



Porsche prezentuje svou historii a postavilo si pomník za 5 miliard...

V Německu rostou nová automobilová muzea jako houby po dešti. Po Mercedesu a BMW otevřelo své brány muzeum Porsche v Zuffenhausenu. Po tříleté výstavbě jej úspěšná firma otevřela 31. ledna.

Porsche je sice nejmenší z důležitých automobilek Německa, ale co do expanze momentálně jasně vede. Bez ohledu na krizi vrhla na trh i nový vůz v luxusním segmentu, a tak velkolepost budovy muzea ani nepřekvapuje – Porsche na svém svatostánku nešetřilo a futuristický monoblok z betonu, oceli a skla přišel na 150 milionů eur (skoro 5 miliard korun). V budově je umístěna na téměř 6000 čtverečních metrech výstava aut, dole je restaurátorská dílna, kompletní archiv firmy a prostory pro kongresy, semináře a schůze.

Budovu muzea navrhovalo 170 architektů z Německa, Švýcarska a Rakouska a výhercem se stal vídeňský ateliér Meissl. Vybavení muzea odpovídá prosté myšlence

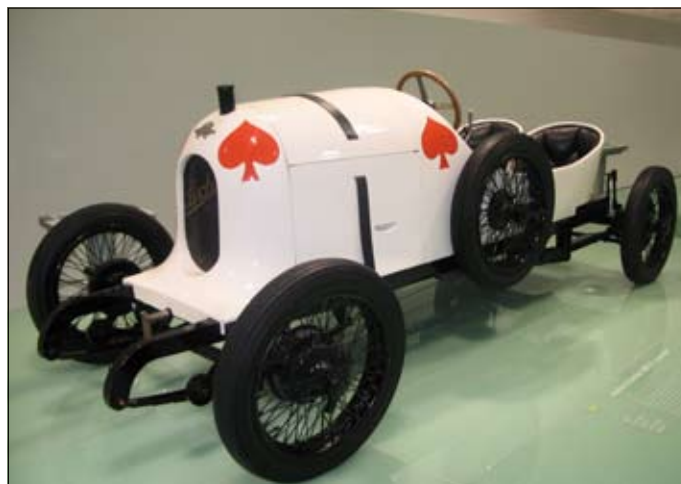
„jednoduše a velkoryse“. Protože se modelová nabídka aut drží v úzkých mezích, architekti se úmyslně zřekli dobové, mnohdy křečovitě dekorace, která by brala exponátům jejich primát. Celé muzeum má hladké, bílé stěny. Sporadickým akcentem jsou bledě zelené podstavce, a toť vše. U většiny exponátů je umístěna interaktivní dotyková obrazovka a každý návštěvník má navíc zdarma k dispozici iPod s několika-jazyčným výkladem. Číselné označení aut odpovídá programovatelnému komentáři ve sluchátkách.

Pan Stejskal, ředitel muzea, hrdě sděluje: „Po muzeu se návštěvníci mohou pohybovat naprosto volně, žádný směr prohlídky nebo časové omezení jsme nezavedli. Jako atrakci

jsme zařídili i funkční renovátorskou dílnu tak, aby do ní bylo možno za provozu nahlédnout a pozorovat aktuální práce. Ročně počítáme s 200 000 návštěvníků, což je skoro třikrát více než ve starém muzeu. Výstavu budeme ještě rozšiřovat, vždyť v našem depozitu máme přes 400 aut...“

