



PORSCHE

KOMPLETNÍ HISTORIE ZNAČKY ALOIS PAVLŮSEK

Porsche

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Alois Pavlůsek

Porsche – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



PORSCHE

OBSAH

Kořeny	7	Porsche 911 Carrera typ 964 (1988–1993)	107
První automobilové konstrukce	11	Porsche 911 Carrera typ 993 (1993–1998)	114
Konstrukční kancelář Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH	23	Porsche 911 Carrera typ 996 (1997–2005)	121
Automobilka Porsche	41	Porsche 911 Carrera typ 997 (2004–2011)	129
Porsche 356 (1948–1955)	47	Porsche 911 typ 991 (2011–2019)	139
Porsche 356 A (1955–1959)	52	Porsche 911 typ 992 (2018 –)	161
Porsche 356 B (1960–1963)	55	Porsche 912 (1965–1976)	167
Porsche 356 C (1963–1965)	59	Porsche 914 (1969–1975)	171
Porsche 911 1964.	63	Porsche 916 (1971)	179
Porsche 911 série A (1964–1968)	66	Porsche 924 (1975–1989)	183
Porsche 911 série B a C (1968–1970)	71	Porsche 944 (1981–1991)	195
Porsche 911 série D (1970–1971)	74	Porsche 968 (1991–1995)	203
Porsche 911 série E (1971–1972)	75	Porsche Boxster Cayman (1995 –)	207
Porsche 911 série F (1972–1973)	76	Porsche Boxster / Cayman typ 986 (1995– 2005)	209
Porsche 911 série G (1973–1975)	79	Porsche Boxster / Cayman typ 987 (2005–2012)	213
Porsche Turbo	82	Porsche Boxster / Cayman typ 981 (2012–2016)	219
Porsche 911 série H (1975–1976)	96	Porsche Boxster / Cayman typ 718 (2016–)	223
Porsche 911 série I (1976–1977)	97	Superautomobily Porsche	231
Porsche 911 série J (1977)	98	Porsche 959 (1986–1993)	233
Porsche 911 Turbo 3,3 typ 930		Porsche Carrera GT (2003–2006)	238
Porsche 911 Carrera Turbo 1977–1989	101	Porsche 918 Spyder (2013–2015)	244
Porsche 911 Carrera 3,2 (1983–1988)	104		

Porsche Grand Turismo 253

Porsche 928 (1977-1995)..... 255

Porsche 989 (1988) 262

Porsche Panamera G1 typ 970 (2009-2015)..... 263

Porsche Panamera G2 (2016 -) 274

Porsche SUV..... 283

Porsche SUV..... 284

Porsche Cayenne typ 955 (2002-2006)..... 285

Porsche Cayenne typ 957 / 9PA (2007-2010) 288

Porsche Cayenne II typ 958/92A (2010-2018) 292

Porsche Cayenne III (2017 -) 298

Porsche Macan (2013 -)..... 302

E Porsche 309

Mission E (2015)..... 310

Taycan (2019) 312

Závodní speciály Porsche..... 315

Porsche 550 Spyder 317

Porsche 645..... 319

Porsche 718 RSK..... 319

Porsche 787 F1 323

Porsche 804 F1 324

Porsche 904 Carrera GTS 325

Porsche 906 Carrera 6 327

Porsche 910..... 328

Porsche 907..... 330

Porsche 909 Bergspyder 331

Porsche 908..... 333

Porsche 917..... 337

Porsche 936..... 350

Interscope IR01..... 353

Porsche 956..... 354

Porsche 962..... 357

Porsche-TAG TTE P01 361

Porsche projekt 2708 363

Porsche 3512 Footwork Arrows 365

Porsche 911 GT1 366

Porsche LMP1-98 370

Porsche RS Spyder 371

Porsche 919 Hybrid 374

Projekty a studie..... 385

Literatura 390

KOŘENY



V roce 1999 vybírala porota složená ze 132 profesionálních automobilových novinářů z 33 zemí světa nejvýznamnějšího konstruktéra automobilů dvacátého století. Porotě předsedal baron Montagu of Beaulieu a na průběh výběru dohlížela Global Automotive Elections Foundation. Mezi šestadvaceti vybranými konstruktéry figurovala taková jména jako Karl Benz, Rudolf Diesel, Ettore Bugatti, Henry Ford, Gottlieb Daimler, Henry Royce, Colin Chapman a nechyběl ani autor koncepce našich Tatrovek Hans Ledwinka. Jak vidno, nešlo o jednoduchou volbu, ale když byl 19. prosince roku 1999 vyhlášen konečný výsledek, sotvakdo by mohl cokoliv namítat. Nejvýznamnějším konstruktérem dvacátého století byl zvolen Ferdinand Porsche – rodák z českých Vratislavic nad Nisou, dnešního městského obvodu statutárního města Liberce.

Ferdinand Porsche se narodil 3. září 1875 v rodině etnických Němců Anny Ehrlichové (1850–1919) a Antona Porsche (1845–1908) jako třetí z pěti sourozenců, z nichž nejstarší byla Anna Marie (1871–1943), Antonius Ferdinand (1873–1888) byl o dva roky starší, druhá sestra Hedwiga byla o tři roky mladší (1878–1949) a benjamínkem rodiny byl Oscar (1881–1941). Jejich otec nejenom že zaměstnával asi dvacítku dělníků v klempířství, obchodě s uhlím a povoznictví, ale byl v obci, která měla na sklonku devatenáctého století asi pět tisíc obyvatel, činný i společensky. Patřil k zakládajícím členům

místního hasičského spolku, byl členem okresního svazu hasičů, předsedou spolku veteránů a jako zástupce starosty se podílel na vzniku místního vzdělávacího spolku.

V době narození Ferdinanda Porsche byste Vratislavice hledali na mapách tehdejšího rakousko-uherského mocnářství nejspíš marně. Po třicetileté válce totiž zkomolené jméno osady Maffersdorf, založené v sousedství slezskými Němci, přešlo i na původní českou osadu Wratislawicz ležící na levém břehu Nisy. K současné podobě jména – Vratislavice – se obec vrátila až po sloučení obou částí v roce 1901.

Rodný dům Ferdinanda Porsche stojící na Tanvaldské ulici číslo popisné 38 se v téměř nezměněné podobě dochoval až do poloviny minulého století, ale v následujících letech se jeho vzhled postupně měnil. Zmizela předzahrádka, střecha byla protažena na celou délku domu, za domem byly dostavěny dílenské objekty a čelní stěna už jenom svým štítem připomínala původního podobu domu, ve kterém vyrůstal budoucí geniální konstruktér. V roce 2011 koupila dům Škoda Auto a.s. se záměrem zřízení expozice věnované osobnosti Ferdinanda Porsche a jeho vazbám na Česko. Při porovnání dochovaných dokumentů a fotografií bylo zjištěno, že soudobá podoba domu ani zdaleka neodpovídá časům, kdy v něm provozoval svou živnost Anton Porsche. Nakonec byla rekonstrukce provedena tak, aby vnější vzhled odpovídal stavu z konce devatenáctého

století i s původní štukovou výzdobou. V přední části domu byly vybourány všechny příčky včetně stropu, takže vznikl prostorný sál, v jehož středu stojí funkční replika hybridního automobilu Lohner-Porsche – první konstrukce Ferdinanda Porsche. Ve zbývajících místnostech s původní výškou stropů i uspořádáním interiéru je expozice věnovaná slavnému rodákovi z Vratislavic a místo přístavby za domem bylo vybudováno zázemí pro pracovníky muzea a turisty, pro které se expozice otevřela 11. listopadu roku 2017.

A právě v tomto domě se poprvé projevilo přirozené technické nadání mladého Ferdinanda Porsche. Když byla ve Vratislavicích v roce 1886 elektrifikována textilka Ignaze Ginzkeye, podíleli se na ní i zaměstnanci Antona Porsche. Jeho druhorozenému synovi, v té době jedenáctiletému, práce elektrikářů natolik učarovala, že ovlivnila jeho budoucnost. Když v roce 1889 dokončil základní školu, stal se sice učněm v otcově podniku, ale současně navštěvoval kurz elektrotechniky na státní průmyslové škole v Liberci. Jaksi automaticky se předpokládalo, že po tragickém úrazu jeho staršího bratra Antona převzme vedení rodinného podniku, ale Ferdinandova touha po zvládnutí v té době nové technologie nakonec převážila nad záměry jeho otce. Kromě přímluvy bratrů Ginzkeyových, kterým několikrát dokázal pomoci při poruchách na elektroinstalaci v jejich textilce, zřejmě přispěla ke změně otcova názoru i elektrifikace rodného domu ve Vratislavicích,



**Rodný dům Ferdinanda Porsche
ve Vratislavicích nad Nisou na přelomu
devatenáctého a dvacátého století.**
předchozí strana

**Stejný dům na Tanvaldské ulici čp. 38
přibližně o sto let později.**
nahoře

**Rodný dům Ferdinanda Porsche se
po rekonstrukci otevřel veřejnosti
11. listopadu roku 2017. Nechybí ani
předzahrádka s ovocnými stromy.**
dole

kterou provedl v době otcovy nepřítomnosti. Do současnosti se dochovala fotografie, s datem *April 1894* v pravém dolním rohu, na které pózuje mladý Ferdinand Porsche vedle generátoru zásobujícího dům elektrinou.

S otcovým svolením pak udělal osmnáctiletý nadějný technik tu nejrozměšnější věc, jakou může mladý muž udělat. Odešel do světa na zkušenou. Psal se rok 1893 a Ferdinand Porsche nastoupil praxi ve Spojených elektrických podnicích neboli Vereinigte Elektrizitäts AG Béla Egger ve Vídni. V té době se jednalo o velmi významnou vídeňskou společnost, která proslula nejenom tím, že v roce 1880

na Vídeňské výstavě jako první v Rakousku a druhá v celosvětovém měřítku předváděla elektrickou železnici, elektrifikovala císařskou rezidenci Schönbrunn a jako první ve Vídni instalovala elektrické osvětlení vedoucí z Lainzer Tor k tzv. Hermesvilla stojící v zoologické zahradě, ale kromě instalace vnitřního i venkovního elektrického osvětlení, montáže telegrafu, elektrifikace dolů nabízela i zřízení tramvajové dopravy.

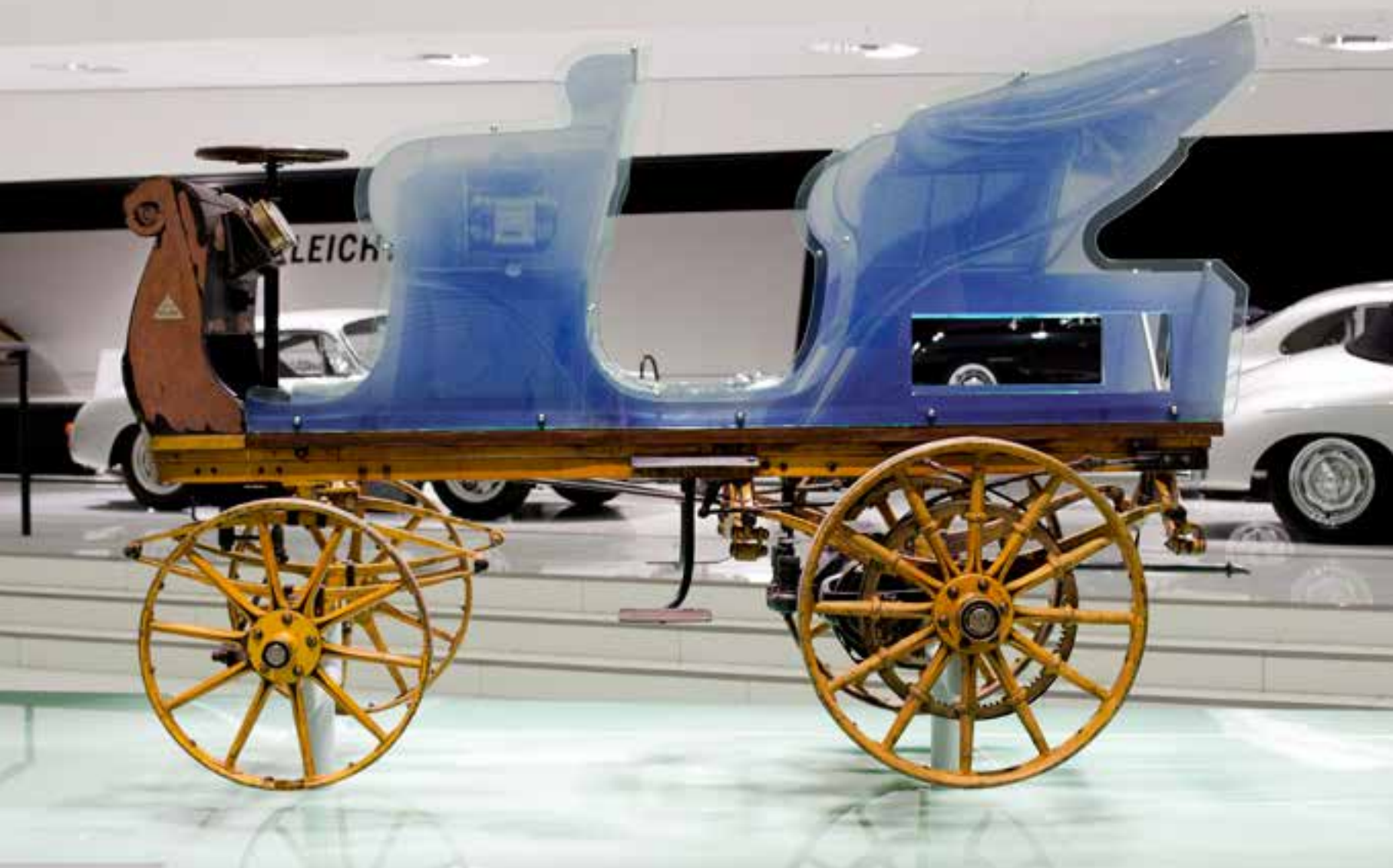
Ve Spojených elektrických podnicích se Ferdinand Porsche postupně vypracoval od pomocných prací až na post vedoucího zkušebny a asistenta v oddělení projekce. Díky tomu, že ve stejné době

pracovala ve Vídni i jeho starší sestra, která mu vedla domácnost, mohl mladý Porsche ve volných chvílích a po večerech navštěvovat přednášky na vídeňské Technické univerzitě.

U svého prvního zaměstnavatele se také seznámil se svou budoucí manželkou Louisou (Aloisíí Johannou) Kaesovou, která zde pracovala jako účetní. O tři roky mladší Louisa se stejně jako Ferdinand Porsche narodila v Čechách, v obci Purschau (česky Pořejov) v tachovském okrese, která však po vysídlení, po 2. světové válce, prakticky zanikla a dnes jsou zde viditelné jenom základy bývalých usedlostí a ruina kaple svaté Anny.



