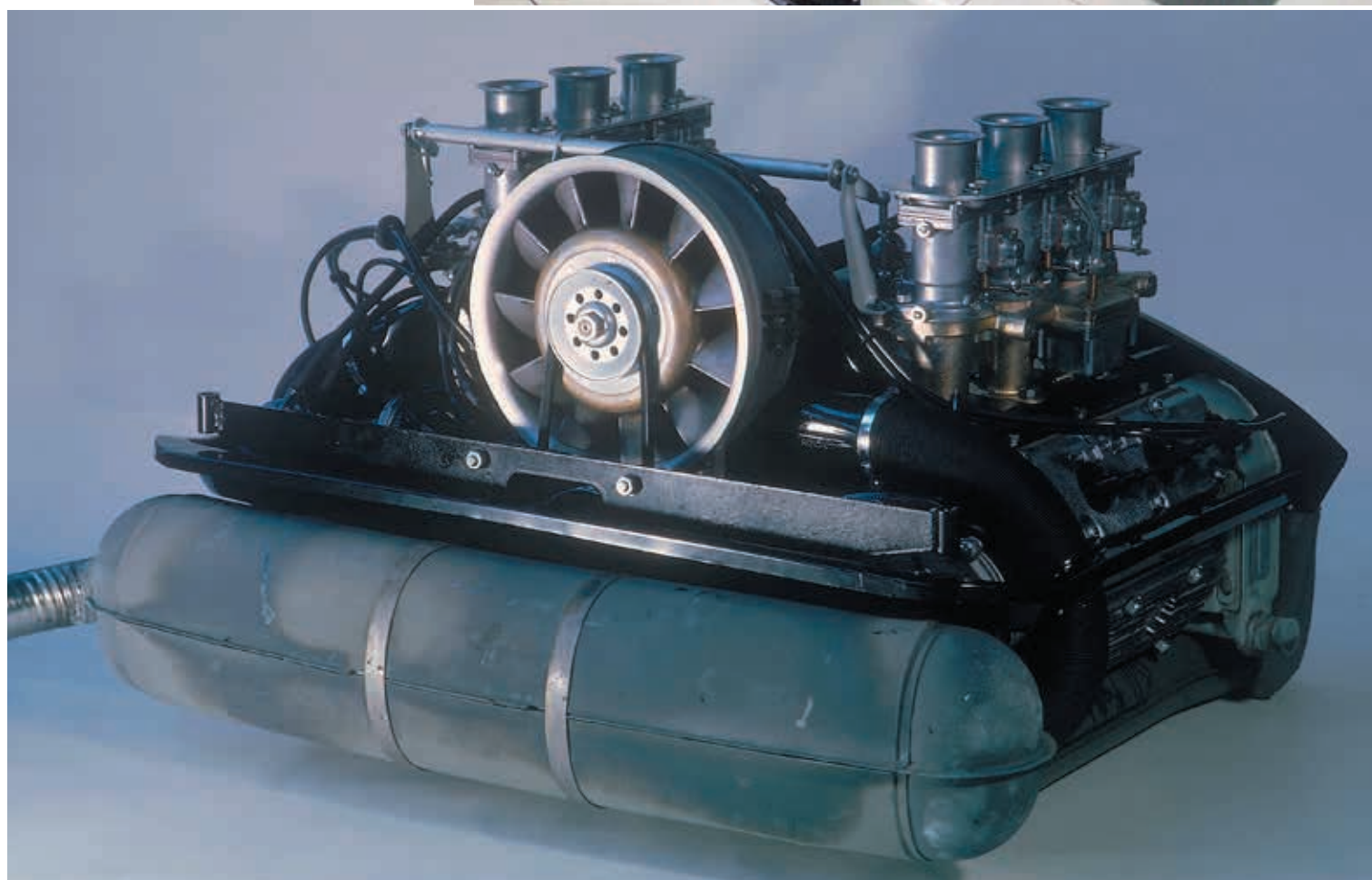
Konstruktéři Porsche si samozřejmě byly vědomí limitů vzduchem chlazeného čtyřválcového motoru a postupně nabízeli dokonalejší a výkonnější verze, ale všem bylo jasné, že nelze donekonečna navyšovat výkon ani objem.