Firma Porsche se nemůže odvolávat na dlouhou firemní historii ani na ohromující paletu typů a modelů jako konkurence. Přesto je Porsche se světovým vývojem automobilů a automobilovým sportem tak úzce spojeno, že je nemožné si jej odmyslet. Prof. Dr.h.c. Ferdinand Porsche byl v době mezi světovými válkami uznávaným inženýrem a podílel se na vylepšování závodních aut. Dvě z nich jsou v muzeu vystavena – bílý Mercedes a Austro Daimler ADS z roku 1922, zvaný „Sascha“. S tímto vozem začalo dlouhé propojení mezi F. Porschem a závodem Targa Florio. Tento malý Daimler vážil na rozdíl od stále silnějších a těžších strojů konkurence pouhých 600 kilogramů a už v prvním nasazení obsadil 1. a 2. místo! Porsche prosadil své přesvědčení o zákonitě výhodě poměru hmotnosti a výkonu. Dalších 43 vítězství tohoto auta mu dalo za pravdu. Ptáte se, kdo byl Sascha? Financování projektu ADS R zajistil nám všem známý a závoděním nadšený hrabě Alexander „Sascha“ Kolowrat.

Porsche vlastnil desítky patentů, nejen v souvislosti s vývojem vzduchem chlazených motorů. Byl i průkopník nových pohledů na lidskou mobilitu. Proto se



První roadster 356, karoserie z hliníku

Austro Daimler „Sascha“ pro hraběte Kolowrata. Vítěz Targa Florio



První předválečný Porsche, replika vozu konstruovaného pro závod Berlin–Řím



Typ 356 A 1600 S Speedster

také podílel na Hitlerův popud i na vzniku levného Volkswagenu – auta pro široké masy.

Je méně známo, že první „opravdové“ Porsche vzniklo již před válkou, dlouho před založením vlastní automobilky (1948). Ferdinand Porsche navrhl proudnicový vůz malé hmotnosti, který se měl zúčastnit závodu Berlín–Řím. Nechal tehdy postavit tři exempláře. Forma karoserie již prozrazuje svými obrysy pozdější úspěšný typ 356. Jako pohon sloužil motor 1100 ccm (převrtaný litrový 4válec) s výkonem pouhých 33–35 koní. Nicméně pozoruhodná aerodynamika a nízká váha hliníkové karoserie umožňovaly rychlost kolem 140 km/h. Závod se ovšem nekonal, vypukla světová válka a žádný z vozů, nazvaných Typ 64, se tedy závodů nedočkal.

Úspěšná Porsche-story je dílem kvartetu vynikajících odborníků: inženýrů Ferdinanda, Ferryho a Butsiho Porsche a dr. Wedekinda. Vše se v muzeu točí kolem tohoto „praporsche“. Protože jde o jediný (prý pravý) dochovaný exemplář v soukromých rukou a koupě nepřicházela v úvahu, přitahuje pozornost návštěvníků věrná novodobá replika od firmy Dräschler.

Z celé tovární sbírky (400 aut) se nyní vystavuje přes 80 vozů, které Porsche nazývá „Muzeum na kolech“ (rollendes Museum). Téměř všechna auta jsou schopna běžného provozu a Porsche je často nasazuje na závodech, soutěžích a výstavách historických vozidel. Pravidelně jsou zapůjčována renomovaným závodníkům a známým osobnostem, což z těchto exemplářů dělá živé svědky doby. Výstavní plocha je uspořádána tak, že každé auto odjede po vlastní ose k centrálnímu výtahu. Výstava bude podléhat stále proměně. Auta nejsou jen na „pohled z dálky“, a nejsou proto chráněna řetězy nebo provazy. Přístup je všude bezbariérový.

Historii a vývoj nereprezentuje pouze například vůbec první exemplář dlouhé řady typu 356 v provedení roadster č. 1. Čtyřválcový vzduchem chlazený boxer se z počátku od Volkswagenu nelišil. Na palubní desce měl jen tachometr a ampérmetr. Ani objem motoru 1,2 l nebyl úchvatný, ale lehké auto se vyznačovalo mrštností a slušnou maximální rychlostí. Prvních 50 aut mělo hliníkovou karoserii a vyrábělo se v Rakousku (Gmünd). Samozřejmě netrvalo dlouho a další modely (A, B, C a verze Carrera)

měly lepší výkon. Nejpozději od roku 1953 už platí Porsche za rychlá a silná sportovní auta, jejichž motory měly 4váčkové hřídele a ke konci produkce téměř 150 koní.