PRVNÍ AUTOMOBILOVÉ KONSTRUKCE



V roce 1898 se na Spojené elektrické podniky obrátil dvorní dodavatel kočárů pro panovnický dům C&K Hofwagenfabrik Jacob Lohner s žádostí o dodávku elektromotorů takových kvalit, které by bylo možné použít k pohonu samohybných kočárů. Záměrem majitele firmy, Ludwiga Lohnera, totiž byla stavba a následná malosériová produkce kočárů poháněných spalovacím motorem. Nepodařilo se mu však získat vhodnou pohonnou jednotku a kromě toho, ambici postavit vůz poháněný spalovacím motorem mu zhatila výroba kočárů z moravské Kopřivnice, která si prostřednictvím známého libereckého podnikatele Theodora von Liebiga zajistila dodávku vynikajících Benzových dvouválců ještě předtím, než se na Karla Benze obrátil Lohner, a už v roce 1897 postavila svůj motorový kočár NW Präsident. V následujícím roce pak kopřivničtí vyrazili na propagační jízdu se čtyřmi pasažéry po vlastní ose z Kopřivnice do Vídně na výstavu konanou k výročí 50 let vlády Františka Josefa I. Když nemohl Ludwig Lohner získat prvenství ve stavbě vozů poháněných spalovacím motorem ani dodavatele dostatečně spolehlivých pohonných jednotek, obrátil se na Spojené elektrické závody se zakázkou na elektromobil.

Lohner Porsche P1 (Egger-Lohner C.2 Phaeton)

C&K Hofwagenfabrik Jacob Lohner představila svůj první kočár poháněný elektrickou energií vídeňské veřejnosti 26. června roku 1898. Jeho konstruktérem byl teprve dvaadvacetiletý Ferdinand Porsche, který svoje dílo pojmenoval P1. Elektrovůz se zadní nápravou poháněnou kompaktním elektromotorem o výkonu 3 až 5 k byl zákazníkům nabízen jako Egger-Lohner C.2 Phaeton.

S rozvorem náprav 1600 mm vážil 1359 kg, přičemž jenom na baterie připadalo 500 kg. Mohl se pohybovat rychlostí až 34 km/hod, na jedno nabití akumulátorů dokázal urazit vzdálenost přibližně 80 km, a navíc vynikal i spolehlivostí, o čemž se mohli přesvědčit účastníci závodu elektromobilů na 39 km, který se konal 28. září 1899 během mezinárodní přehlídky motorových vozidel v Berlíně. Ferdinand Porsche se svým P1 nebo také Egger-Lohner C.2 Phaetonem obsazeným třemi pasažéry naprosto přesvědčivě zvítězil s osmnáctiminutovým náskokem před druhým v cíli. Ze všech zúčastněných vozů, z nichž více než polovina ani nedokázala závod dokončit, přitom

spotřeboval nejméně energie. Jeden ze čtyř postavených vozů se dochoval do současnosti a od roku 2014 je součástí expozice firemního muzea Porsche.

Semper Vivus

Po šesti letech práce pro Spojené elektrické podniky se Ferdinand Porsche stal zaměstnancem C&K Hofwagenfabrik Jacob Lohner, kde pokračoval ve vývoji elektromobilů. V roce 1900 dokončil další elektromobil, který se stal senzací Světové výstavy v Paříži. Tentokrát pro jeho pohon použil rovnou dva elektromotory o výkonu 2,5 k, které vyvinul, a umístil je do nábojů předních kol. Olověné akumulátory poskytovaly dostatek energie k překonání vzdálenosti 50 km při rychlosti 37 km/hod. V září roku 1900 s tímto vozem urazil v pohoří Semmering vzdálenost 10 km při převýšení 400 m za čtyři minuty a 52,5 sekundy, což byl výkon, kterého nedokázal dosáhnout žádný z automobilů poháněných spalovacím motorem při posledním závodě konaném právě na Semmeringu.

V roce 1902 přidal k elektromotorům ještě dva spalovací motory, každý o výkonu 3,5 k, které nepoháněly kola, ale dvě dynama dodávající energii



elektromotorům i akumulátorům. Ferdinand Porsche tento automobil, využívající k pohonu hybridní systém Mixte, pojmenoval Semper Vivus – Navždy živý – a vylepšený vůz s novým pohonem ještě téhož roku vyzkoušel v závodě do vrchu Exelberg. Jeho vítězství už ani nepřekvapilo. Další zlepšení přišlo v roce 1903, kdy

Porsche nahradil dynamo generátorem, takže namísto těžkých akumulátorů stačila jenom jedna malá baterie sloužící pro nastartování spalovacích motorů.

Nezávisle na Ferdinandovi Porsche použil podobnou koncepci pohonu i František Křižík, který vůz používající benzinový motor k pohonu dynamo vystavoval

na Jubilejní výstavě obchodní a živnostenské komory v roce 1908. Jednalo se o čtvrtou konstrukci, jelikož první vůz poháněný elektrickou energií předvedl veřejnosti už v roce 1895.

V době, kdy František Křižík vystavoval svůj hybridní vůz, už měl Porsche za sebou poněkud

1. února roku 2014 rozšířil sbírky firemního muzea první automobil zkonstruovaný Ferdinandem Porsche v roce 1898 – P1 neboli Egger-Lohner C.2 Phaeton.

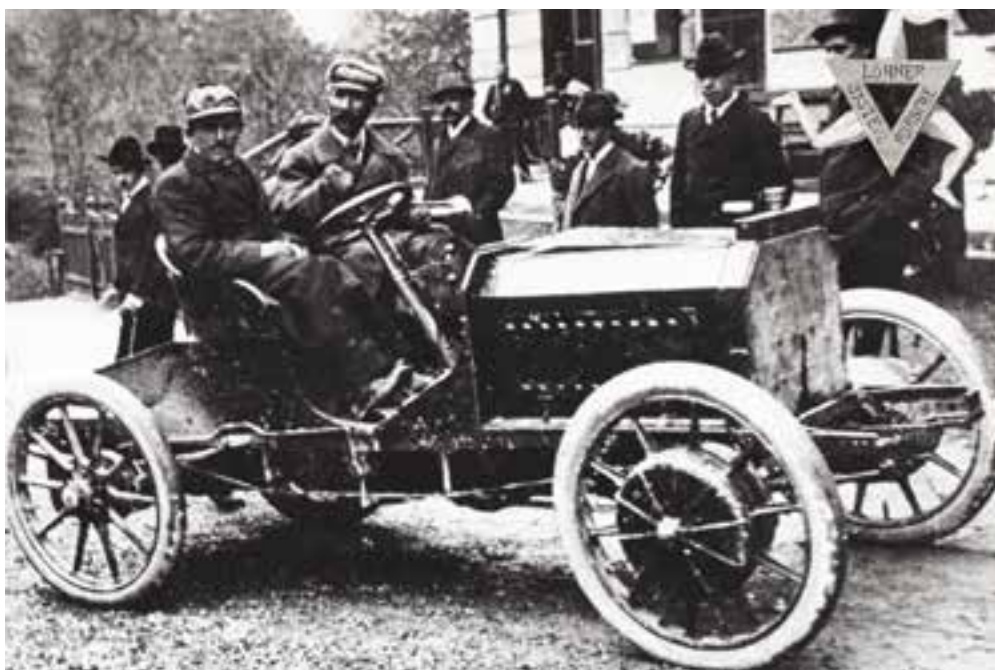
nahoře dole vpravo

V roce 1900 byl senzací automobilové výstavy v Paříži Lohner-Porsche s elektromotory zabudovanými v nábojích předních kol. V současnosti je elektromobil s karoserií voiturette vystavován i v Technickém muzeu ve Vídni.

nahoře dole vpravo

Ferdinand Porsche za volantem elektromobilu Lohner-Porsche s elektromotory v nábojích předních kol v roce 1900.

nahoře dole vpravo



dobrodružnou cestu z Vídně do Paříže, na kterou se svým Semper Vivus vyrazil v roce 1903. Při zpáteční cestě průsmekem Arlberg dokonce uvízl ve sněhových závějích, ale nakonec dorazil do rodných Vratislavic nad Nisou a tady také 17. října roku 1903 uzavřel sňatek s Louisou Kaesovou.

Zatímco elektromobily Františka Křižíka zůstaly jenom u kusové výroby, elektromobilů Lohner-Porsche se jenom v rozmezí let 1898 až 1904 prodalo třicet sedm, k tomu dalších deset vozů se smíšeným pohonem Mixte a počty prodaných vozů nadále rostly – v roce 1905 si pro svůj elektromobil Lohner-Porsche přišlo padesát zákazníků. V tomtež roce Porsche vozy se systémem pohonu Mixte zdokonalil zabudováním spalovacího motoru o výkonu 70 k (51,5 kW) pohánějícího přes generátor rovnou čtyři elektromotory umístěné v nábojích všech kol. Na svět tak přišel první vůz s pohonem všech kol schopný dosáhnout nejvyšší rychlosti až 90 km/hod





a překonat až 20% stoupání. Kromě luxusních osobních elektromobilů vyráběla firma Lohner-Porsche i nákladní automobily, a dokonce také autobusy.

Prosperující firma neunikla pozornosti úspěšného podnikatele a rakouského konzula v Nice Emila Jellineka, který koupil patenty Lohner-Porsche a výrobu elektrovozů podle těchto patentů realizoval ve firmě Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft ve Wiener Neustadtu, kde se doposud vyráběly automobily podle Daimlerovy licence. Ferdinand Porsche nastoupil do vývojového oddělení, kde byla z počátku hlavní náplní jeho práce stavba motorů určených pro pohon letadel a vzducholodí, ale už ve svých jedenácti letech, přesněji od 27. června roku 1906, zastával post technického ředitele společnosti namísto Daimlerova syna Paula, který odešel do nově postaveného závodu v Untertürkheimu.

Z Ferdinanda Porsche se stal vážený občan a také otec dcery Louisy – plným jménem Louise Hedwig Anna Wilhelmine, která se narodila 29. srpna 1904 a o pět let později – 19. září 1909 – se ve Wiener Neustadtu dočkal i syna. Narodil se budoucí tvůrce slavného modelu Porsche 356 – Ferdinand Anton Ernst Porsche. V tomto období se v životě Ferdinanda Porsche také začínají objevovat spolupracovníci, kteří jej budou doprovázet prakticky po celý život – Josef Goldinger, Ing. Otto Zadnik, Karl Rabe, Josef Mickl.

Maja

Elektromobilům se však už tolik nedařilo. Jejich možnosti odpovídaly technologii z počátku dvacátého století – akumulátory byly příliš těžké a měly malou kapacitu, těžké elektromotory v nábojích kol nejenže doslova požíraly pneumatiky, ale navíc i negativně ovlivňovaly jízdní vlastnosti a pohodlí cestujících. Automobily poháněné spalovacími motory získávaly převahu, což se projevilo už v roce 1907 v závodech o Mezinárodní císařskou cenu v Německu, kde byly dva vozy s pohonem Mixte zcela bez šance. Zájem zákazníků rychle upadal, takže netrvalo dlouho a Ludwig Lohner i Emil Jellinek na výrobu elektromobilů rezignovali.

Ferdinand Porsche nezůstal stranou hlavního proudu vývoje individuální automobilové dopravy

Ferdinand Porsche s elektromobilem Lohner-Porsche na Semmeringu v roce 1900.

předchozí strana nahoře

Hybrid Lohner-Porsche z roku 1903 s cestovní karoserií typu Phaeton. Za volantem Ferdinand Porsche.

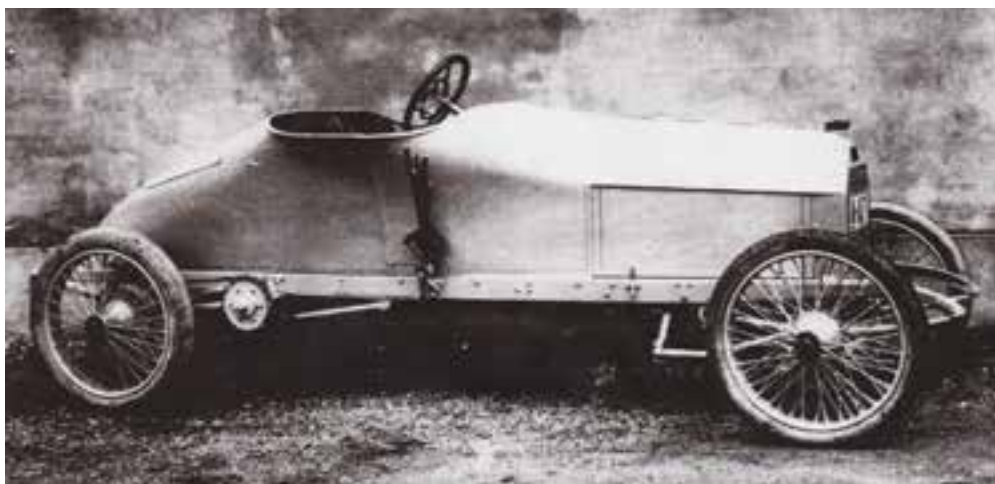
předchozí strana dole

Semper Vivus – první hybridní automobil je součástí expozice firemního muzea od 13. června 2011.

nahoře

V roce 1906 Ferdinand Porsche zkonstruoval svůj první vůz poháněný spalovacím motorem – Austro-Daimler Maja.

dole





Reklamní leták pro Austro-Daimler Maja.
nahoře

Vítězný vůz Jízdy prince Jindřicha z roku
1910 – Austro-Daimler 27/80 s Ferdinandem
Porsche za volantem.

dole

Vídeňský list *Automobil Zeitung* z 12. června
roku 1910 věnoval informaci o vítězství
Ferdinanda Porsche celou titulní stranu.
následující strana

a svoji první konstrukci automobilu poháněného spalovacím motorem měl připravenou už v roce 1906. Cestovní automobil poháněný čtyřválcem o výkonu 30 k (22 kW) se představil na Mezinárodní automobilové výstavě ve vídeňském Parkringu a podle dobového tisku se jednalo o senzaci, především díky čtyřstupňové převodovce „Diamant“ doplněné o zpátečku a volnoběh. Řadicí páčka umístěná na volantu se prý dala ovládat dvěma prsty. Vůz dostal jméno Maja, podle druhé dcery Emila Jellineka, ale výroba vozu nesoucího její jméno byla ani ne po roce ukončena kvůli neřešitelným problémům s příliš komplikovanou převodovkou. Naproti tomu jméno druhé dcery Emila Jellineka ve spojení s německou automobilkou

Daimler dalo vzniknout jedné z nejslavnějších automobilových značek světa – Mercedes Benz.

Austro Daimler 27/80

Ferdinand Porsche se neúspěchem nenechal odradit. Zatímco se v roce 1909 ze společnosti Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft stala akciovka Austro-Daimler AG, dokončil automobil, se kterým se v roce 1910 mohl postavit na start třetího ročníku „Jízdy prince Jindřicha“. Byl jím AustroDaimler 27/80 – přímý předchůdce slavného Austro-Daimler Bergmeister. A nebyl by to Ferdinand Porsche, kdyby v jeho konstrukci nepoužil ty nejmodernější prvky, jako například pětiventilový rozvod OHC s pohonem vačkového

hřídele prostřednictvím tzv. královské hřídele, přičemž jeden z ventilů byl nasávací a zbývající výfukové. Motor o objemu 5,7 litru pak disponoval výkonem 90 k (65 kW). Originálním způsobem se Porsche vypořádal i s hmotností, když čtyřsedadlovou karoserii navrhnul tak, aby se směrem dozadu zužovala, čímž bylo možné nejenom ušetřit na váze, ale i dosáhnout aspoň o něco větší aerodynamické účinnosti.