Erwin Komenda se už v roce 1951 pokusil nabídnout prostornější alternativu v podobě projektu označovaného jako typ 530, který sice vycházel z typu 356, ale měl prodloužený rozvor na hodnotu 2400 mm a mohl být vybaven karoserií hardtop, kupé i kabriolet. Jenže v roce 1951 se výroba modelu 356 teprve rozjížděla, od roku 1948 bylo vyrobeno jenom něco málo přes čtyřicet strojů, chyběla potřebná výrobní kapacita, a tak přestože šlo o elegantní a prostorný sportovní automobil, nemohlo být o sériové výrobě ani řeči.

Nějaký čas se nic nedělo, přesněji řečeno všechno se točilo kolem vylepšování a sériové výroby modelu 356. Až v roce 1956 se pokusil o úpravu předělu Porscheho karosář Heinrich Klie a v roce 1957 představil svou představu nástupce úspěšné třístapadesátšestky Albrecht von Goertz, autor nádherné karoserie roadsteru BMW 507. Ani jedna ze dvou karoserií, označovaných jako typ 695, se však Ferrymu příliš nelíbila. Vyjádřil se o nich v tom smyslu, že jsou

příliš americké a po devíti měsících spolupráce von Goertze a Porsche skončila.

V roce 1959 se do vývojových prací na výkonnějším a luxusnějším nástupci Porsche 365 zapojil nejstarší syn Ferryho Porsche – Ferdinand Alexander přezdívaný „Butzi“. Pro rodinný podnik už předtím připravil modernizaci karoserie řady 365, která byla realizována v modelu Porsche 356 C. V roce 1961 vyrazil na závodní okruhy monopost formule





**Prototyp Porsche 754 T7 navržený Alexanderem Porsche z roku 1959.**

*předchozí strana nahoře*

**Šestiválcový vzduchem chlazený boxer o objemu 2,0 litru typ 821 z roku 1964.**

*předchozí strana dole*

**Na podzimním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem – 12. září roku 1963 – se představilo Porsche 901.**

*nahoře*

**Od 14. září do 16. listopadu roku 1963 bylo vyrobeno 82 vozů označených jako Porsche 901.**

*dole*



1 – Porsche 804, jehož karoserie byla rovněž dílem Butziho –, a jeho zřejmě nejlepším a dodnes vysoce ceněným designem byla karoserie kupé Porsche 904 GTS představeného v roce 1963.

Butzi Porsche při svém návrhu vycházel z rozvoru 2 400 mm a koncepce s motorem uloženým vzadu, které byly společně jak pro Komendův typ 530, tak i von Goertzův návrh typ 695, a do konce roku měl hotový model 1:1, který dostal typové označení 754 T7. S výjimkou tvaru žádě se téměř nelišil od konečného designu devětsetjedenáctky. Karoserie byla sice prostornější a mohla být tím pádem i lépe vybavená, ale současně by se nový model vzdálil od původní koncepce lehkého sportovního automobilu. Rozvor by proto neměl překročit hodnotu 2,2 m.

Erwin Komenda navrhl svou variantu typu 754 hned ve třech verzích T9/1, T9/2 a T9/3, ale ani jedna z nich neodpovídala představám Ferryho Porsche. Butzi Porsche proto připravil nový návrh s rozvorem 2,1 m, ale místo kupé 2+2 jej koncipoval jako čistě dvousedadlový automobil, který byl ve firmním kódu označen jako 644 T8. Jenomže to už byl téměř konec roku 1961 a na konci roku 1963, hned po podzimním autosalonu IAA, měla být zahájena sériová výroba nového modelu.

Stačilo přidat na hodnotě rozvoru 100 mm a vůz se změnil z dvoumístného na 2+2 a současně se splnil i požadavek Ferryho Porsche na dodržení délky rozvoru 2 200 mm. Ferry Porsche se dal, tehdy pětadvacetiletým synem, přesvědčit pro variantu 2+2 s rozvorem o malinko větším – 2 211 mm a společně s vedoucím vývoje Hansem Tomalou na jaře roku 1962 rozhodl, že nový model neopustí kategorii sportovních kupé. Pohodlí cestujících na zadních sedadlech bylo obětováno charakteristickému tvaru karoserie, který se stal typickým znakem vozů Porsche a vedle dosahovaných sportovních výsledků byl jedním z rozhodujících činitelů, které se podílely na úspěchu Porsche 911.

