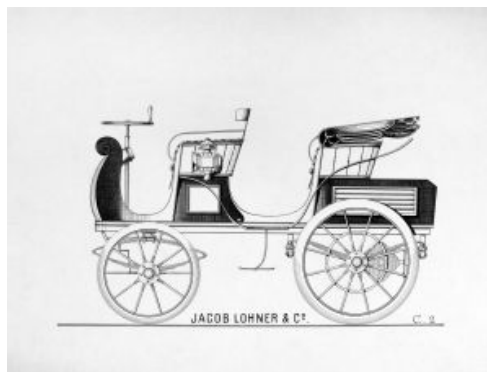


Našel se C2 alias „P1“, Egger-Lohner - první automobilový konstrukční počín Ferdinanda Porsche



U příležitosti pátého výročí otevření nového Porsche Muzea v Zuffenhausenu byl po 113 ti letech odhalen elektromobil P 1 jako čerstvý nalezenec, což je jeho druhá světová premiéra.



Dr.F. Porsche AG je největší světový výrobce sportovních automobilů. To už není žádná novinka, ale že F.Porsche již jako mladík stavěl „auta“ či spíš motorizované kočáry u Eggera a pak i závoďáky ve službách rakouského výrobce Lohnera ve Vídni, bylo do nedávna méně známé.

Porsche Museum v Zuffenhausenu vystavovalo doposud pouze repliku elektromotoru, který je umístěn v disku kola. Mezičasek k tomu přišla replika prvního hybridu s elektrickým předním náhonem – zvaná Lohner-Porsche. Geniální nápad se osvědčil na přelomu 19. a 20. století tak, že tomuto vozu byla účast na závodech z konkurenčních důvodů zakázána.. Žádné auto tehdy neakcelerovalo a nejelo rychle jako Lohner-Porsche. Jeho předchůdce, P1, platil do nedávna jako definitivně nedochovaný exemplář .



Jacob Lohner, Wien Elektromotory v předních discích...závoďáky už Porscheho nikdy nepustily.



Bílý vůz, „Sascha“ Austro Daimler, 1089ccm, 45 PS a 144 kmh, postavil Ferdinand Porsche pro Barona Kolowrata v roce 1922.

Nízká hmotnost vozu byla jedním z tajemství, které mu zaručovaly Porscheho závodním autům bezpočetná vítězství. Porsche přesto odešel z firmy jako téměř z každé předtím i potom ve zlém.

Zázraky se ještě stávají a...před několika měsíci byl vůz z roku 1898 po 113ti letech nalezen. Vítaná příležitost odhalit jej u příležitosti pětiletého výročí otevření nového továrního muzea Porsche. Zároveň je P1 hlavním exponátem Prologu, který překlene stálou výstavu o inovativním vývoji sportovních technologií, prozatím končící nejnovější konstrukcí Porsche 918 Spyder.



Tiskový mluvčí vyzdvihuje Porsche 918 Spyder jako „pokračovatele tradice, kterou před 116 ti lety zahájil právě nalezený P1“. V tom okamžiku se každému rozsvítí lampička a uvědomí si: Porsche se poučil u naší Škodovky ! Ne, že by okopíroval nějaké mlado-boleslavské sportovní auto, ale také si prodlužuje automobilovou historii své továrny pomocí úplně jiného výrobce. Mimochodem, Peugeot jde v této strategii ještě dále zpět a vyhrabal mlýnky na pepř značky Peugeot a v PR kampani pyšní se teď, zatím jen po Francii sloganem : „ Peugeot - 250 let tradice a zkušenost“.



P 1 Lohner Porsche, patřil nejen v Rakousku k úplně prvním vozidlům s motorovým pohonem. 26. června 1898 byl policejně připuštěn do provozu a k vidění na vídeňských ulicích. Technický průkaz se tehdy sestával z několika málo údajů a hlavně z velké fotografie tohoto vozu. Dodnes obdivujeme některé technické vymoženosti Porscheho ranné konstrukce.

Po zveřejnění první zprávy o nálezů P1 se okamžitě roztrhl pytel s nejrůznějšími popisy jak k tomu došlo. Báčorky sahaly od stodoly, pod senem, jako drubeží kurník

až po pochyby o jeho pravosti. Ukázalo se, že jsou všechny nepravdivé a že skutečnost je méně romantická. Dr. W.Porsche uvedl vše na správnou míru, což jsem přesně zapsal: „Můj dědeček Ferdinand odevzdal P jedničku do Technického muzea ve Vídni v r. 1901 a opatřil volant rukopisnou výdejkou, která se zachovala. P1 se stal krátkou dobu součástí muzeální expozice. S rychlým vývojem motorizace se stal záhy neatraktivní a byl vytlačen modernějšími exponáty. P1 skončil na dlouhých 113 let v depozitáři a naštěstí byl v suchu. Můj spřátelený archivář (m.j. renovátor vystaveného Austro Daimlera, pozn.aut.) mě nedávno upozornil na zapomenutý elektromobil. Okamžitě jsem se vypravil do Vídně a vynaložil veškeré úsilí abych jej získal, což se, jak vidíte povedlo. Pak už následovala jen citlivá konzervace.“ Na otázku zda P1 je provozu schopný, odpověděl Porsche s šelmovským bleskem v očích: „Samožejmě, ale jen s nabitou baterií“ a bylo po interview.

Elektrický pohonný agregát byl na svou dobu revolučně lehký a vážil pouze necelých 130 kg.



Výkon 3 PS nebyl zrovna ohromující, za to disponoval nevídanou akcelerací, když (příkonovým přetížením) krátkodobě zvýšil výkon na 5 PS. Takové zrychlení známe např. u tramvají. P 1 dosahoval maximální rychlost až 35 km za hodinu.