Ferdinand Porsche za volantem tohoto vozu v Jízdě prince Jindřicha zvítězil a stejné vozy řízené jeho přáteli, generálním ředitelem Fischerem a hrabětem Schönfeldem, dojezdy na druhém a třetím místě. Vítězné trofeje ze závodu si Ferdinand Porsche velmi vážil a stříbrný model auta měl čestné místo na krbové římse v jeho vile.

V roce 1908 přestěhoval trutnovský rodák a průkopník aviatiky Igo Etrich své dva kluzáky i leteckou dílnu Etrich-Wels Aeroplan Construct do pavilonu Rotunda ve vídeňském Prátru a v září roku 1910 zde zalétal svůj nový letoun Etrich Taube poháněný



Allgemeine
Automobil-Zeitung.

Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung.

Herausgeber: Felix Sterne und Adolf Schmal-Filius.

Nr. 24. Band I.

Wien, 12. Juni 1910.

XI. Jahrgang.

Die Oesterreichischen Daimler Sieger

in der

Prinz Heinrich-Fahrt.



Direktor Ferd. Porsche (Oesterr. Daimler) Sieger.



Direktor Ferdinand Porsche.



Direktor Eduard Fischer.

Direktor Eduard Fischer (Oesterr. Daimler) Zweiter.
Graf Heinrich Schönfeld (Oesterr. Daimler) Dritter.

Ephraim (Opel) Vierter. — Erle (Benz) Fünfter.

Paul (Adler) Sechster. — Pilette (Mercedes) Siebenter.

Henney (Benz) Achter.

Ingenieur Friese (Oesterr. Daimler) Zwölfter und Schreiber
(Oesterr. Daimler) Sechzehnter.



motorem o výkonu 64 k (47 kW) vyrobeným firmou Austro-Daimler. Konstrukteřem motoru byl Ferdinand Porsche a koncepce jeho dalšího leteckého motoru z roku 1912 – vzduchem chlazený ležatý čtyřválec – se do budoucna měla stát poznávacím znamením motorů pohánějících automobily značek Volkswagen, Auto Union a především Porsche.

Společnost Austro-Daimler se samozřejmě podílela i na zakázkách pro rakousko-uherskou armádu, které Porsche nabídl možnost rychlého transportu těžkého dělostřelectva i přes obtížné sjízdné cesty a průsmyky v Alpách. Postupně zkonstruoval několik tahačů těžkých děl – poslední z řady těchto vozů vážil 8 tun, poháněl jej motor o výkonu 100 k (73,5 kW) a byl vybaven i pohonem všech kol s uzávěrkou diferenciálu. Ještě větší byl tahač označovaný jako C-Zug schopný na čtyřnápravovém přívěsu transportovat těžké dělo o hmotnosti 80 tun. K jeho pohonu použil konstrukci, se kterou slavil úspěch už v počátcích své konstruktéřské dráhy – systém Mixte, motor o výkonu 150 k (110,3 kW) umístěný na tahači prostřednictvím dynama poháněl celkem osm elektromotorů v kolech přívěsu.

Ještě zajímavější byl tzv. vojenský silniční vlak z roku 1912, kde uplatnil stejnou koncepci. Na silnici nebo v terénu vlekl tažený vůz pět jednoosých přívěsů, v případě, že byl opatřen nástavci kol pro jízdu po kolejích, bylo přívěsů deset. V kolech každého z přívěsů byl elektromotor poháněný elektrickou energií vyráběnou pomocí spalovacího motoru o výkonu 100 k (73,5 kW) umístěného v tažném voze. Vlak bez problémů uvezl 20 tun po silnici, a na železnici dokonce 50 tun.

Za svou práci pro rakousko-uherské mocnářství obdržel v roce 1912 Ferdinand Porsche rytířský řád,

v roce 1916 válečný kříž Františka Josefa, ale nejcenějším projevem uznání byl čestný doktorát technických věd, který mu v roce 1917 udělila Vysoká škola technická ve Vídni. Jenže už za rok bude muset řešit jakou státní příslušnost zvolit.

11. listopadu roku 1918 rakouský císař Karel I. podepsal prohlášení, že se vzdává všech zásahů do státních záležitostí, opustil Schönbrunnský zámek ve Vídni a Rakousko-Uhersko definitivně zaniklo. Pro Ferdinanda Porsche, stejně jako pro jiné Čechy nebo české Němce žijící v Rakousku, vyvstala otázka, pro jakou státní příslušnost se rozhodnout. Rozhoduje se pragmaticky jako obvykle. V Čechách měl po rodičích majetek, o který by po přijetí rakouského občanství mohl přijít, to však pro něj nebylo tak důležité jako skutečnost, že v Paříži právě začínala Světová přehlídka automobilů, u které rozhodně nemohl chybět, ale bez pasu cestovat nešlo a pas Československé republiky mohl získat mnohem dříve než rakouský. Ferdinand Porsche se po zániku rakousko-uherského mocnářství stal občanem Československé republiky. Do Čech se však nevrátil, dál pracoval pro Austro-Daimler, ale současně udržoval kontakty s významnými osobnostmi světa motorismu v Čechách.

Jedním z nich byl známý a populární český automobilový závodník hrabě Alexander Kolowrat, se kterým se znal už z předválečné doby. Například, když se Ferdinand Porsche při návratu z Alpské jízdy v roce 1910 zastavil v rodných Vratislavicích a zajel se podívat do Mladé Boleslavi, setkal se i se „Sašou“ Kolowratem a ten jej navštívil po svém návratu z Ameriky, právě v době, kdy Porsche připravoval výrobu luxusní limuzíny Austro-Daimler AD 617. Podle vzpomínek Ferdinandova vnuka Ernsta Piěcha to byl právě

Vojenský silniční vlak postavený podle návrhu Ferdinanda Porsche jižně od Wiener Neustadtu v roce 1913.

Dva vozy Austro-Daimler ADS-R Sascha. Za volantem prvního vozu sedí pozdější legendární manažer týmu Mercedes Benz Alfred Neubauer, v druhém hrabě Alexander „Sascha“ Kolowrat-Krakovský. následující strana

Sascha Kolowrat, kdo Ferdinandovi Porsche vnukl myšlenku výroby automobilů dostupných téměř každému podle vzoru americké automobilky Ford, které Kolowrat dodával čelní skla pro model T. A právě tímto modelem se Ferdinand Porsche inspiroval. Porscheho automobil měl ovšem lépe vyhovovat evropským poměrům a ve velkých sériích měl být vyráběn společností Austro-Daimler.

Sascha

Kolowrat i Porsche byli zajedno v tom, že malý nemusí nutně znamenat málo výkonný, a shodli se i v tom, že jestli se má nový automobil dobře prodávat, nesmí se zanedbat jeho propagace. V té šlo nejlepší výsledky dosáhnout prostřednictvím účasti v automobilových závodech. Hrabě Kolowrat byl totiž nejenom vynikající závodník, ale i zdatný obchodník.

1. března 1922 byly dokončeny poslední výkresy Austro-Daimleru označeného jako typ ADS a brzy už na firemním dvoře stála čtyři závodní provedení označená ADS-R, která byla před veřejností prezentována pod jménem „Sascha“. Svůj původní vzor, Ford model T, nový automobil připomínal pramálo, zato mezi standardním provedením ADS a ADS-R byl rozdíl snad jenom ve výkonnosti pohonné jednotky



a v karoserii, která byla v cestovním provedení opatřena vysokými stupátky, sklápěcí střechou přidržovanou dlouhými řemeny uchycenými vedle předních blatníků a pouze dvojicí dveří – jedny pro cestující na předním sedadle a druhé pro cestující vzadu. Přídě zdobil špičatý chladič, podobně jako u velkého Austro-Daimleru AD 617, a na zádi byla připevněna dvě náhradní kola, jak se ve dvacátých letech slušelo na vůz sportovního ražení. Vozy Sascha ADS-R měly oválnou přídě s chladičem zasunutým dovnitř, takže oplechování působilo jako tryska. Blatník byl pouze nad pravým předním kolem na straně jezdce, který tak měl být chráněn před odletujícími kameny a prachem. Čelní sklo neexistovalo a po obou stranách vozu byla připevněna náhradní kola. Sedadlo spolujezdce bylo oproti řidičovu sedadlu poněkud posunuto dozadu a za ním byla velká plechová krabice na nářadí a nejnútnejší náhradní díly.

To nejdůležitější bylo schované pod kapotou kryjící pohonnou jednotku. Motor závodního provedení Sascha měl dvě vačkové hřídele v hlavě válců poháněné od klikové hřídele vpředu přes svisle uložené dynamo a spirálově ozubená kuželová kola, cestovní provedení se muselo spokojit s jednodušším řešením s jednou vačkovou hřídelí poháněnou královskou hřídelí. Řadový čtyřválec o objemu 1 100 cm³ měl blok odlitý z lehké slitiny s ocelovými vložkami válců, litinová hlava byla snímatelná a každý válec byl u závodního provedení osazen dvěma svíčkami. Nekompromisnímu řešení závodního motoru odpovídaly i podávané výkony. Srovnatelné cestovní automobily té doby poskytovaly svým řidičům nejvýš 18 k (13 kW) na litr objemu, Porscheho konstrukce dávala dobrých 40 k (29,4 kW) při 4 500 ot/min

a bylo možné ji vytočit až na 5 000 ot/min, to mělo samozřejmě vliv na životnost motoru a při dlouhodobých závodech by takové namáhání motoru bylo příliš riskantní. Protože závodní Sascha byl velmi lehký, i s karosérií nepřesáhla jeho hmotnost 598 kg, bylo možné s ním dosáhnout pozoruhodných hodnot ve zrychlení. Navíc se mohl pochlubit brzdami na všech čtyřech kolech, zatímco první provedení cestovního ADS mělo brzdy pouze na zadní nápravě.

Premiéru si měl Austro-Daimler Sascha odbyť na jednom z nejtěžších závodů – na slavné Targa Florio. Náročnosti podniku odpovídala i příprava. Kromě Ferdinanda Porsche a Alexandra Kolowrata v realizačním týmu nechyběl ředitel oficiálního zastoupení Austro-Daimleru z Vídně pan Czech, zástupce Austro-Daimleru z Lipska pan Doberenz a zkušební jízdy organizoval Ing. Zadnik, který později přešel do Porscheho konstrukční kanceláře ve Stuttgartu. Za volant hned čtyř vozů, z nichž každý dostal znak podle karetních barev, usedli hrabě Alexander „Sascha“ Kolowrat, který dostal kříže, Fritz Kuhn srdce a Lambert Pocher piky. Ve čtvrtém voze s barvou kára přihlášeném do ničím neomezené třídy, na rozdíl od prvních tří vozů startujících ve třídě do 1 100 cm³, se usadil rodák z Nového Jičína Alfred Neubauer, se kterým se Porsche spřátelil už v roce 1912, když u Austro-Daimleru absolvoval školení řidičů dělostřelectva. Od roku 1917 Neubauer v továrně Austro-Daimler přebíral tažná vozidla pro dělostřelectvo a po válce mu Porsche zajistil místo vedoucího zábehového oddělení a později jako závodníka.

Nejúspěšnější ze čtveřice nasazených jezdců byl nakonec právě Alfred Neubauer s dosaženým rychlostním průměrem o pouhých 8 km/

hod nižším, než byla průměrná rychlost vítězného čtyřapůllitrového Mercedesu Grand Prix italského hraběte Giulia Masettiho, což znamenalo 19. místo v celkovém pořadí. Kuhn byl v cíli asi půl hodiny za Neubauerem, ale jeho čas i tak stačil na vítězství ve třídě do 1 100 cm³, a 51 vteřin za Kuhnem jako druhý ve třídě projel Pocher. Pro mechanickou poruchu odpadl pouze vůz hraběte Kolowrata. Riskantní podnik tak nakonec skončil triumfem malých Austro-Daimlerů.

Ferdinand Porsche „Saschu“ dál upravoval a 10. května 1922 startovala v jednom z nejznámějších rakouských závodů do vrchu Ries jednapůllitrová verze „Saschi“ s výkonem 50 k (36/8 kW). Charles Bettaque s ní nejenže zvítězil ve své třídě, ale získal i nový rekord trati. Hrabě Kolowrat na původní jedenáctistovce zvítězil ve své třídě. Na podzim roku 1922 bylo připraveno další provedení „Saschi“, tentokrát už s dvoulitrovým motorem. Jeho debut na Velké ceně na okruhu Monza ale skončil tragicky. Fritz Kuhn utrpěl smrtelná zranění, když mu ulétlo kolo.

Tragická nehoda pro Ferdinanda Porsche znamenala konec jedné životní etapy. Rozhodující balík akcí totiž vlastnil obchodník z Terstu – Camillo Castiglioni, který trval na produkci stávajících luxusních vozů přinášejících stabilní zisky. Na zasedání dozorcí rady ve Vídni roku 1923 pak došlo k náporové roztržce mezi ním a Ferdinandem Porsche, jenž prosazoval pokračování vývoje malého vozu. Castiglioni použil tragickou nehodu jako argument proti koncepci výroby orientované na masovou produkci dostupných automobilů a Ferdinand Porsche v rozčilení jednání předčasně opustil. Vzápětí byl dozorcí

radou odvolán ze své funkce. Z vývoje malého Austro-Daimleru sešlo a ze čtyř postavených vozů „Sascha“ se do současnosti dochovaly dva stroje, z nichž jeden je vystavován ve firemním muzeu Porsche.

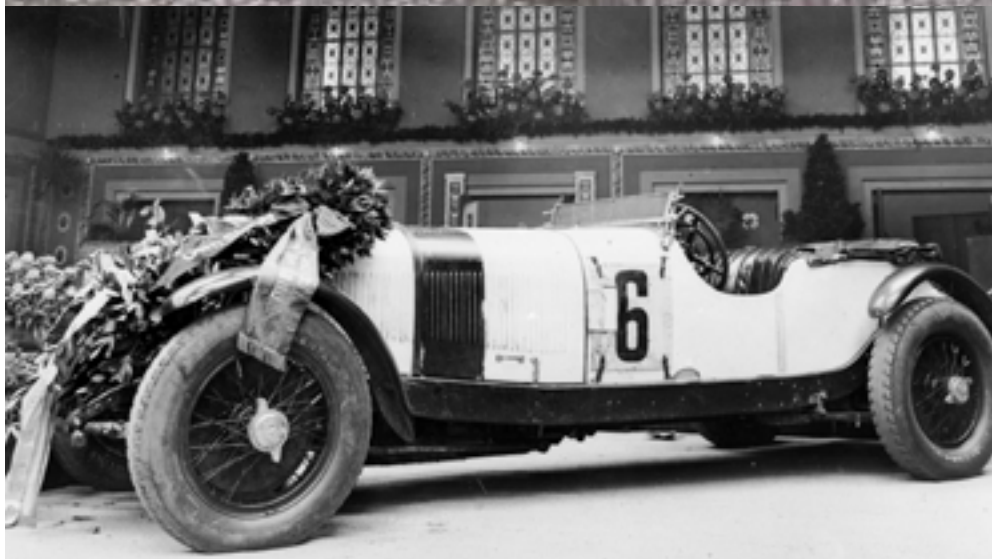
Z práce Ferdinanda Porsche pak firma Austro-Daimler těžila až do roku 1927, kdy Porscheho spolupracovník z dob, kdy působil u Austro-Daimleru, Karl Rabe navrhnul modifikaci původního šestiválce AD na typ ADR s modernějším podvozkem.