Zbývalo ještě dořešit otázku pohonu. Většina prototypů jezdila s dvoulitrovým motorem pocházejícím z Porsche 356 Carrera 2. Výkonnější motor vlastně ani nebyl k dispozici, tedy s výjimkou plochého osmiválce, který však byl určen pro pohon monopostu tehdejší formule 1. Čtyřválcový dvoulitr byl výrobně náročný, takže se nehodil pro výrobu ve velkých sériích, a lépe na tom nebyl ani osmiválec, který byl navíc ještě příliš velký. Ferry Porsche se proto rozhodnul pro vývoj nového šestiválcového boxeru, a kdo jiný by měl nový motor navrhnout než Hans Mezger, a i když Butziho bratranec Ferdinand Piëch byl v té době ještě

studentem curyšské techniky, i on přiložil ruku k dílu a třetím do party byl vedoucí vývoje Hans Tomala. Právě oni prosadili celou řadu zlepšení – například použití jednoho velkého axiálního větráku chlazení s integrovaným alternátorem místo dvou menších a nově řešené dokonalejší mazání se suchou klikovou skříní, které bylo sice dražší, ale také účinnější. Nový motor s typovým označením 821 poprvé zavřel v zádi nového Porsche v lednu roku 1963. Teď už zbývalo najít jenom najít vhodné typové označení – 901.

Na podzimním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem – 12. září roku 1963 – si nové Porsche s typovým označením 901 odbylo svou premiéru. Kritiků se však našlo více než dost. Design Porsche 901 tvarováním přední a zadní části až příliš připomínal svého předchůdce. Kupé s plochou přídí přecházející do zaoblených blatníků se šikmě umístěnými světly a protaženou splývající zádi se zdálo být málo originální, jako by šlo jenom o facelift třístapadesátšestky, přestože se jednalo o zcela nový model. Potenciál nového Porsche zato odhadli redaktoři časopisu *Car and Driver*, který jeho premiéru komentoval v tom smyslu, že uvedení devětsetjedeničky na trh zcela devalvovalo hodnotu předchozí třístapadesátšestky.

Jako problém se ukázalo být i typové označení nového modelu. Použití trojčíferného čísla, přičemž prostřední číslo je právě 0, měl totiž patentově chráněn pro své produkty Peugeot. A tak na svět přišlo Porsche 911.

Přesto bylo od 14. září do 16. listopadu vyrobeno 82 vozů označených jako Porsche 901, většina z nich však byla určena pro tovární zkoušky, zbývající byly přeznačeny na Porsche 911.



## PORSCHE 911 SÉRIE A

**(1964-1968)**

Prvních 235 sériových devětsetjedenáctek spatřilo světlo světa až v roce 1964. Byly poháněny vzduchem chlazeným šestiválcem o objemu 1 991 cm<sup>3</sup> s klikovou hřídelí uloženou na osmi ložiscích a vybavenou dvanácti protizávažími. Vačková hřídel ventilového rozvodu OHC byla poháněna dvojitým článkovým řetězem a motor měl samostatné válce i jejich hlavy. Řešení se suchou klikovou skříní, které prosadil Ferdinand Piëch, si vyžádalo použití samostatné olejové nádrže, víčko pro její doplňování bylo umístěno na pravý blatník. Díky poměrně malé střední pístové rychlosti bylo možné počítat s dostatečnou životností motoru, při jehož konstrukci bylo ve velké míře použito hliníku, což se samozřejmě odrazilo v pozoruhodně nízké hmotnosti – pouhých 185 kg. Při kompresním poměru 9:1 dosahoval výkon 130 k (96 kW) při otáčkách 6 200 ot/min a největší točivý moment 175 Nm při 4 200 ot/min. Nesporné kvality motoru zužitkovala v té době ne zrovna obvyklá

pětistupňová převodovka do výsledné maximální rychlosti 210 km/hod a zrychlení z 0 na 100 km/hod za 9 s.

Přípravu směsi obstarával v duchu tradice karburátor Solex, který ale byl hlavním zdrojem obtíží doprovázejících první sériové vozy. Ty se totiž vyznačovaly špatnými přechody v oblasti středních otáček, ale stačilo karburátor Solex nahradit dvěma karburátory Weber typu 40 IDA a bylo po problémech.