V muzeu je spolu s několika modely 356 i stejný typ osudového vozu Jamese Deana – Spyder 550 A. Mimochodem, s auty typu 550 Spyder coupé se v Americe proháněl ve společnosti Herrmanna, Lingeho, von Hansteina, Enza, Fangia i náš Jaroslav Juhan. Úspěšně tak propagoval značku Porsche, jejímž zástupcem byl tehdy v Jižní Americe. Nezapomenutelné jsou Juhanovy úspěchy v divokém závodě Panamericana. Označení jeho spyderu „550“ pochází právě z pohotovostní váhy, která byla pouhých 550 kg. Vystavený exemplář 550 A Spyder je autentické auto Hanse Herrmanna, který strávil za volantem pro firmu Porsche velkou část svého života. Jeho auto pak bylo dlouho používáno na klubových závodech a nakonec se úplně ztratilo z dohledu. Po znovuobjevení bylo znát, že motor a podvozek dostal zabrat i neodbornými zásahy, karoserii drželo pohromadě několik vrstev různých barev. U tak vzácného auta nezbylo než zahájit kompletní rekonstrukci. Téměř všechna auta v muzeu



Typ 356 coupé SL r.v. 1950 pro závody (např. Le Mans)



Typ 356/2 Coupé jeden z první 50ti kusové série z Gmündu



Úspěšný Spyder 550 A Hanse Herrmann z Panamery (František Juhan jezdil v coupé)

Typ Spydera, přezdívaný „šiléný ďábel“, v kterém zahynul James Dean – rozdrtil ho chybující nákladák

jsou v renovovaném stavu, ale k vidění jsou i vozy tak, jak se dochovaly. Např. závodní 911 a armádní jeep mají autentickou patinu a dobové nánosy bláta.

Následníkem typu 356 se stal dodnes aktuální typ 911, který se od roku 1963 stále vylepšuje a vyrábí. Vlajková loď Porsche, nesoucí dnes magické označení 911, se krátkou dobu jmenovala 901. Peugeot se právní cestou úspěšně ohradil, protože má patentované označení svých typů s nulou uprostřed, a tak vzniklo chtě-nechtě označení 911!

Model 911 se nejprve vyráběl jako „classic“, Carrera, pak Turbo jako typ 930, 935, 964, 993, 996. Nedávno oslavila devětsetjedenáctka 45. výročí zavedení do produkce. Zpočátku dvoulitrový vzduchem chlazený plochý šestiválcový boxer se časem vypracoval z původních 130 koní až na trojnásobek, o závodních verzích ani nemluvě. Objem motoru drží se stoupajícím výkonem ruku a dosahuje dnes kolem 4 litrů. Osmiválcový typ 928 se vyráběl pro zámožné soukromníky, milující pohodlné, rychlé a neobvyklé auto renomované značky, v letech 1977 až 1995 a nikdy nebyl koncipován pro závodění.

Porsche vyráběl i auta pro milovníky sportovní jízdy s tenčí peněženkou: typy 912, 914, 924, 944 byly aktuální mezi roky 1965–1982. Některé z nich produkoval ve spolupráci s Volkswagemem nebo Audi a jsou už dnes vyhledávanými youngtimery. Právě tato diverzifikace, tři motory různých principů a nekompatibilní výroba, stála firmu málem krk. Jako zachránce se objevil na scéně dr. Wedekind, který dovedl Porsche k novým úspěchům, jak je prožíváme dnes. Škrtl z produkce nerentabilní produkty a prosadil vývoj modelů Boxster a Cayenne.