Mercedes typ 28/95

Akcionáři Austro-Daimleru záhy zjistili, jaké chyby se dopustili. Asi po půl roce využil Porsche nabídky společnosti Daimler Motoren Gesellschaft a přijal nabízené místo technického ředitele, kde nahradil syna zakladatele společnosti Gottlieba Daimlera, Paula. Spolu s Porschem přešel k Daimleru i Alfred Neubauer, který nastoupil na místo vedoucího testovacího oddělení a po krátké kariéře závodního jezdce se stal manažerem závodního týmu. Právě on pak jako první, i přes počáteční odpor pořadatelů závodů, zavedl pro jezdce na trati signalizaci dosaženého času a jejich umístění v závodě.

Porscheho nástup k novému zaměstnavateli byl impozantní. Navázal na práci svého předchůdce, Paula Daimlera, který zdokonalil od roku 1914 vyráběný typ Mercedes 28/95 natolik, že s ním Max Sailer v roce 1921 vyhrál závod Coppa Florio – okruh Targa Florio se jezdil na čtyři kola, kdo dokázal ujet pět kol a zvítězit, získal Coppa Florio. Tento vůz byl poháněn šestiválcem s přeplňováním pomocí kompresoru a jednalo se o první vítězství vozu s přeplňovaným motorem v Evropě.

Ferdinand Porsche nahradil přeplňovaný šestiválec kompresorovým dvoulitrovým čtyřválcem dosahujícím výkonu 126 k (92,7 kW) při 4 500 ot/min a postupně se mu podařilo výkon zvýšit až na 150 k (110,3 kW) a motor bylo možné přetáčet až na hranici 5 000 ot/min. V roce 1924 se s ním na trať závodu vydala výprava hned tří Mercedesů 28/95, za jejichž volanty se posadili Christian Werner, Christian Lautenschlager a Alfred Neubauer. Ve stejném pořadí pak rudě natřené Mercedesy projely cílem jako vítězové Targa Florio, ale nejenom, že Werner vyhrál oba dva závody, Targa i Coppa Florio, získal také Coppa Caltavutur za rekord závodu, Coppa Villa Ignea za rekordní kolo a Zlatou medaili krále Itálie a Sicilského Automobilového Clubu včetně cen věnovaných společností Palermo Trade Association. Tým Mercedes navíc obdržel Coppa Termini pro



nejlepší tovární tým ze sedmatřiceti startujících vozů, z nichž pouhých jedenadvacet dokázalo dokončit čtyři kola Targa Florio. Technische Hochschule Stuttgart ještě roku 1924 udělila Ferdinandovi Porsche čestný doktorát a italský král Viktor Emanuel II. jej jmenoval rytířem italské koruny.

Porsche byl opět na vrcholu, aniž by tušil, že se téměř do puntíku zopakuje situace z roku 1922. A stalo se tak už brzy po návratu ze Sicílie, znovu na Velké ceně Itálie na okruhu v Monze. Tovární tým nastoupil s ještě silnějšími kompresorovými motory vybavenými bronzovými hlavami válců. Jako první havaroval Neubauer, po něm museli odstoupit ze závodu Masetti a Werner

kvůli poruchám a vyvrcholením byla smrtelná havárie hraběte Zborowského.

Porsche musel opět čelit kritice jako po smrtelné havárii Fritze Kuhna s Austro-Daimlerem „Sascha“ na stejném okruhu před dvěma lety a stejně jako Austro-Daimler tehdy ukončil vývoj závodních vozů, tak teď i Mercedes ukončil svou oficiální účast na Velkých cenách, i když dál pokračoval ve vývoji sportovních vozů řady S, SS a SSK, se kterými soukromí jezdci prakticky bez úprav vyhrávali v celé řadě závodů. V roce 1926 umluvil mladý Rudolf Caracciola tehdejšího ředitele závodního oddělení Maxe Sailera, aby mu pro Velkou cenu Německa půjčil jeden kompresorový osmiválec



**Austro-Daimler ADS-R „Sascha“ v roli exponátu
firemního muzea.**

nahoře

**Vítězný Mercedes-Benz typ 28/95 z Targa Florio
1924.**

uprostřed

**Mercedes-Benz typ 680 SS, se kterým Caracciola
zvítězil ve Velké ceně Německa v roce 1928 –
poslední konstrukce Ferdinanda Porsche jako
zaměstnance společnosti Daimler-Benz.**

dole

**Střední tank Armeewagen 20 byl postaven
pouze ve dvou prototypech z roku 1928.**

nahoře vlevo

**Ferdinand Porsche a Mannschaftstransportwagen
1 během zkoušek v dubnu roku 1929
na polygonu Kama v Sovětském svazu.**

nahoře vpravo



a ve Velké ceně na okruhu Avus famózním způsobem zvítězil. A v letech 1927–1928 dovedl kompresorový Mercedes do cíle znovu na prvním místě. Zatímco kompresorové Mercedesy šly od úspěchu k úspěchu, nad jejich konstruktérem se začínaly stahovat mračna.

Mercedes-Benz typ S

V roce 1925 byla vytvořena společná konstrukční kancelář společností Daimler Motoren Gesellschaft a Benz & Cie v Mannheimu a v červnu roku 1926 došlo k fúzi obou společností do koncernu Daimler-Benz, která měla dva šéfkonstruktéry – Ferdinanda Porsche a Hanse Nibela, rodáka z Olšan nad Moravou, který proslul jako konstruktér vozu Blitzen Benz z roku 1909.

Porsche zatím pracoval na dalších vynikajících konstrukcích – v roce 1926 poprvé vyjel z bran závodu luxusní Mercedes 630 a hned po něm ještě slavnější model 630 K, který Porsche použil jako základ konstrukce pro model Mercedes 680, veřejnosti známější jako typ S. Poháněl jej přeplňovaný

šestiválec OHC o objemu 6 789 cm³, který dosahoval výkonu 180 k (132 kW) při 3 000 ot./min. Podobně jako motor „Saschi“ měl každý válec dvě zapalovací svíčky a 1 650 kg vážící vůz bez problémů dosahoval nejvyšší rychlosti 180 km/hod. Vrcholu pak dosáhl Porsche typem SS, který na typ S bezprostředně navazoval. Objem motoru byl zvětšen na 7 022 cm³ a výkon stoupl na hodnotu 200 k (160 kW).

Porsche však už neměl tak velký prostor na vlastní práci, na jaký byl dosud u DMG zvyklý, k tomu se ještě musel zabývat spory souvisejícími s nákladovostí vývoje i sériovou výrobou a smlouvu pro rok 1929 už s koncernem Daimler-Benz neprodloužil. Jediným šéfkonstruktérem koncernu se pak stal dr. Hans Nibel, který společně s Maxem Wagnerem dál rozvinul koncepci původních Porscheho typů S a SS do veleúspěšných SSK a SSKL.

Ferdinand Porsche pracoval u Daimlera nejenom na automobilech, ale podílel se i na zakázkách pro armádu. V roce 1925 dostala společnost Daimler-Benz úkol vyvinout střední tank nazvaný Armeewagen 20. Ferdinand Porsche byl jmenován vedoucím projektu, ale kvůli podmínkám Versailleské smlouvy z roku 1919 musely vývoj a zkoušky probíhat v nejpřísnějším utajení, takže projekt nesl oficiální název Grosstraktor 1 – Velký traktor 1. Bojové vozidlo mělo být 6 m dlouhé, široké 2,4 m, hmotnost neměla překročit 15 tun a výzbroj představoval kanon ráže 75 mm.

Byly postaveny dva prototypy, které až na mírné překročení hmotnosti splňovaly podmínky zadání, ale testy, které probíhaly kvůli utajení v Sovětském svazu na polygonu Kama, musely být často přerušovány kvůli nutným opravám, takže projekt byl ukončen bez doporučení k sériové výrobě.

V roce 1927 pracoval Daimler-Benz na další vojenské zakázce. Tentokrát se jednalo o obojživelné vozidlo s pohonem všech kol pojmenované jako Mannschaftstransportwagen 1 (Mtw 1). I v tomto případě byl vedoucím projektu Ferdinand Porsche, který podle zadání navrhl vozidlo s pohonem 8×8 schopné uvést

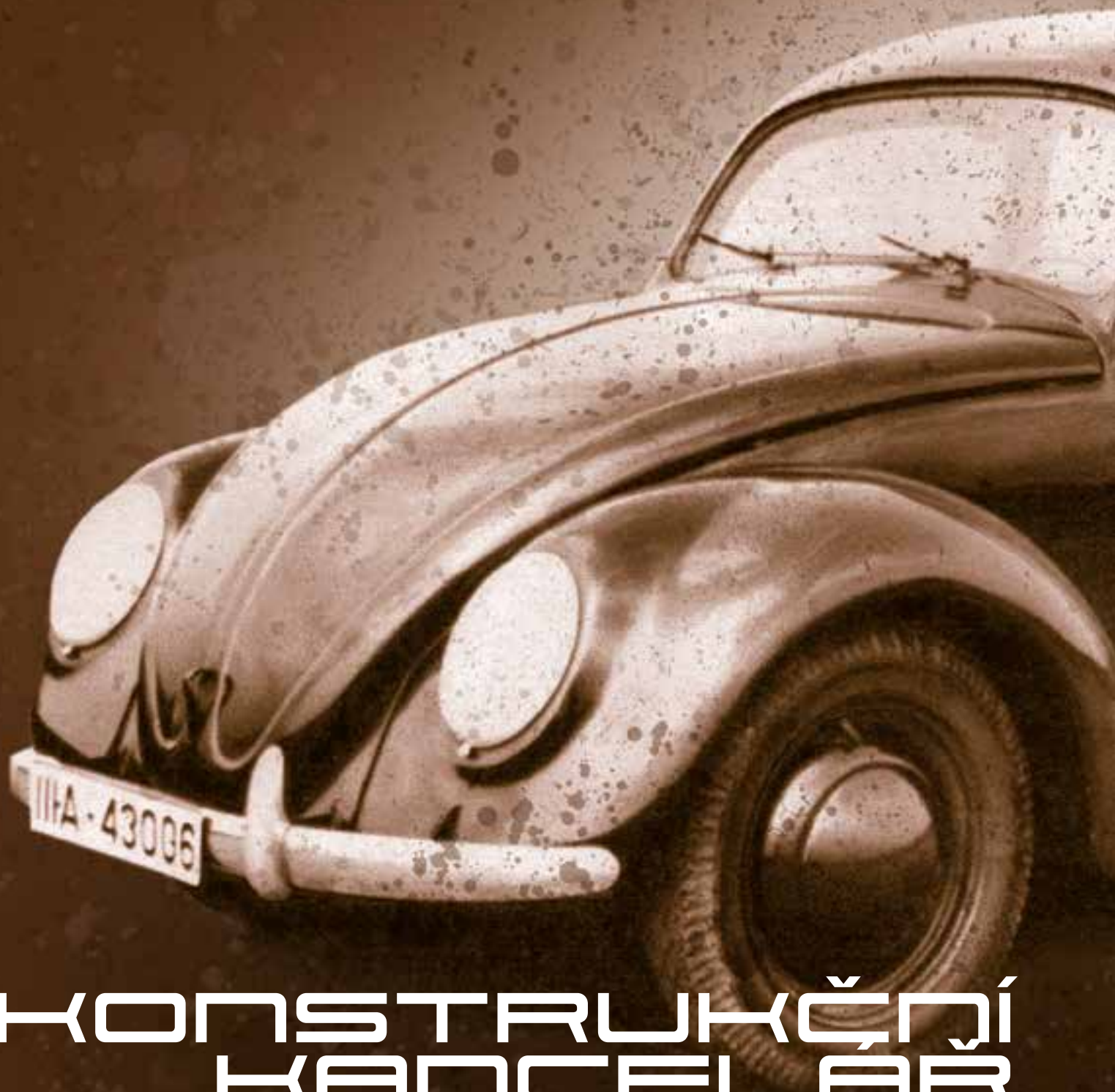
posádku v počtu pěti osob. Jeho konstrukce připomínala spíše tank včetně věže s kanonem ráže 37 mm. Ani v tomto případě nebyl Porsche úspěšný. V roce 1929 během zkoušek prototypů na polygonu Kama se projekt obojživelného vozu ukázal být jako technicky příliš komplikovaný a náročný na obsluhu i údržbu. Nakonec zůstalo jenom u dvou prototypů.

Ještě předtím, než Ferdinand Porsche od koncernu odešel, jeho dcera Louisa se v roce 1928 vdala za právníka Antona Piěcha, který ve Vídni pracoval v otcově advokátní kanceláři. O deset let starší Anton Piěch měl k Československu také velice blízko. Jeho otec Anton Paul totiž pocházel z Brna a mluvil stejně dobře česky jako německy. O rok později se pak Ferdinand Porsche dočkal prvního vnoučete – Antonovi a Louise Piěchovým se narodil syn Ernst.

Novým zaměstnavatelem Ferdinanda Porsche se tentokrát stala firma Steyr, se kterou podepsal smlouvu na tři roky. Nastoupil do funkce technického ředitele a pod jeho vedením vznikly modely Steyr Austria a Steyr Typ 30, který byl poháněn šestiválcovým motorem o objemu 2 100 cm³, a jako novinku přinesl kapalinové brzdy.

V důsledku hospodářské krize však došlo ke sloučení společností Steyr-Werke A.G. s dalšími rakouskými automobilkami Austro-Daimler a Puch a rada ředitelů nového sdružení Porscheho oznámila, že původní tříletá smlouva bude ukončena už po prvním roce jeho působení ve společnosti. Ferdinand Porsche oficiálně ukončil svou práci pro Steyr-Werke A.G. 23. 4. 1930 a o rok později, ve svých šestapadesáti letech založil vlastní firmu ve Stuttgartu, kde to velmi dobře znal. Nedbal přitom nabídek od firem General Motors nebo Škoda Plzeň. Podíl 10 % měl v nové firmě i jeho zeť Anton Piěch.

Dne 25. 4. 1931 je do obchodního rejstříku zapsána nová firma pod názvem „Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH Konstruktion und Beratungen für Motoren und Fahrzeugbau“ se sídlem na Kronenstraße ve Stuttgartu.



KONSTRUKČNÍ
KANČELÁŘ
DR. ING. H.C. F.
PORSCHE
GMBH

Ferdinand Porsche založil svou firmu v nelehkých časech hospodářské krize, přesto, nebo snad právě proto, se mu podařilo získat celou řadu vynikajících spolupracovníků, navíc ochotných pracovat sedm dní v týdnu téměř bez nároku na mzdu. Pracovní doba začínala v sedm hodin ráno a končila v deset hodin večer s dvouhodinovou přestávkou přes poledne. V sobotu byla o něco kratší – od sedmi ráno do dvou odpoledne a v neděli se nezářka konala pracovní porada mezi devátou a druhou odpoledne. Porsche jim totiž nabízel mnohem víc než jen obyčejné zaměstnání. Dostali možnost podílet se na realizaci vize geniálního automobilového konstruktéra.

V jednom ze svých dopisů Ferdinand Porsche napsal, že ještě předtím, než odešel od Steyra, se mu podařilo dořešit konstrukci lidového vozu. O tom, o jak obtížný úkol šlo, se sám vyjádřil v tom smyslu, že je mnohem jednodušší navrhnout a vyrobit třeba deset úspěšných závodních strojů než zkonstruovat

jediný prakticky upotřebitelný lidový automobil. Zbývala maličkost – získat vhodného investora, který by nejenom zaplatil vývoj, ale také měl zájem takový automobil vyrábět.