Zcela nový byl také podvozek. Jestliže u modelu 356 bylo ještě možné najít modifikované nápravy

z VW, pak u devětsetjedenáctky už bylo všechno jinak. Vpředu se objevila nová náprava tvořená příčnými trojúhelníkovými rameny s tlumičovou vzpěrou McPherson a odpružená podélnými zkrutnými tyčemi. Vzadu byste původní klikovou nápravu VW hledali marně. Její místo zaujala šikmá trojúhelníková ramena odpružená rovněž torzními tyčemi, ovšem tentokrát uloženými napříč. Všechna kola byla vybavena kotoučovými brzdami a jejich patnáctipalcové ráfky byly opatřeny z dnešního pohledu nepříliš širokými pneumatikami o rozměrech 165 HR15. První devětsetjedenáctky byly





dodávány s jednoduchými ocelovými koly, která mohla být chromována a doplněna vybarveným logem Porsche. Také hřebenové řízení s třídílnou bezpečnostní hřídelí bylo nové a od jedné polohy k druhé mu stačily pouze tři otáčky.

V porovnání s modelem Porsche 356 byla kabina 911 prostornější, ale zavazadlový prostor pod nízkou přídílí i přes prostorově méně náročnou přední nápravu mnoho místa k uložení zavazadel nenabízela. Tento handicap pomohla vyřešit zadní sedadla, po jejichž sklopení se vytvořil prostor pro uložení rozměrnějších zavazadel. Interiér prvních devětsetjedenáctek byl potažen vinylem, i když v nabídce byla i pravá kůže. Pohodlné sedačky Recaro byly od roku 1965 doplněny příplatkovými sportovními sedadly. V souvislosti s tím stojí za zmínku, že v roce 1964 byla do společnosti Porsche začleněna karosárna Reutter a nezávislá zůstala jenom její část vyrábějící právě sedačky Recaro, které se staly tradiční součástí vybavy interiéru.

Vedle sedaček Recaro je dalším charakteristickým rysem devětsetjedenáctek palubní deska s pěti kruhovými přístroji, jejíž podoba se během doby příliš neměnila, stejně jako se nezměnilo umístění klíčku zapalování na levé straně volantu. Zato číselníky přístrojů byly přepracovávány snad každý rok a chaotické rozmístění kontrolky bylo rovněž každoročně podrobováno kritice odborníků i veřejnosti, avšak bez velkého vlivu na jejich logičtější umístění.

Přes veškerou péči, která byla podvozku věnována, trpěla nová devětsetjedenáctka až příliš velkou přetáčivostí a ani se směrovou stabilitou za přímé jízdy to nebylo nejslavnější. Stačilo za přední nárazník připevnit dvě litinová závaží s hmotností po 11 kg a ovladatelnost vozu se zlepšila jako po švihnutí kouzelným proutkem.

Kupé s rozvorem náprav 2 211 mm mělo vnější rozměry 4 163 × 1 610 × 1 320 mm a vykazovalo pohotovostní hmotnost 1 080 kg. V přídílí uložená palivová nádrž měla objem 62 litrů, což v běžném

provozu mohlo stačit zhruba na 400 km jízdy ve sportovním tempu.

Náročný vývoj nového šestiválcového boxeru se negativně projevil i na ceně, která byla původně stanovena na 23 700 marek. Mercedes-Benz 230 SL rovněž poprvé představený ve Frankfurtu v roce 1963 se prodával za 20 950 marek, takže byl levnější i po snížení ceny Porsche 911 na 21 900 marek.

Devětsetjedenáctka už v roce 1965 na slavné Rallye Monte Carlo s posádkou Herbert Linge a Peter Falk zvítězila ve své třídě a v absolutním pořadí obsadila páté místo. O rok později se stala vítězným vozem Mistrovství Evropy v automobilových soutěžích.

## Porsche 911 Targa

V září roku 1965 představil Butzi karosářskou variantu Porsche 911 Targa, jejíž hlavním identifikačním znakem byl oblouk z nerezové oceli nahrazující tzv. B-sloupek. Lesk nerezové oceli pro jeho povrchovou úpravu byl podle Butziho Porsche zvolen proto, aby byla zdůrazněna jeho funkčnost. Díky tomuto řešení se totiž mohla posádka Targy cítit jako v otevřeném voze, ale v porovnání s klasickým kabrioletem se výrazně zvýšila její bezpečnost při převrácení vozu a současně se zvětšila tuhost karoserie v krutu. Navíc odpadla potřeba těžkého a komplikovaného mechanismu zavírání střechy. Střední laminátový díl se prostě sejmul a uložil do zavazadlového prostoru. I když toto řešení použilo už několik automobilek u svých studií v předchozích letech, Porsche byl první, kdo je nabízel v sériové produkci, a název Targa se uchytil i v odborné



**Porsche 911 z roku 1965.**

*předchozí strana nahoře*

**Porsche 911 z roku 1965.**

*předchozí strana dole*

**Tradiční přístrojová deska s pěti kruhovými přístroji a spínací skříňkou vlevo od volantu patří Porsche 911 z roku 1965, ale ani v následujících letech se příliš nezměnila.**  
*nahoře*

**Porsche 911, se kterým posádka Herbert Linge a Peter Falk dojezda v Rallye Monte Carlo roku 1965 na pátém místě celkové klasifikace a zvítězila ve své třídě.**  
*dole*

literatuře jako pojmenování vozů s vestavěným ochranným obloukem.