Mladší návštěvníci a milovníci těch nejrychlejších aut světa si v muzeu

přijdou též na své. Lahůdkou je galerie mono- a bipostů, které Porsche proslavily na závodech typu Le Mans. Řada vozů 917 vyvolává emoce! Dodnes platí za nejrychlejší závodní vozy světa. Před 30 lety vyhrával tento typ vše, co se vyhrát dalo. Geniální konstrukce jeho 12válcové mašinerie vyvíjela mezi 600 a 1100 PS při objemu až 9 litrů! Nejrychlejší z 917 dosahovaly rychlosti přes 380 km/h. Neporazitelnost typu 917 zastavilo až jeho vyloučení ze závodů ex offio na základě nových pravidel. Škoda, že jich tehdy spousta zmizela v soukromých sbírkách.

Můj průvodce, pan Landenberger, je vedoucím archívu, a tak se dovídám podrobnosti, které jsou méně známé. Dále mě zavedl do specifik dvanáctiválcového agregátu, který poháněl závodáky 917, a požádal mne, abych se určitě zmínil o tom, že: „... se jednalo o úplně samostatný projekt a vývoj motoru nemá nic společného se spojením dvou šestiválců, nebo jak dokonce fabulují někteří povrchní novináři, s použitím stávajícího osmi- a čtyřválců.“

Návštěva renovátorské dílny je zážitek. Čelní stěna haly je zdobena šesti speedstery v různých barvách. Uprostřed stojí obnažený typ 917 v naprosto původním stavu, tak jak před desetiletími opustil závodní dráhu. Trubková konstrukce šasis váží pouhých 47 kg. Byl jsem upozorněn na nenápadný malý ventil v jeho zádi. Ten sloužil během závodů k testu svárů, když jím natlakovali trubky vzduchem a zjišťovali, zda v nich nevznikly trhliny.

Ani formuli 1 neminulo Porsche bez povšimnutí. Propojení Porsche a formule 1 začalo po tragické smrti McLarena. Tuto stáj převzal tehdy Ron Dennis a vedl ji od roku 1981. Po tři roky měl Dennis k dispozici turbomotory Porsche (financoval je tehdy TAG), a když Lauda a Prost seděli za volantem, vyhráli v letech

1984–86 třikrát mistrovský titul. Vystavený McLaren-Porsche, se kterým se Alain Prost stal v roce 1986 mistrem světa, je tudíž jen jeden z mnoha vrcholů v úspěšném úsilí o vavříny na závodních drahách. Ve svých třídách je i dnes Porsche pevně v sedle a ovládá závodní dění nejen v Evropě, ale i na americkém kontinentě, a za 60 let účasti v automobilovém sportu vyhrálo celkem 28 000 závodů.

Muzeum vystavuje přes 200 dalších exponátů, které dokreslují aktivity továrny Porsche nejen na poli závodním, ale i v jiných odvětvích, neopomínajíc ani zemědělství. Rudý diesel-tractor Porsche je dodnes příkladem nepomíjivé kvality. Novější modely Porsche vidíme dostatečně často na našich silnicích a jejich popis by překročil rámec tohoto článku.

Poznámka na okraj: V muzeu samozřejmě chybí poslední výkřik vývoje – Panamera –, zrovna tak jako Porsche E. Aktuální typ 911 je vybaven elektromotorem o výkonu 700 koní s jízdním dosahem přes 300 km. Ještě však není zralý pro sériovou výrobu, cena není známa, a zrovna tak termín dodávky, přesto už ale leží u Porsche-Ruf přes 30 objednávek...

Uprostřed muzea je umístěno občerstvení a hned vedle něj restaurace Boxenstopp, kde podávají tradiční jídlo za lidové ceny. Luxusnější restaurace Christoforus uspokojí i ty velmi náročné strávníky. Bohatě zásobený obchod s literaturou, modely a upomínkovými předměty je naproti recepci.

Muzeum Porsche je otevřeno denně kromě pondělí od 9.00 do 18.00 hodin. Vstupné pro dospělé 8 eur (zlevněné 4 eura), děti do 14 let mají v doprovodu rodičů vstup zdarma.

Příjezd autem k muzeu je dobře značen, objekt se totiž nachází v naprosté blízkosti hlavní továrny na náměstí Porsche.

Text a foto: Dr. Jiří W. Pollak, sc.