K tomu mu měl dopomoci tým, v němž hrál jednu z nejdůležitějších rolí hlavní konstruktér kanceláře Porsche, o dvacet let mladší Karl Rabe, technik téměř stejně geniální jako sám Ferdinand Porsche, který s Rabem spolupracoval ve společnosti Austro-Daimler od roku 1913. Znovu se setkali v roce 1929 u Steyr-Werke a v prosinci roku 1930 už Karl Rabe pomáhal se založením nové konstrukční kanceláře. Neméně důležitým mužem v nové firmě byl synovec Ferdinanda Porsche, rodilý Angličan schopný se domluvit nejenom svým rodným jazykem, ale samozřejmě i německy a také francouzsky – Ghislaine Kaes, který byl jako tajemník kanceláře doslova duší podniku. Nejenom pro vývoj, ale i pro samotné založení kanceláře byly důležité finanční prostředky, které měl

na starosti Adolf Rosenberg jako finanční ředitel a současně i obchodní zástupce kanceláře. S ním se Ferdinand Porsche seznámil v době svého působení u Mercedesu a Rosenberg se nyní stal i podílníkem kanceláře díky svému desetiprocentnímu vkladu. Bohužel Rosenberg byl už 30. ledna 1933 donucen, vzhledem ke svému židovskému původu, emigrovat do USA. Brzy po těchto osobnostech přišli další – konstrukci převodovek dostal na starost Karl Fröhlich a objevují se i jména naznačující český původ jejich nositelů – konstruktér motorů Josef Kales a specialista na podvozky Josef Zahradník. V listopadu roku 1931 se stal členem týmu špičkový designér Erwin Komenda a nezapomnělo se ani na schopné aerodynamiky v osobách Franze Reimspiesse a Hanse Mickla.

Projekt 7

Jednou z prvních zakázek, na které Porscheho tým pracoval, byl návrh pohonné jednotky pro čtyřdvěřový



sedan Wanderer W21, který za stejnou cenu jako konkurenční Mercedes-Benz 170 nabízel stejně kvalitní dílenské zpracování, a navíc i prostornější karoserii.

Zážehový řadový šestiválec o objemu 1 690 cm³ s ventilovým rozvodem OHV měl výkon 35 k (26 kW) a poprvé byl použit už v roce 1931 pro kabriolet Wanderer W14. V rozmezí let 1933 až 1938 bylo postaveno téměř třicet tisíc vozů tohoto typu.

Projekt 12

V roce 1931 si nechal Ferdinand Porsche patentovat vlastní systém odpružení pomocí torzních tyčí a od září téhož roku se začalo pracovat na první objednávce související s Porscheho snem – lidovým vozem.

Do konce března roku 1932 byly na základě objednávky společnosti Zündapp postaveny tři prototypy označované jako Projekt Typ 12, jejichž karoserie dodala známá karosárna Reutter. Jenomže celá věc měla háček. Zatímco Ferdinand Porsche počítal

s použitím jednoduchého plochého vzduchem chlazeného čtyřválcového motoru, vedení Zündappu chtělo použít pětiválcový hvězdicový letecký motor a svůj záměr také prosadilo.

Výsledky prvních zkoušek prototypů v roce 1932 prokázaly nevhodnost zvoleného pohonu. Další vývoj by vyžadoval příliš mnoho času a mnohem víc finančních prostředků, které vedení společnosti Zündapp nehodlalo investovat, a celý projekt byl ukončen.

Rok 1932 byl pro Ferdinanda Porsche důležitý jak v profesním, tak v osobním životě. Jednak se stal podruhé dědečkem, když se manželům Piěchovým narodila dcera Louisa, a začátkem léta roku 1932 dostal nabídku ze Sovětského svazu – měl se stát generálním ředitelem vývoje a konstrukce všech svazových vozidel. Sovětský svaz opravdu navštívil, a dokonce byl v dobrém slova smyslu překvapen. V dopise Ghislaineu Kaesovi doslova napsal: „To,

spojené kruhy v emblému společnosti Audi. A čtyři kruhy nesl na své přídě i vůz, na jehož konstrukci podle nových technických předpisů pro závodní automobily začala konstrukční kancelář Porsche pracovat na konci roku 1932. Za tím účelem byla ve stejném roce založena dceřiná společnost kanceláře Porsche – Hochleistungsfahrzeugbau GmbH.

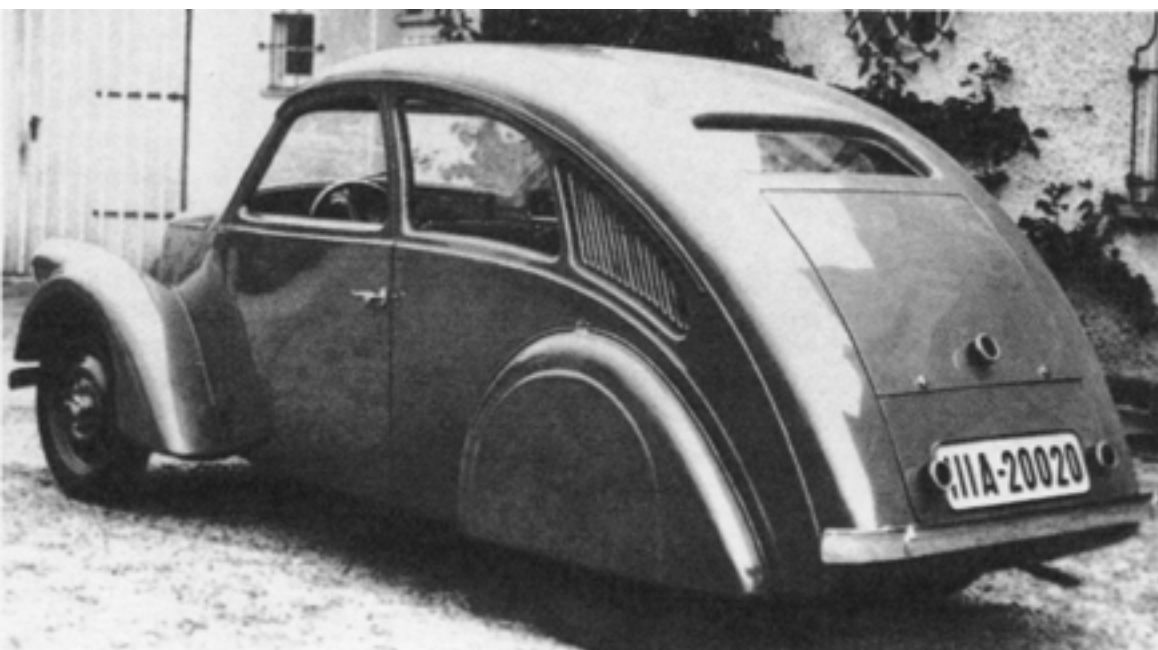
Projekt 22 – P-Wagen

Porsche se nechal inspirovat designem Benz Tropfenwagen Maxe Wagnera z roku 1923 a aerodynamickými karoseriemi Rumpler a vytvořil koncept závodního vozu s motorem uloženým za řidičem, sedícím téměř u přední nápravy. Pro ještě lepší rozložení hmotnosti byla mezi motorem a řidičem umístěna objemná palivová nádrž, což ve výsledku znamenalo 58,2% zatížení zadní nápravy při plné nádrži a 58% při prázdné nádrži.

Neortodoxní konstrukce nadchla generálního ředitele Auto Unionu Klause Detlofa von Oertzen, jenže na takový projekt bylo zapotřebí velké množství peněz a těmi společnost Auto Union zatím nedisponovala. Von Oertzen proto zorganizoval schůzku s nově zvoleným říšským kancléřem Adolfem Hitlerem, který byl zatím vnímán především jako tvůrce německého hospodářského zázraku. Ferdinand Porsche Hitlerovi imponoval jako geniální konstruktér a na konci schůzky odcházeli Von Oertzen s Porsche s tím, že polovina podpory pro vývoj a stavbu závodního automobilu, kterou měl původně obdržet jenom Daimler-Benz, bude určena pro Auto Union. Podmínkou byl požadavek, aby byl v březnu roku 1934 vůz připraven pro dosažení rekordů na novém berlínském okruhu Avus.

Monopost Auto Union, označovaný také jako P-Wagen, byl konstruován souběžně s Mercedesem podle nové formule, uведенé v platnost v roce 1934. Podle ní byla předepsaná suchá hmotnost nejvýše 750 kg a šířka karoserie byla omezena minimální hodnotou 150 cm, pro motor nebylo stanoveno žádné omezení.

12. ledna 1934 se nové závodní automobily Auto Union poprvé objevily na berlínském okruhu Avus ještě pod označením Porscheho konstrukční kanceláře. Za konstrukci podvozku byl odpovědný Karl Rabe a motor dostal na starost Josef Kales. První kompresorový motor Auto Unionu typ A měl šestnáct válců o celkovém objemu 4 358 cm³ a dával výkon 299 k (220 kW) při 4500 ot/min. Poměrně nízký



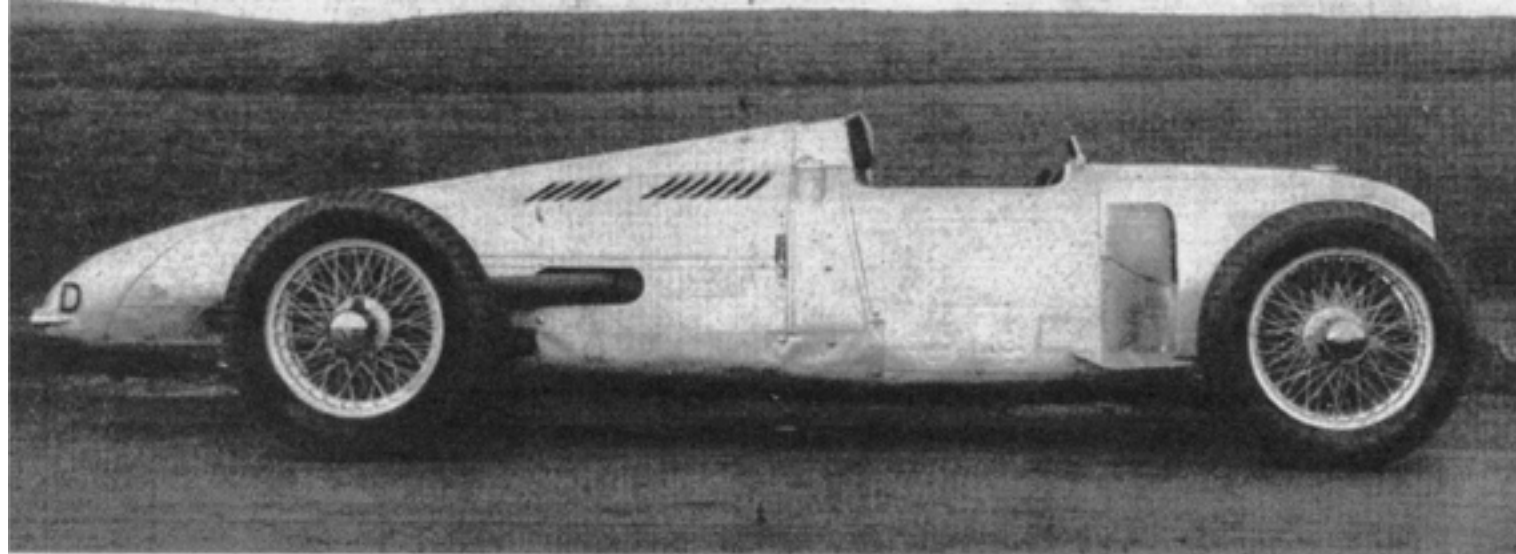
První postavený prototyp lidového vozu pro Zündapp měl ještě klasickou tříprostorovou karoserii. Před vozem označovaným jako Projekt 12 stojí Ferry Porsche.

předchozí strana

Další prototyp pro Zündapp Projekt 12 dostal aerodynamicky tvarovanou zád, příděl měla zatím ještě klasické uspořádání s oddělenými blatníky.

co jsem tam viděl, bylo úžasné.“ Navíc Stalin, stejně jako Porsche, obdivoval systém výroby, který zavedl Henry Ford při produkci svého modelu T, a podobným způsobem chtěl motorizovat Sovětský svaz, ale Porsche velkorysou nabídku nakonec nepřijal. Svoje rozhodnutí zdůvodnil neznalostí ruštiny.

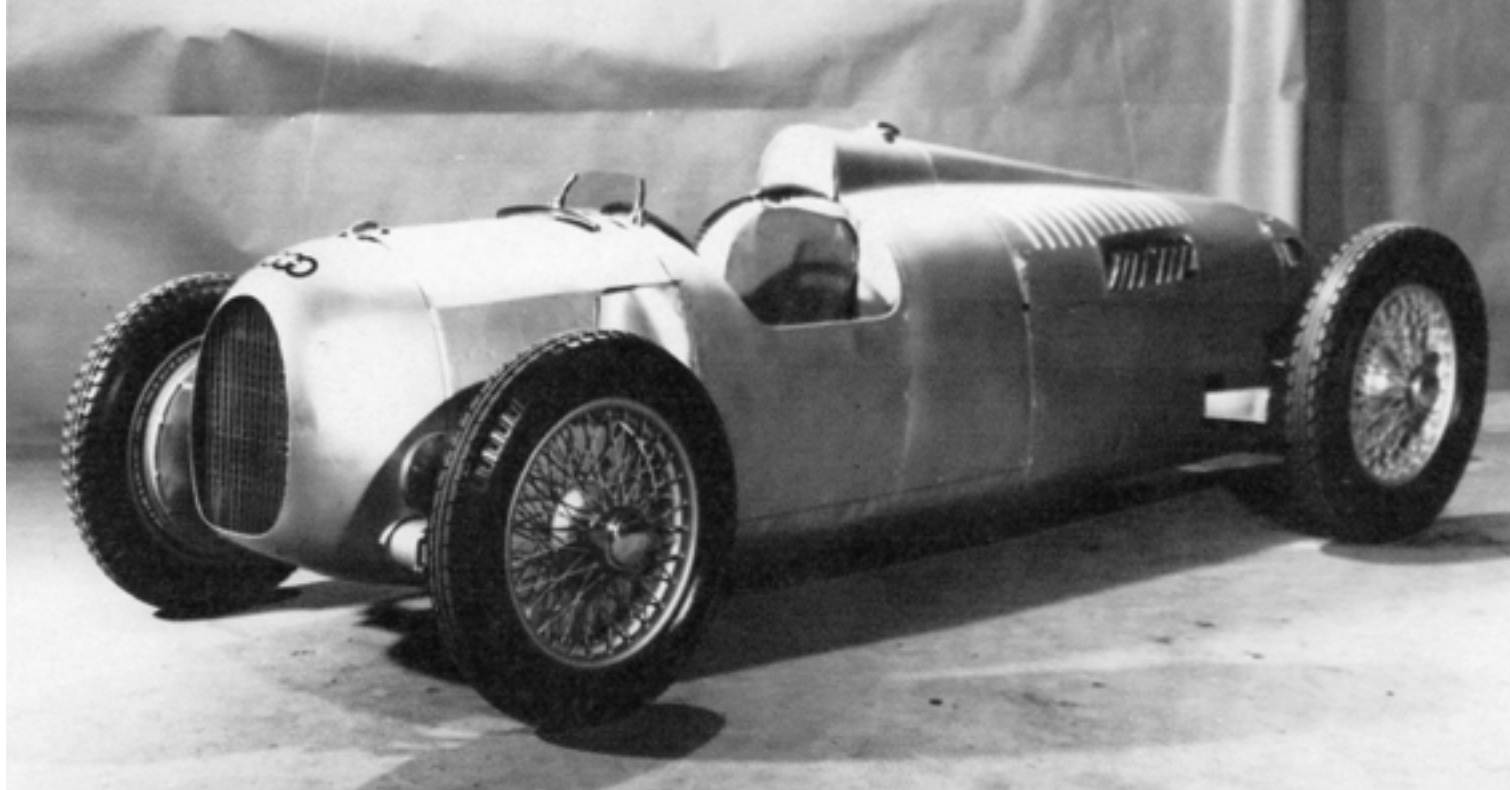
Z profesního hlediska byl pro Ferdinanda Porsche nejdůležitější událostí vznik společnosti Auto Union AG spojením čtyř továren, které v té době stály na pokraji finančního zhroutení a pro něž toto sloučení znamenalo záchranu. Sloučení továren DKW, Audi, Horch a Wanderer dodnes symbolizují čtyři



Der Porsche-Rennwagen der Auto-Union startbereit.