Rychlost vozu se regulovala po dvanácti stupních zařízením podobným u tramvají. Dojezd elektromobilu byl na svou dobu přímo fenomenální a obnášel 80 km. Karoserie byla verzatilní – použitelná jak v létě tak v zimě. Veškeré důležité součástky elektromobilu Lohner opatřil sám konstruktér razidlem s označením „P 1“.

Rychlost kočáru se regulovala rotačním, kruhovým zařízením na volantu, které se podobá tramvajovému reostatu. V tomto případě s dvanácti stupni.

Kontrola stavu akumulátorů, napětí a proudu ukazují ukazatelé dvou konvenčních přístrojů.



První zatěžkávací zkouška se konala v Berlíně. Obdiv, úspěch, ale i první nepřátele, si získal Porsche v září 1899, když se se svým patentovaným vozem zúčastnil závodu „Cena elektromobilů“ na mezinárodní výstavě automobilů. Trať měřila necelých 40 km a vyznačovala se bohatým reliéfem, což kladlo velké požadavky na auta i řidiče. Porsche měl ve voze ještě tři spolucestující a přesto přijel do cíle první, 18 minut před příštím konkurentem. Polovina účastníků nedojela z technických důvodů vůbec. Porsche vyhrál i kategorii úspornosti provozu.



*Všechny důležité díly vozu
byly označeny razidlem
velkým písmenem P a číslicí 1*

*Tato zkratka je samozřejmě i
na náboji loukoťového kola,
viditelná v jeho středu - „P1“*

*Dnešní oficiální výklad:
„Porsche Modell 1“*

31. ledna 2014 se „Egger-Lohner-Modell C2, alias P1“ zase po 113 ti letech ukázal veřejnosti. Odhalili ho společně Dr.Porsche a M. Müller.



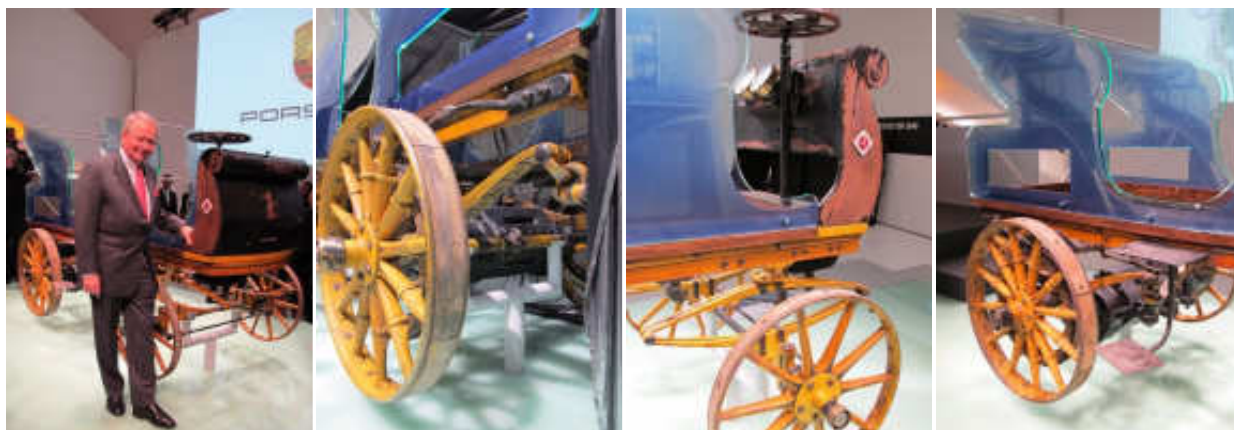
...dlouho očekávaný okamžik

Na slavnostním odhalení v muzeu v Zuffenhausenu promluvil Achim Stejskal, ředitel musea a vyzdvihl zásluhy Ferdinanda Porscheho.



Dr.Porsche naslouchá A.Stejskalově laudácii, M.Müller vyzdvihuje tradici Dr.W.P.

Starosta Stuttgartu využil v proslovu ekologickou hodnotu elektromobilů pro volební kampaň zelených a předseda předsednictva F.Porsche AG Matthias Müller poděkoval Dr. Wolfgangovi Porschemu za velkorysé dlouhodobé propůjčení P1 do muzea.



Dr. W.Porsche představuje elektromobil svého dědečka – podlaha a sedla se nezachovala – pro představu jsou makulována plastikem.

Dr. Porsche, vnuk Ferdinanda vystoupil u řečnického pultu jako poslední. Popsal vývoj a parametry tohoto elektrifikovaného kočáru.

Loukoťová kola jedou po dlažbě a štěrk „natvrdo“, pérování obstarávají listové pružiny. Zadní osa je pevná, diferenciál se ještě nekonal. Brzdy jsou u P1 jako u všech aut v příštích 80 letech velkou slabinou. Smyčka z kůže opíná druhotný ráfek pouze u zadních kol. Táhlá smyčku zužují a zvětšují tak tření...Řízení se musí označit jako „přímé“. Svislá osa s volantem vychyluje obě kola stejně silně.

Pan Porsche potom zodpověděl několik otázek z publika a později v zajetí novinářů prozradil několik málo podrobností o tom jak se o P1 dověděl a jeho počínání jak jej získal. Nakonec sdělil, že celý víkend bude vstup do muzea zdarma.

Foto: Pollak a Porsche

Text: z podkladů archivu Porsche AG a dalších dostupných pramenů

Dr.Jiří W.Pollak, sc.