



T 7 - předchůdce 911 - vítá návštěvníky u vchodu výstavy

50 let Porsche 911

Porsche 911 slaví 50. narozeniny. K tomuto výročí vytvořila automobilka obsažné výstavy v továrním muzeu Zuffenhausen a také v sussexském Goodwoodu, kde si Porsche po dobu 20. Festivalu rychlosti postavilo 34 metrů vysoký pomník se třemi devětsetjednáctkami na špičce, jako to kdysi udělali Sověti na počest svých letů do vesmíru... Na oslavě v Goodwoodu nechyběl ani Walter Röhrl a bývalí tovární jezdci Hans Herrmann a Richard Attwood, kteří s vozem jako první vyhráli Le Mans.

Žádná jiná automobilka není tak úspěšná (a tím i rentabilní) jako Porsche. Přitom se firma nemůže pochlubit nějak zvlášť bohatou a dlouhou historií. Opačně je tomu, co se týká jejich zakladatelů a konstruktérů. Ti

se podepsali pod vývoj, inovace, závodní auta a nové trendy v celé Evropě již od začátku 20. století. I to se na výstavě, kterou otevřeli Dr. Wolfgang Porsche spolu s Matthiasem Müllerem, náležitě zdůrazňuje.



Dr. Porsche a M. Müller při slavnostní otevření výstavy 50 let Porsche 911

Premiéra první 911

Světová premiéra sportovního kupé s označením 911 se odehrála na frankfurtském mezinárodním autosalonu v roce 1963, přesně před padesáti lety. Od té doby se tento typ stále vyrábí, i když dnešní 911 jsou svému vzoru podobné jen zvenku. Žádný jiný automobil na světě se nevyrábí tak dlouho. Výjimkou jsou snad jen vozy Morgan a Brouk. Připočteme-li u Brouka i předválečná léta a zohledníme i produkci v Mexiku a Brazílii, dostaneme se na 63 let. Brouk pak boduje i počtem vyrobených aut. Oběma různorodým sourozencům je navíc společným otcem osobnost Ferdinanda Porsche.

Celkově více než 820 000 sportovních vozů typu 911 opustilo tovární brány Porsche a záhy ovládly nejen trh, ale i závodní kolbiště. Dodnes jsou to právě sportovní úspěchy, které firmě přinášejí většinu zákazníků. Identifikace kupců se statusem úspěšného produktu je psychologickým tajemstvím zuffenhausenského marketingu. Není víkendů, kdy by někde na světě nějaké porsche právě nezvítězilo... Od roku 1974 se Porsche intenzivně věnuje i soukromým závodníkům.

Monte Carlo 1964

První úspěch slavila 911 na Monte Carlu 1964. Málokdo dával tehdy tomuto zdánlivě nezralému vozu šanci. Kromě sedmi světlotmetů, z toho jeden na střeše, bylo toto auto téměř identické se sériovými kusy vážilp pouhých 1000 kg. Právě vůz, který tehdy Linge slavně dovedl v Monaku do cíle, bude v nejbližší době renovován.

Vůz se uměl prosadit také na americkém trhu a zde se v prvních bojích o zákazníky úspěšně podíleli i Češi, např. Vašek Polák a Jarda „Jerry“ Juhan.

Tajemství úspěchu

Jedním z tajemství úspěchu firmy Porsche je velká obec fanoušků, ať už vůz vlastní, nebo jej nikdy mít nebudou. Porsche se jen nerado vydávalo směrem radikálních změn a neměnná koncepce s motorem vzadu je důkazem. Přesto na 911 posledních dvou dekád už mnoho z doby slavných inženýrů, Ferryho, syna F. Porscheho sen. a jeho vnuka Butziho nezbylo, snad kromě siluety karoserie. A právě ta je zřejmě vrcholem aerodynamické sportovní klasiky. Ne nadarmo ji již desítky let různé firmy více či méně úspěšně kopírují.

Zásadnější změny proběhly u vozu dle expertů jen šestkrát. Mezi opravdové zlomy patří kabriolet, bezpečnostní karoserie, 4vačkové hřídele, turbodmychadlo, náhon na všechna kola a vodou chlazený boxer. Již v roce 1988 se ve voze přes 85 %



Typem 911 Carrera RSR zahájila firma v roce 1974 éru intezivní podpory soukromých závodníků



Rekonstrukce stánku Porsche z frankfurtském IAA v září 1963. Porsche, ještě jako Typ 901, zde bylo vystaveno úplně poprvé

všech součástí lišilo od prvního modelu. Úměrně k modernizaci rostl i výkon motoru – zatímco 901 měla sotva 130 koní, dnes je to téměř pětinasobek.