Das Bild zeigt den schon vor seinem eigentlichen Debut auf der Rennbahn berühmt gewordenen P-Wagen, anlässlich der erfolgreichen Probefahrten auf dem Nürburgring.





počet otáček volil Porsche proto, aby bylo dosaženo příznivějšího průběhu výkonové křivky a také přijatelné spolehlivosti. Mohutný točivý moment motoru 870 Nm při 2 500 min⁻¹ také umožňoval použití pouze čtyřstupňové převodovky. Velký a výkonný motor měl i odpovídající téměř gargantuovskou spotřebu, která mohla dosáhnout i hodnoty 200 litrů na 100 km. S ohledem na tuto skutečnost musela palivová nádrž disponovat přiměřeným objemem – během zhruba pětisetkilometrového závodu bylo totiž možné tankovat pouze jednou. Hmotnost paliva přitom nesměla svým úbytkem narušit stabilitu vozu, a i proto bylo zvoleno její umístění mezi prostorem pro řidiče a motorem. Tvar karoserie byl upravován na základě měření v aerodynamickém tunelu.

Řídit tunu vážící monstrum dosahující rychlosti kolem tří set kilometrů v hodině rozhodně nebylo nijak snadné. Poloha jezdce s pokrčenýma rukama

a trupem nakloněným k obrovskému volantů nebyla samoúčelná, jenom udržet tento výkonný automobil na závodní trati – to zcela určitě nebyla práce pro slečinky. Dokonale se s ním sžili jen Rosemeyer a Nuvoletti a snad i Stuck a Varzi, ostatní jezdci se za jeho volant příliš nehrnuli. To však nebránilo Hansi Stuckovi, aby už v březnu roku 1934 překonal na okruhu Avus rovnou tři světové rekordy a brzy nato zvítězil v GP Německa, Švýcarska a na Masarykově okruhu v Brně.

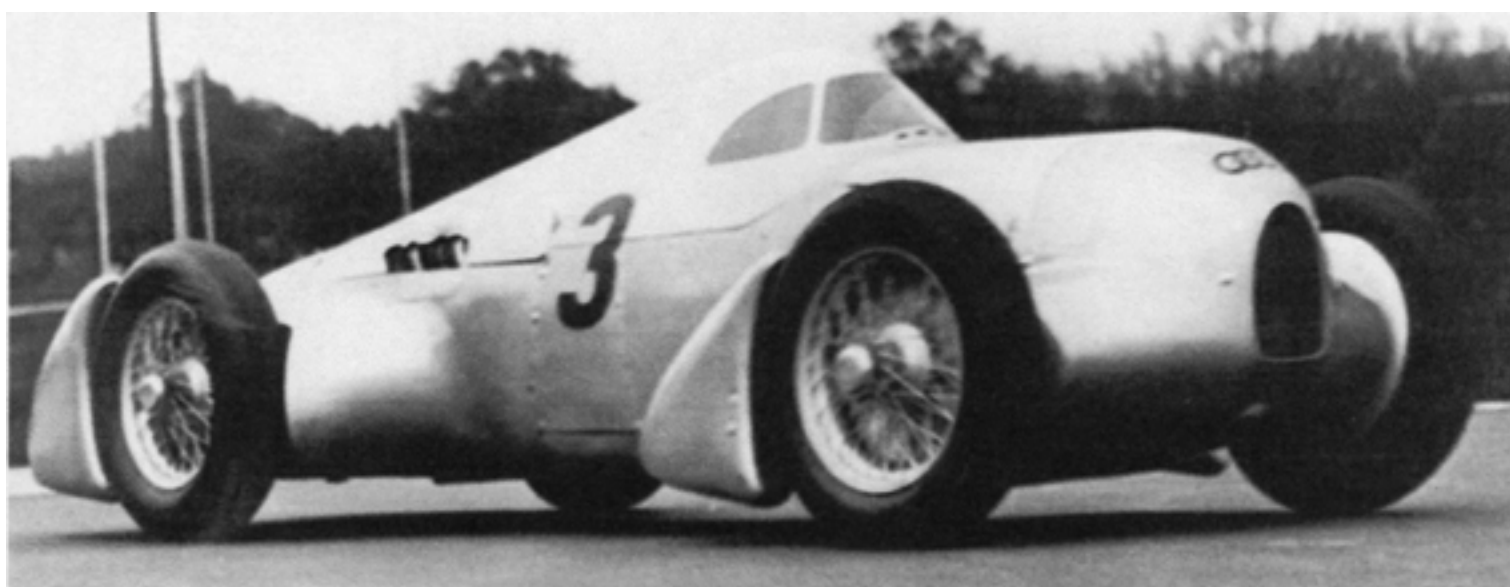
V roce 1935 vyjel další model B s objemem motoru zvětšeným na pět litrů a výkonem 375 k (276 kW) při 4 800 ot/min. Do závodního týmu Auto Union přišel další vynikající jezdec třicátých let, Achille Varzi, který zvítězil na Velké ceně Tunisu. Stuck přivezl první místo z Velké ceny Itálie a Bernd Rosemeyer se prohnal cílem jako první s náskokem šesti minut před ostatními jezdci na okruhu v Brně.

*Fotografie otištěná v únorovém čísle
Allgemeine Automobil Zeitung z roku 1934.*

*Auto Union typ A na brněnské Grand Prix
v roce 1934. V bílé kombinéze Hans Stuck,
za ním stojí Ferdinand Porsche.*

*Auto Union typ B z roku 1935 měl větší
a silnější motor, delší rozvor a kratší karosérii.*

*V roce 1935 dosáhl Hans Stuck s upraveným
Auto Unionem typu B na italské dálnici mezi
Florencií a Luccou rychlosti 320 km/hod.*





Svědkiem prvního vítězství jednoho z největších talentů byl i jeho velký fanoušek spisovatel Karel Čapek.

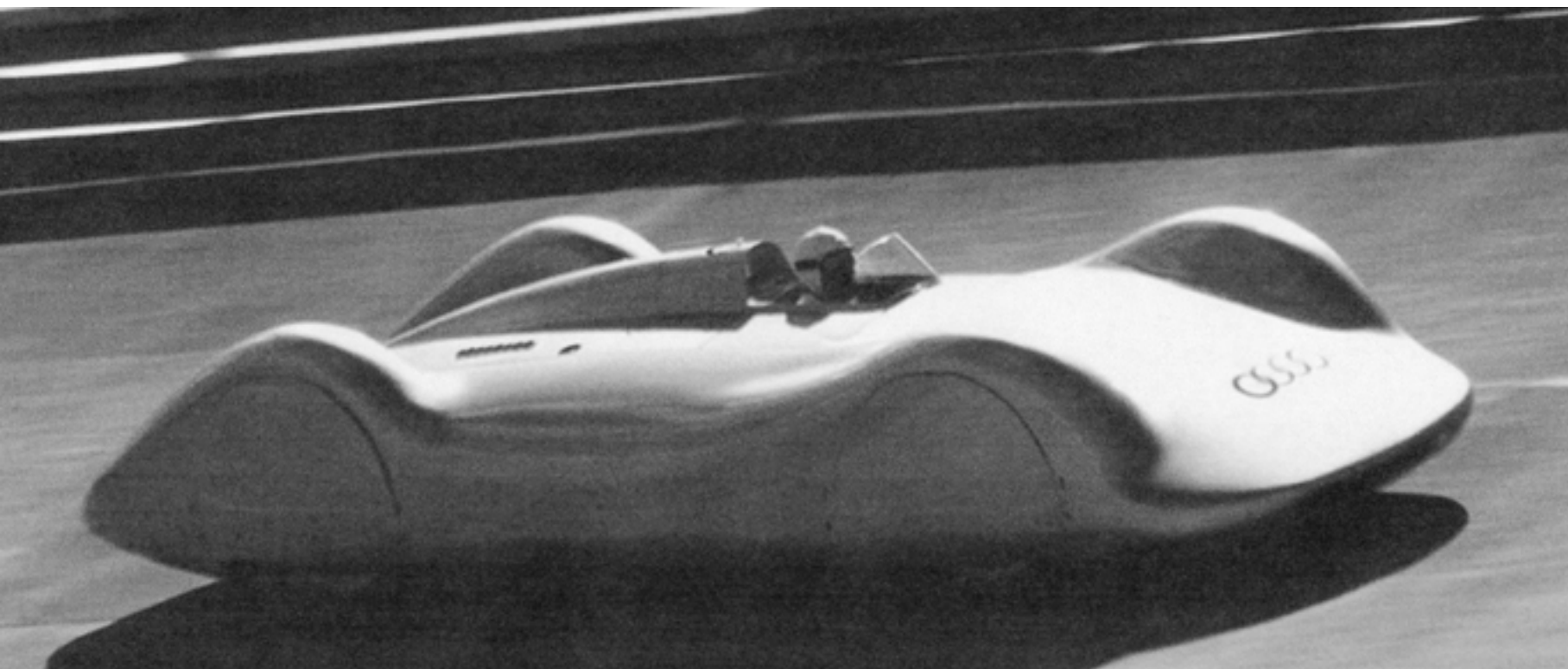
V roce 1935 se podařilo dosáhnout i rekordu v kategorii vozů s motorem o zdvihovém objemu 3 až 5 litrů – Hans Stuck s upraveným Auto Unionem typu B na italské dálnici mezi Florencií a Luccou dosáhl rychlosti 320 km/hod. Ve stejném roce bylo dosaženo rekordu pro kategorii s motory o zdvihovém objemu 5 až 8 litrů na dálnici mezi Frankfurtem nad Mohanem a Heidelbergem opět s Hansem Stuckem za volantem. Poznatky z těchto rekordních

jízd pak byly uplatněny při stavbě Auto Unionu typ C Stromlinie.

V létech 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, který mu umožňoval řídit se po trati v té době téměř nepředstavitelnou rychlostí 330 km/hod. Typ C se také stal nejúspěšnějším provedením z celé řady předválečných monopostů Auto Union a v roce 1936 byl na závodních okruzích k neporažení. Rosemeyer s ním dojel na prvním místě ve Velkých cenách Německa, Švýcarska a Itálie

a získal titul Mistra Evropy v závodech na okruzích. Varzi zvítězil ve Velké ceně Tripolisu.

Rok 1937 přinesl vítězství Rudolfu Haasemu ve Velké ceně Belgie, Rosemeyer zvítězil v Donningtonu atd. Vedle těchto úspěchů získaly závodní Auto Uniony celou řadu prvních míst v různých závodech do vrchu, které se tehdy těšily velké oblibě, a Rosemeyer nejenže ustanovil rovnou tři rychlostní rekordy – s pevným startem na 1 km dosáhl rychlosti 188,7 km/h, s pevným startem na 1 míli 232,2 km/h, s letmým startem na 10 mil 360,3 km/h, ale v říjnu roku 1937 také jako první v historii na veřejné silnici





překonal hranici 400 km, když jel s Auto Unionem typ C Stirlingem rychlostí 406 km/hod.

Auto Uniony Stirling s aerodynamicky tvarovanou karoserií nebyly určeny jenom k překonávání rekordů, ale účastnily se i závodů na rychlých tratích, jakou byl například Avus, kde Luigi Fagioli v roce 1937 zajel rekordní kolo za 4 minuty a 8 sekund, což odpovídá průměrné rychlosti 280 km/hod. Překonán byl až za dvacet let, v roce 1957.

Pro rok 1938 vypsal AIACR – předchůdce FIA – nová pravidla pro vozy jezdců Grand Prix, která omezovala zdvihový objem motorů na tři litry, ale to už

Ferdinandovi Porsche vypršela smlouva se společností Auto Union. Svůj úkol více než splnil a mohl se věnovat práci na jiných projektech.

Projekt 80

Jedním z nich byl další rekordní automobil označovaný jako Projekt 80. Aerodynamické Auto Uniony sice získávaly jeden rekord za druhým, ale vždy šlo o rekordy v kategorii limitované objemem pohonné jednotky. Tentokrát šlo o automobil, který měl překonat absolutní rychlostní rekord pro pozemní vozidla.

Bernd Rosemayer s Auto Unionem typ C v závodě do vrchu Eifel v červnu roku 1937. Dojel na prvním místě stejně jako v roce 1936.
předchozí strana nahoře

Auto Union typ C Stirling z roku 1937 byl kromě překonávání rekordů určen i pro závody na extrémně rychlých tratích.
předchozí strana dole

K překonání absolutního rychlostního rekordu byl určen Projekt 80 poháněný leteckým motorem DB 601.
nahoře

Rekordní Projekt 80 ve firemním muzeu MercedesBenz.
dole



V roce 1933 byly postaveny tři prototypy lidového automobilu NSU navržené konstrukční kanceláří jako Projekt 32 navzájem se lišící tvarem karoserie, přičemž jeden z nich byl i kabriolet.

nahoře

Jeden ze tří prototypů Projekt 32 z roku 1933 před kanceláří Porsche na Kronenstraße 24 ve Stuttgartu.

dole

V červnu roku 1936 předvedl Ferdinand Porsche Hitlerovi plně funkční vzorky lidového vozu označeného jako Projekt 60. Na snímku prototyp V3.