Pojmenování nové karosářské varianty bylo zvoleno v souvislosti s vítězstvím vozů Porsche v náročném sicilském závodě Targa Florio, navíc slovo „targa“ v překladu znamená štít, což evokuje představu ochrany posádky „štítem“ oblouku před nebezpečím úrazu při převrácení vozu. Původně se počítalo s tím, že většina produkce takto upravených automobilů měla směřovat především do jihoevropských zemí, kde nedostatečné větrání poměrně stísněného prostoru pro posádku kupé Porsche 911 od počátku své produkce znepríjemňovalo požitek z jízdy při vysokých teplotách v letním období a Targa měla tento nedostatek odstranit.

Zájem kupujících o nové Porsche automobilku poněkud zaskočil. Původně vedení firmy počítalo pouze s omezenou produkcí otevřeného vozu, proto ani nebyla Targa vyvíjena jako samostatný model. Navíc se poněkud protáhl náběh výroby a první zákazníci se dočkali svých vozů až na podzim roku 1966.

U původního provedení představeného v roce 1965 byla celá střecha plátěná a také pružné zadní okno bylo vsazeno do plátěného dílu. Ke spojení zadního skla s obloukem sloužilo zdrhovadlo, takže bylo možné sejmout celou střechu. Po odzkoušení několika variant řešení a pod vlivem požadavků a připomínek budoucích zákazníků se však Porsche nakonec rozhodl pro pevné zadní sklo. Zkoušky v aerodynamickém tunelu potvrdily, že pevné zadní okno takřka vylučuje turbulence v prostoru pro posádku po sejmutí střešního dílu. Výroba verze s pevným zadním sklem vybaveným odmrazováním a snímatelným středním dílem střechy byla zahájena od roku 1967. O něco později byl odnímatelný laminátový díl nahrazen pevným plechovým dílem, který nalezl své místo v zavazadlovém prostoru. Další lehké změny se Targa dočkala až v roce 1969, kdy pevný oblouk dostal dvě svislé štěrbinové podporující výměnu vzduchu v kabině při použití střešního dílu.

## Porsche 911 S

V srpnu roku 1966 se v nabídce dealerů značky objevil model s příponou S, která upozorňovala na výkon zvýšený na hodnotu 160 k (118 kW). Nárůstu výkonu o 30 koňských sil bylo dosaženo





**Porsche 911 Targa v modelovém provedení z roku 1969 mělo pevné zadní sklo s vyhříváním a odnímatelný střešní díl z plechu.**

*předchozí strana zcela nahoře*

**První provedení Targa mělo až do roku 1967 plátěnou střechu s pružným zadním oknem.**

*předchozí strana 2 obr. shora*

**Porsche 911 S z roku 1967 s prvním provedením ráfků kol Fuchs.**

*předchozí strana 3 obr. shora*

**Porsche 911 L z roku 1968 v evropském provedení**

*předchozí strana dole*

**Porsche 911 R z roku 1967.**

*nahoře*

pomocí nové vačkové hřídele s ostřejším časováním, větších ventilů, převrtných hlav válců a nových kovaných pístů. Kompresní poměr motoru o objemu zvýšeném na 2,2 litru stoupl na hodnotu 9,8:1 a dalšími úpravami bylo možné dosáhnout výkonu až 210 koní (154,5 kW), což umožňovalo dosáhnout nejvyšší rychlosti až 235 km/hod a zrychlení z 0 na 100 km/hod za pouhých 8 vteřin. Vlastník „eska“ ale musel počítat s průměrnou spotřebou kolem šestnácti litrů na sto kilometrů.

Výkonnější motor si samozřejmě vyžádal úpravy podvozku a brzd, ale při prvním pohledu zvenčí nejvíc upoutávaly nové pětipaprskové disky kol z lehké slitiny, které se do budoucna staly dalším charakteristickým znakem devětsetjednáctky. První provedení těchto disků, které pro Porsche vyráběla společnost Fuchs, ještě neměla černé doplňky a většina jejich povrchu byla vyvedena ve stříbrné barvě, ale stejně jako odlehčené

„začerněné“ disky pozdější produkce ušetřila na neodpružené hmotnosti podvozku dobré dva kilogramy na každém kole.