Silnou stránkou produkčního oddělení bylo také přizpůsobování se přáním mohovitých zákazníků. Vznikaly desítky odlišných variant, vesměs pro sportovní účely. Dnes již běžný nástroj Car configurator („Sestav si své auto sám“) byl tehdy absolutní novinkou. Příkladná podpora soukromých závodních týmů zajišťovala firmě bohatou prezentaci na veřejnosti.

Klasická devětsetjedenáctka je dnes svým tvarem karoserie velmi oblíbená a vysoko v kurzu, a kdo si ji nepořídil včas, dá za ni spoustu peněz. Asi příliš, vztáhneme-li to k počtu vyrobených kusů. Pouze některé malosériové modely jsou opravdovými raritami. Navíc, jak tvrdí firma Porsche, jsou dvě třetiny všech vyrobených 911 dodnes v provozu.

Výstava

Porsche prohledalo archívy a sestavilo atraktivní retrospektivu o vývoji, výrobě a úspěších stěžejního modelu relativně mladé firmy. Výstava je doplněna historickými prospekty, dobovou reklamou, plakáty, ale i historkami a vtípy, které vůz doprovázejí dodnes. Citáty Ferryho Porsche připomínají, kdo byl ten, který stojí za celou historií. Jeden z takových citátů zní: „911 je jediné auto na světě, kterým se dá jet rovnou z rally po Africe do Francie na Le Mans, pak do divadla a nebo se projíždět po New Yorku.“

Replika stánku Porsche z roku 1963 na IAA Frankfurt je jen jednou z mnoha instalací jubilejní výstavy. Původně se 911 jmenovala 901, ale pouze krátce. Francouzi (Peugeot) zhatili použití tohoto označení, protože už od dvacátých let měli chráněnou nulu uprostřed typového označení... I o této

disputaci značkových a chráněných názvů se dozví návštěvníci v Zuffenhausenu.

Galerie předků a potomků typu 911 obsahuje přes čtyřicet variant, včetně prvních modelů a vzácných závodních unikátů jako 911 R, RSR, 934 Le Mans nebo třeba 911 GT3 RS 4.0. Vystavená auta jsou dokumentována padesáti příběhy, které k nim patří. Magnetem jsou i vozy, které patřily prominentům (třeba J. Inglesias), různým VIP osobnostem (pancéřované 911), nebo závodáky známých pilotů. Nechybí ani policejní vůz typ 993, který v muzeu zaparkovali s autentickými 411 000 kilometry.

Řez karoserií moderní devětsetjedenáctky odhalí divícím se návštěvníkům, že tam, kde mají jiná auta prázdné prostory, jako např. mezi podběhem a sloupem dveří, je u moderní 911 uložena vyspělá elektronika. Zároveň je hmotnost vozu rozdělena po celém obvodu a dle možností co nejnižší.

Výstava je přístupná do 29. září a majitelé typu 911 se svým doprovodem, jakož i všichni, kdo jsou narození v roce 1963,

mají vstup zdarma. Do konce srpna se k večeru otvíral i firemní archiv a zájemci měli v doprovodu odborníka možnost při téměř hodinové prohlídce nahlédnout do jinak přísně střeženého archivu.

Organizátoři mysleli i na děti. Muzeum organizuje prohlídky i s ohledem na věk dětí, které zahrnuje fotografování za volantem věhlasných vozů, oblékání do závodních obleků, interaktivní hry, kvízy, jízdy zručnosti na střeše muzea a další atrakce, které jsou přístupné zdarma, stejně jako „jízda“ na simulátorech.

Na vrcholu

Vozy Porsche jsou živou legendou, která vlastní silou přežila několik automobilových krizí i vlastní chyby v plánování. Dnes patří – díky prozíravému rozšiřování nabídky, oslovujícím téměř všechny vrstvy automobilistů, špičkovým technologiím a kvalitě produktů – označení „911“ zasloužené na Olymp automobilového světa.

Text: Dr. Jiří W. Pollak

Foto: archiv Porsche



Galerie fotografií připomíná prominentní majitele Porsche 911