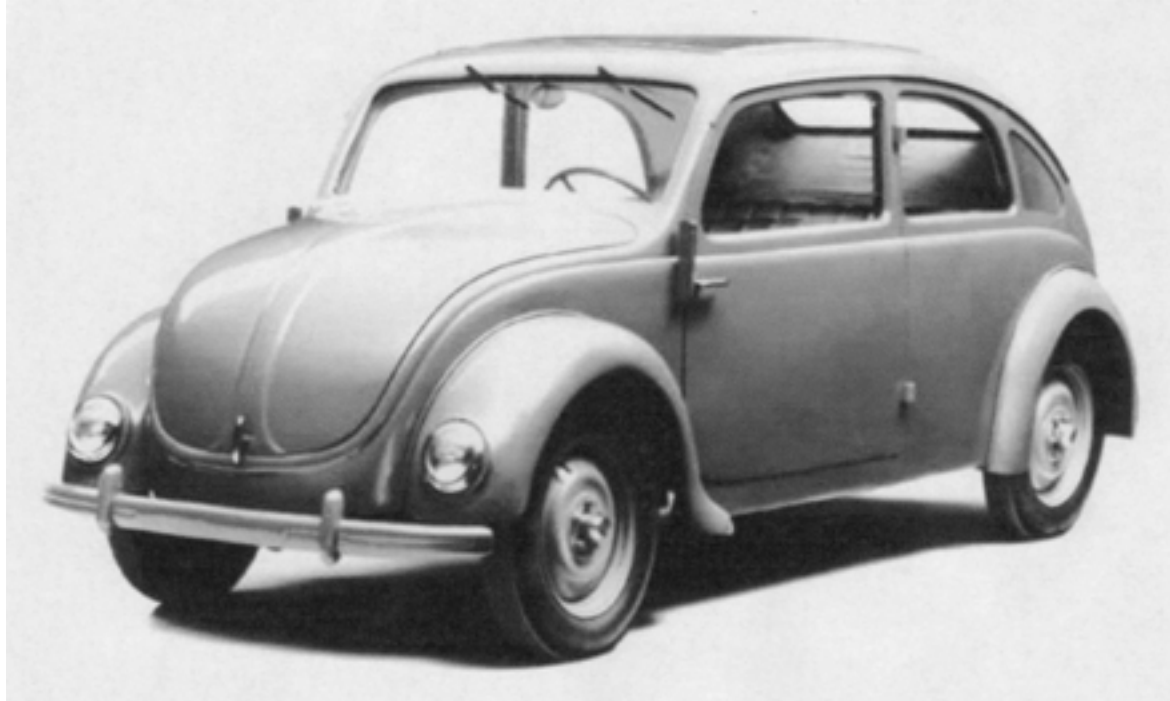
následující strana nahoře

Projekt 60 prototyp W30 z roku 1937.

následující strana dole

Na podzim roku 1936 souhlasil ředitel koncernu Daimler-Benz Wilhelm Kissel s návrhem Hanse Stucka, podle kterého měl Daimler-Benz u konstrukční kanceláře Porsche objednat vývoj a stavbu podvozku určeného k překonání světového rychlostního rekordu. Návrh konceptu takového vozu přinesl Ferdinand Porsche na první poradě v sídle koncernu Daimler-Benz už v březnu roku 1937. Automobil měl být poháněn leteckým dvanáctiválcovým motorem DB 601, se kterým měla být po pětikilometrovém rozjezdu dosažena rychlost 550 km/hod za předpokladu, že výkon motoru bude minimálně 2 200 k (1 618 kW). Jeho podvozek byl zajímavý použitím tří náprav s nezávisle uloženými výkyvnými poloosami, přičemž každá z nich měla jiný rozchod kol a dvě byly hnané. Pilot rychlostního speciálu ovládal čtyři ze šesti kol. Za pozornost stála i samotná karoserie s hodnotou součinitele odporu vzduchu $C_x=0,18$. Nezapomeňte, že se píše rok 1937. Kvůli dosažení potřebného přitlaku 900 kg byla její součástí krátká křídla s negativním profilem. Aerodynamika byla dílem Josefa Mickla a stavbu hliníkové skořepiny upevněné na prostorovém trubkovém rámu realizoval institut FKFS.

V druhé polovině roku byly v Untertürkheimu dokončeny jednotlivé díly rekordního vozu. Mezitím byla připravena i třetí verze motoru označená DB 603 schopná produkovat výkon 3 002 k (2 208 kW) a díky tomu mohla být předpokládána rychlost až 750 km/hod.



V roce 1939 byl dokončen rekordní vůz dlouhý 8,2 m, široký 3,2 m a vysoký 1,74 m – monstrum s hmotností 2,5 tuny, jehož vývoj a stavba spolykaly astronomických 600 000 říšských marek – a přesto nikdy k žádné rekordní jízdě nevyjel.

Chyběla totiž maličkost v podobě dostatečně dlouhé trati. Tou měla být dálnice mezi Dessau a Lipskem s rovným deset kilometrů dlouhým úsekem. Jenže ta měla být dostavěna až v roce 1940.

Projekt 32

Od roku 1932 jako by nastal zlom. Státní podpora určená na podporu vývoje závodního Auto Unionu dostala konstrukční kancelář z finančních problémů a časy spojené s nedostatkem financí mohly být zapomenuty. Souběžně s vývojem závodních a rekordních vozů pak běžely i práce na vývoji lidového automobilu.

V srpnu roku 1933 byl vypracován Projekt 32, který připomínal pozdější slavný Volkswagen „Brouk“. Malý automobil vyvinutý na zakázku generálního ředitele společnosti NSU, Fritze von Falkenhayna, byl dokonce od svého počátku poháněn motorem, který Porsche doporučoval. Jedenapůllitrový čtyřválcový boxer vycházel z motoru navrženého Ferdinandem Porsche v roce 1912 jako pohonná jednotka pro letadla.

Všechno vypadalo více než slibně, byly postaveny tři prototypy, ale i v tomto případě byly rostoucí náklady na vývoj příčinou předčasného ukončení projektu. Výroba motocyklů právě prožívala konjunkturu a vedení společnosti NSU nevidělo žádný důvod pro rozšíření výroby o produkci automobilů.

Projekt 60

Adolf Hitler v projevu na Berlínském autosalonu v roce 1933 vyjádřil podporu rozvoje



automobilismu a s ním související výstavbě nových dálnic, která byla skutečně zahájena na podzim téhož roku. O rok později uvedl, že vedle výstavby dálniční sítě je dalším cílem výroba vozu pro nejširší vrstvy obyvatelstva. Takový vůz by měl uvést čtyři osoby cestovní rychlostí 100 km/hod a jeho cena by neměla překročit 1 000 marek. Jenom pro doplnění – nejlevnější automobil vyráběný v Německu v polovině třicátých let byl Opel Kadett se samonosnou ocelovou dvoudveřovou karoserií a motorem 1,1 litru, který se prodával za 1 650 marek. Kvalifikovaný dělník přitom v roce 1938 vydělával sto marek měsíčně.

Porsche v dubnu roku 1934 zaslal na Říšské ministerstvo dopravy podrobný popis konceptu lidového vozu a o tři měsíce později se znovu sešel s Adolfem Hitlerem. Ještě téhož roku obdržela konstrukční kancelář Porsche zakázku od Reichsverband der Automobilindustrie na vývoj lidového vozu.

V roce 1935 se Hitler dozvěděl, že Ferdinand Porsche má stále ještě československé občanství a Porsche brzy dostal dopis s upozorněním na tuto nesrovnalost. Německý lidový vůz by měl přece navrhnout a vyrábět německý státní příslušník. Porsche reaguje, jak je jeho zvykem – pragmaticky. Na československém konzulátu podepíše prohlášení, že se vzdává občanství, a záhy se stává občanem Říše.

Na Ferdinanda Porsche však čekaly v tomto roce i příjemnější události. Už potřetí se stal dědečkem – 11. prosince se manželce jeho syna Ferryho, Dorothei, rozené Reitzové a přezdívané Dodo, narodil syn Ferdinand Alexander Porsche – budoucí autor designu Porsche 911.

V červnu roku 1936 Porsche předvedl Hitlerovi dva plně funkční prototypy označené Projekt 60, při jejichž konstrukci vycházel z nerealizovaného projektu pro společnost NSU z roku 1933. Prezentace byla natolik úspěšná, že byl schválen i Porscheho

návrh, aby výroba pokusné série prvních třiceti vozů označovaných jako V 303 byla zadána firmě Daimler-Benz.

Jenže v pokřiveném světě jakéhokoliv totalitního režimu nestačí odvádět kvalitní práci. Pokud chcete něčeho dosáhnout, jako v Porscheho případě státem podporované výroby automobilů dostupných co možná nejširšímu okruhu zájemců, pak by se vaše názory měly shodovat se státní ideologií. A nejlepší způsobem, jak tyto názory veřejně vyjádřit, je vstup do správné partaje. V předválečném Německu byla touto partají NSDAP. Ferdinand Porsche nikdy neudělal nic, co by mohlo jen náznakem ohrozit splnění jeho snu, proto splnil i tuto podmínku a do NSDAP v roce 1937 vstoupil.

Celá věc ale měla háček. Jeho legitimace měla číslo 5 643 287, což zrovna nesvědčí o Porscheho příliš velké horlivosti, s jakou by měl přistupovat k politice NSDAP. Navíc mluvil divnou němčinou s rakouským přízvukem, a ještě k tomu se ani nenarodil v Německu, ale v rakousko-uherském mocnářství kdesi v českých Sudetech. A tak na jedné straně se v roce 1937 Porsche zařadil mezi první držitele Hitlerovy Německé národní ceny pro umění a vědu, a dokonce už od roku 1934 měl pověření k výstavbě továrny na výrobu lidových automobilů, ale ve skutečnosti výstavbu „nejmodernějšího automobilového závodu světa“ neřídil on, nýbrž organizace Kraft durch Freude (KdF) – doslovně přeloženo Radostí k síle – a samotná Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH (Společnost pro přípravu německého lidového vozu) byla založena teprve v roce 1937.

Porsche byl především konstruktér a jeho jediným zájmem bylo technické řešení problému, kdo co řídí, to jej zajímalo pramálo, pokud to negativně neovlivňovalo jeho práci. Proto společně se svým synem odjel v roce 1937 do USA, aby nakoupil technologické zařízení pro lisování hlubokotažných plechů a seznámil se s organizací výroby automobilů, kterou zavedl Henry Ford. Ferdinand Porsche byl jeho velkým obdivovatelem a systém realizovaný ve Fordových továrnách měl být zaveden i v připravované továrně určené k výrobě německého lidového automobilu. Během této studijní cesty Ferdinand Porsche nejspíš pochopil, že Hitlerovo megalomanství je na hony vzdáleno od Fordova racionálního přístupu k výrobě i prodeji osobních automobilů.



Jeden z prvních sériových KdF typ 60 z roku 1939.

Mezitím byla v Německu na základě vyhodnocení leteckých snímků vybrána vhodná lokalita pro stavbu budoucí továrny v katastru Fallersleбену v Dolním Sasku nedaleko zámku Wolfsburg a 26. května 1938 byl za přítomnosti Adolfa Hitlera, Ferdinanda Porsche a jeho syna Ferryho položen základní kámen. Hitler navrhoval, aby se nová továrna jmenovala Porsche-Werke, ale to Porsche rezolutně odmítl a továrna dostala název Volkswagenwerk GmbH. Pod stejným pojmenováním pak vystupovala i původní Společnost pro přípravu německého lidového vozu – Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH. Kromě továrny začalo v její těsné blízkosti vznikat i nové město pro ubytování zaměstnanců tzv. Stadt des KdF-Wagens – čili město automobilu KdF, ve kterém už v prosinci roku 1938 bydlelo 1 144 osob. Během dvou let jejich počet vzrostl na téměř patnáctinásobek a dále rostl až na současných 123 000. V květnu roku 1945 bylo město přejmenováno na libozvučnější Wolfsburg a místo názvu automobilu KdF Wagen navrženého Hitlerem byl použit název, kterým svůj „automobil pro každého“ označoval Porsche už v roce 1931 – Volkswagen.

Současně byla státem vyhlášena akce, během které si měli její účastníci jedenkrát týdně zakoupit známku se siluetou automobilu, a tak postupně

naspořit 990 marek jako cenu za jejich budoucí automobil a dalších 200 marek na dvouleté povinné pojištění. Pokud by mělo jít o verzi kabriolet, museli si doplatit dalších šedesát marek. Pravidelnými vklady tak mělo být podpořeno zahájení sériové výroby.

A teď se začaly objevovat první problémy, které se však měly naplno projevit o několik let později. Do akce se přihlásilo na 170 000 osob a během několika let jejich počet vzrostl na 350 000. To by znamenalo roční produkci kolem osmdesáti tisíc vozů jenom pro účastníky akce, ale ještě horší bylo, že při kalkulaci z roku 1939 se ukázalo, že i při roční produkci dvěstěpadesáti tisíc vozů by továrna na každém vyrobeném vozu vykazala ztrátu přibližně tisíc marek. Hitler však trval na svém a na začátku roku 1939 byly vyrobeny první sériové vozy, z nichž jeden daroval své družce Evě Braunové k narozeninám.

Nakonec nebylo vyrobeno ani dvě sta sériových vozů KdF a vypukla druhá světová válka. Po jejím skončení naspořené peníze tisíců čekatelů na nový automobil ztratily svou hodnotu. Továrna byla pod britskou okupační správou a až po šestnácti letech soudních sporů, v roce 1961, byla „předplatitelům“ poskytnuta desítiprocentní sleva z ceny nového vozu.

Další problém přišel ze strany, odkud by to Ferdinand Porsche nejspíš nečekal. Kopřivnická Tatra podala na Volkswagenwerk GmbH žalobu kvůli nápadné podobnosti KdF s jejím prototypem Tatra V570, který byl v Kopřivnici postaven v roce 1933 podle návrhu Hanse Ledwinky.

První prototyp pojmenovaný Tatra V570 postavený v roce 1931 pozdější Volkswagen, až na koncepci pohonu, nepřipomínal ani vzdáleně. Šlo o dvoudveřový tudor, jehož tříprostorová karoserie nijak nevybočovala ze zvyklostí přelomu dvacátých a třicátých let. Podobně vypadal i Porsche Projekt 12 – ideový předchůdce Volkswagenu. Porsche měl jeho návrh hotový už v roce 1929, ještě v době, kdy pracoval pro rakouský Steyr, ale první prototyp byl dokončen až v roce 1932 a jeho karoserie připomínala jiný vůz s motorem uloženým vzadu – Mercedes-Benz 120, vyráběný v letech 1931 až 1939. Splývavou záď dostal až druhý vyrobený prototyp Porsche Projekt 12 z roku 1932. Jeho předěly si zatím zachovala původní konvenční vzhled. Prototyp Tatra V570 s aerodynamickou karoserií byl však dokončen až v roce 1933.

Ve stejném roce, jako byl postaven prototyp Tatra V570 s aerodynamicky tvarovanou karoserií, dokončil i Porsche svůj Projekt 32 poháněný jednapůllitrovým vzduchem chlazeným čtyřválcovým boxerem, který původně navrhoval i pro Projekt 12. Karoserie Projektu 32 se prototypu Tatra V570 skutečně podobá, hlavní rozdíl je v uložení světlometů, které jsou u Porscheho prototypu v blatnících a působí modernějším dojmem. Ale ani tento prototyp se nedočkal sériové výroby a následující Projekt 60 z roku 1936 už připomíná Tatra V 570 jenom vzdáleně.

Pokud se týká konceptu pohonu s motorem uloženým za zadní nápravou, je zřejmé, že Porsche i Ledwinka si vyměňovali názory na možné způsoby konstrukčního řešení jednotlivých prvků. Ferdinand Porsche byl s ohledem na přátelství, které jej pojilo s Hansem Ledwinkou, soudním sporem znechucen a na otázku týkající se autorství jenom nevrle odpověděl v tomto smyslu: „No, někdy jsem se díval přes rameno já jemu a někdy se přes rameno díval on mně.“ V té době si nejspíš Porsche ani Ledwinka sotva uměli představit, že by kvůli jejich vzájemným výměnám názorů mohlo někdy dojít k soudní pří.