Šířka pneumatik se oproti základní verzi nijak nezměnila a „esko“ si muselo vystačit se stejně úzkými pneumatikami jako obyčejná devětsetjednáctka. V roce 1967 dostalo Porsche 911 S stejně jako jeho méně výkonní sourozenci účinnější dvouokruhovou brzdovou soustavu a další inovace přišly v srpnu roku 1968 s nástupem tzv. série B.

Do zámoří se Porsche 911 S dostal až v roce 1969, příčinou byly emise, jejichž předepsané limity dokázaly splnit až verze poháněné motory se vstřikováním paliva. Namísto něj se museli američtí nadšenci spokojit s verzí, která se od evropského provedení lišila motorem naladěným na 130,5 k (96 kW) a nesla označení Porsche 911 L.

## Porsche 911 L

Původně bylo toto provedení kombinující karoserii s výbavou odpovídající verzi S se standardní pohonnou jednotkou základního provedení devětsetjednáctky určeno pro americký trh jako méně výkonná varianta Porsche 911 S. Důvodem pro tento krok byly přísné americké emisní normy, které dokázal do té doby nejvýkonnější Porsche splnit, aniž by utrpěla jeho dynamika až po zabudování mechanického vstřikování paliva v roce 1969, ale i potom se americký trh musel spokojit s Porsche 911 S, které mělo o 20 koní menší výkon než jeho evropská verze.

Porsche 911 L se nakonec v roce 1968 prodávala i v Evropě a hlavní odlišností od standardního provedení Porsche 911 byla polosamočinná čtyřstupňová převodovka Sportomatic, kterou firma Porsche vyvinula společně se společností Fichtel-Sachs speciálně pro zámořský trh.

## Porsche 911 R / 911 R - Carrera 6

Ještě v roce 1967 se objevila dvacetidvoukřesová série provedení Porsche 911 R, která svému majiteli nabízela za cenu 45 000 marek 830 kg hmotnosti hnaných silou 220 koní (162 kW) a čtyřstupňovou poloautomatickou převodovku Sportomatic. Nízké hmotnosti vozu bylo dosaženo mimo jiné i použitím hliníkových dveří.

V roce 1967 s tímto vozem zvítězila posádka Vic Elford/Hans Hermann/Jochen Neerpasch ve vytrvalostním závodě trvajícím 86 hodin na okruhu Nürburgring. V témže roce Porsche 911 R s jezci Jo Siffertem, Rico Steinemanem a Charlesem Vögelem překonalo vytrvalostní rychlostní rekord na okruhu v Monze o 18 km/hod s průměrnou rychlostí 210 km/hod. Gérard Larousse a Maurice Gelin s Porsche 911 R zvítězili v roce 1969 v Tour de France a Tour de Corse.

Ještě dál šla vylehčená verze tohoto závodního provedení označovaná jako Porsche 911 R Carrera 6, která ve větší míře používala laminát a plexiskla.

## Porsche 911 ST

Vrcholem úprav se stal čistě závodní model Porsche 911 ST, který byl v roce 1970 odvozen ze základního modelu 911 S a jeho hlavním posláním měla být účast v závodech ve skupinách 3 a 4 podle tehdejších pravidel FIA.

Objem motoru vyrostl na 2,4 l a výkon dosáhl hodnoty 240 k (176,5 kW). Objem motoru byl pak ještě dále zvětšen na 2,5 l a automobil se mohl chlubit na svou dobu úctyhodným výkonem 270 k (198,5 kW). Tento vůz vážil 838 kg a byl zbaven všeho zbytečného vybavení. Kapota motoru a nárazníky byly vyrobeny z hliníku, lehká sedadla nahradila původní normální sedačky a honba za nízkou hmotností šla tak daleko, že kliky dveří byly nahrazeny poutkem.

Bylo postaveno 15 vozů a jeho cena byla poměrně vysoká – 49 680 marek –, ale svým majitelům umožňoval dosáhnout na vítězství i v těch nejprestižnějších závodech, jako například americkému závodníkovi Michaelovi Keyserovi, který s Jürgenem Barthemem zvítězil ve své třídě ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans v roce 1972. V roce 1970 s tímto vozem zvítězil Björn Waldegård v rakouské Alpské rallye.