Tady bude na místě krátké zastavení věnované osobnosti Hanse Ledwinky. Zpravidla se uvádí, že byl rakouského původu, a přestože dlouho pracoval v kopřivnické Tatrovce, a dokonce se stal jejím technickým ředitelem, nikdy se nenaučil česky, zatímco Ferdinand Porsche mluvil stejně dobře česky i německy. Hans Ledwinka se skutečně narodil 14. února 1878 v rakouském Klosterneuburgu, ale jeho otec Anton Ledwinka pocházel z Brtnice u Jihlavy. Po vyučení studoval Hans Ledwinka na vídeňské průmyslovce a od roku 1897 pracoval v kopřivnické Nesselsdorfer Wagenbau. V roce 1902 odešel k vídeňské firmě Max Friedmann, ale v roce 1905 byl už znovu v Kopřivnici, kde vydržel až do roku 1945. Jedinou výjimkou bylo období první světové války, kdy až do roku 1921 pracoval v rakouské zbrojovce, později přejmenované na Steyr-Werke AG, kde v roce 1920 začali podle Ledwinkova návrhu vyrábět svůj první automobil Steyr Typ II. Právě tady se spřátelil s Ferdinandem Porsche, který jako ředitel společnosti Austro-Daimler byl u toho, když bylo rozhodnuto, že v rakouské zbrojovce vznikne automobilové oddělení. Oba měli stejný sen – postavit lidový automobil – a Hans

Ledwinka byl v tomto ohledu šťastnější. Podílel se na stavbě prvního kopřivnického automobilu Präsident i prvního závodního automobilu NW postaveného pro barona Liebiga, ale jeho nejzásadnější prací byla konstrukce skutečného lidového automobilu – Tatra 11 z roku 1923 s centrální nosnou rourou tvořící páteřový rám, výkyvnými polonápravami a vzduchem chlazeným motorem. Neméně významnou Ledwinkovou konstrukcí byla aerodynamická Tatra 77 z roku 1934 poháněná třílitrovým osmiválcem, která znamenala skutečnou revoluci. Dokonce i Adolf Hitler se vyjádřil v tom smyslu, že právě takové vozy by rád viděl na německých dálnicích. V roce 1931 byl podle návrhu, který vypracoval Hans Ledwinka ve spolupráci se svým synem Erichem a Ing. Überlackerm, dokončen další prototyp lidového vozu, tentokrát s motorem uloženým v zádi vozu – Tatra V570. Přes nadějně výsledky provozních zkoušek se malá aerodynamicky tvarovaná Tatra nedostala do sériové výroby. Jedním z důvodů byla více než dobrá prodejnost následníka lidových Tater 11 a 12 – Tatra 57. Navíc Tatra v roce 1937 zahájila výrobu menší zjednodušené verze aerodynamických typů 77 a 87. Tatra 97 oproti KdF nabízel dokonalejší technická řešení a prostornější karoserii, ale do roku 1939 vzniklo pouhých 510 vozů.

V této souvislosti je zajímavé, že Ferdinand Porsche nabízel projekt lidového vozu s motorem uloženým vzadu společnosti Auto Union ještě předtím, než poslal podrobný popis jeho koncepce na Říšské ministerstvo dopravy. Předseda představenstva Auto Unionu, velmi dobrý přítel Ferdinanda Porsche baron Klaus von Oertzen, však projekt nepřijal s tím, že nevěří, že by podobný automobil mohl být někdy prodejně úspěšný. Opel měl totiž ve výrobním programu relativně dostupný typ Kadett. Porsche se svým Volkswagenem se tedy ocitl v podobné situaci jako Ledwinka s prototypem V570.

Na základě této podobnosti se nabízí myšlenka, že hlavním účelem soudního sporu nemusela být ochrana duševního vlastnictví, jako spíše snaha zabránit nebo alespoň omezit produkci levného, a přitom moderně řešeného automobilu, který by mohl výrazně ovlivnit prodeje v segmentu nejlevnějších automobilů.

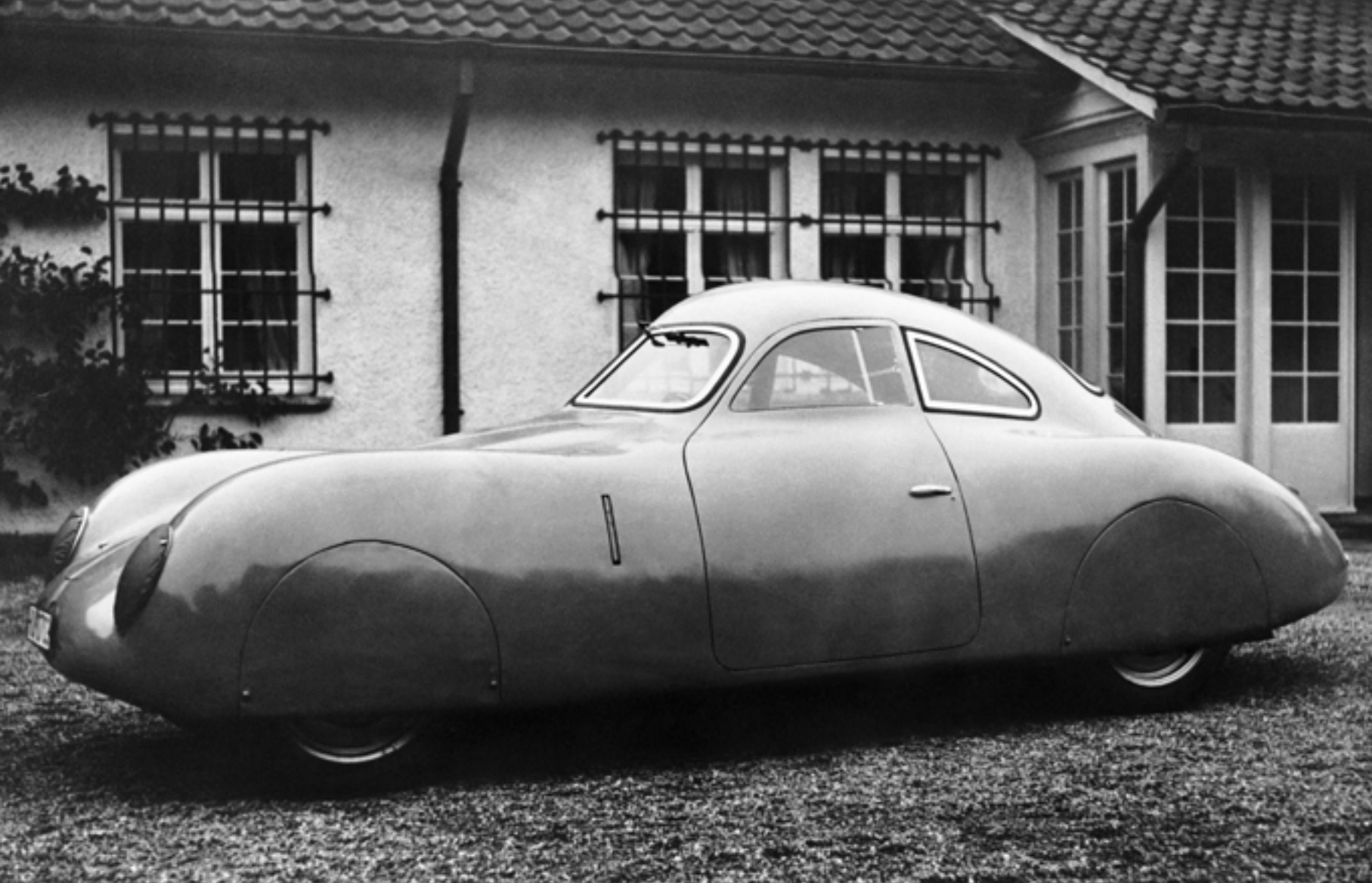
A poválečné pokračování soudní pře jako by tuto myšlenku jenom podpořilo. Rozhodování sporu nebylo zrovna jednoduché a do začátku

války se nenašlo konečné řešení. Válka soud přerušila a po válce byl Hans Ledwinka už 5. května roku 1945 zatčen. Stejně jako Ferdinand Porsche vstoupil do NSDAP a vedly ho k tomu i podobné pohnutky. V září roku 1946 byl postaven před lidový soud a tehdejší ředitel Tatra se zasadil o to, aby byl Hans Ledwinka jako spolupracovník nacistů odsouzen, což se také v září roku 1948 stalo, a na svobodu byl propuštěn až v roce 1951. To však vedení Tatra nebránilo v tom, aby její konstruktéři za Hansem Ledwinkou docházeli do vězení s tím, aby jim pomohl v řešení konstrukce Tatra 600, známé jako Tatraplán, anebo aby využili cest slavných cestovatelů Hanzelky a Zikmunda k prezentaci Ledwinkova nejoblíbenějšího díla – Tatra 87 jako výsledku tvořivého úsilí pracujícího lidu socialistického Československa. Přestože ani po válce nebyla v Tatře zahájena výroba lidového vozu konstrukčně vycházejícího z prototypu V570 anebo třeba i z typu 97, vedení Tatra dál pokračovalo v soudní pří. Sotva však šlo o ochranu duševního vlastnictví jejího bývalého ředitele. Soud se táhl až do roku 1961, kdy společnost Volkswagenwerk souhlasila s jednorázovým vyplacením odškodného československému státu. Hans Ledwinka se odškodnění za vykonstruovaný proces a pobyt ve vězení ze strany československého státu nedožil. Zemřel v Mnichově v roce 1967 a Nejvyšším soudem České republiky byl zproštěn viny ve všech bodech obžaloby až v roce 1993 na žádost jeho příbuzných o rehabilitaci.

Projekt 64

Desátý vyrobený, ještě prototypový, podvozek vozu KdF Typ 60 posloužil ke stavbě aerodynamického kupé s hliníkovou karoserií, jejímž autorem byl Erwin Komenda, které na podzim roku 1938 vzbudilo velkou pozornost na výstavě ve Frankfurtu nad Mohanem. Někdy je označován jako Typ 60 K10, ale v hierarchii konstrukční kanceláře Porsche byl veden jako Projekt 64 a přímo navazoval na tzv. F-Wagen neboli Projekt 114, který ale nebyl nikdy postaven ani jako prototyp.

Název F-Wagen odkazoval na slavný P-Wagen, přičemž označení F je přisuzováno prvnímu písmenu jména Ferry. Jeho konstrukce připomínala slavné monoposty Auto Union postavené podle návrhu Ferdinanda Porsche. Vidlicový vodou chlazený deseticílek byl uložený před zadní nápravou



*Projekt 64 byl určen pro účast v závodech z Berlína do Říma a zpět plánovaného na září roku 1939.
nahore*

Zkušební vzorek KdF Typ 62 z roku 1938 byl přímým předchůdcem KdF Typ 82 známého jako „Kübelwagen“.

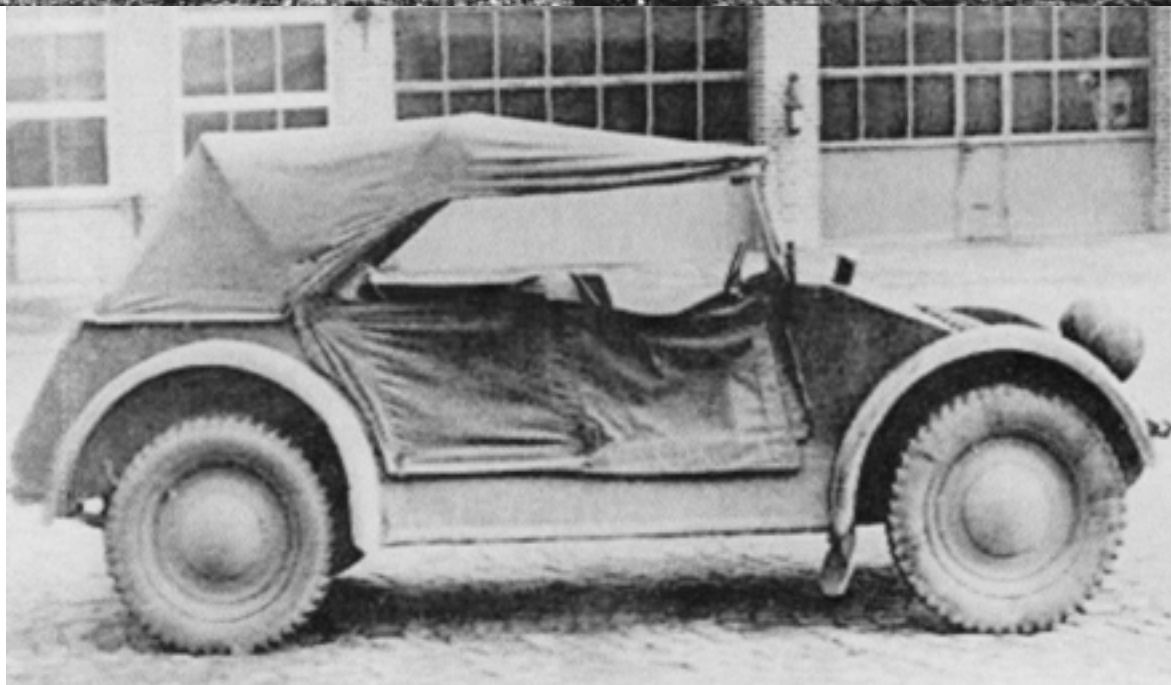
dole

KdF typ 166 „Schwimmwagen“ sice po konstrukční stránce vycházel z velitelské verze „Kübelwagenu“ KdF typ 87, ale kromě pohonu 4×4 tomu při pohledu zvenčí téměř nic nenavštědčovalo.

následující strana nahore

Definitivní provedení armádní verze lidového automobilu KdF Typ 60 přišlo na svět v roce 1939 jako KdF Typ 82.

následující strana dole



a téměř identické bylo i zavěšení kol. Zhoršující se politická situace ale podobně velkým projektům nepřála, a tak se Ferdinand Porsche se synem Ferryem rozhodli celý projekt přepracovat.

Vznikl podstatně skromnější závodní automobil, nakonec postavený ve třech exemplářích, které se měly zúčastnit závodu z Berlína do Říma a zpět plánovaného na září roku 1939. Karoserie by mohla být

považována za jakýsi předobraz budoucího Porsche 356 a konstrukce podvozku odpovídala lidovému KdF Typ 60, včetně pohonné jednotky představované ležatým vzduchem chlazeným čtyřválcem o objemu 1131 cm³ poskytujícím výkon 32 k (23,5 kW) a pohánějícím zadní kola prostřednictvím čtyřstupňové převodovky. Úpravami motoru – větší ventily, dva karburátory a vyšší komprese – bylo dosaženo

50 k (38 kW) a maximální rychlost vozu překračovala 150 km/hod, ale kvůli nadcházejícím válečným událostem se plánovaný závod neuskutečnil a Ferry Porsche pak Typ 64 používal jako běžný cestovní automobil. Z původních tří vyrobených kusů se do současnosti dochoval pouze jediný. První byl zničen při havárii ještě na začátku války a druhý byl rozebrán na náhradní díly v roce 1945. Poslední



Porsche 64 byl podroben renovaci a v roce 1982 se představil návštěvníkům závodu historických vozů v Laguna Seca.

Projekt 82

Druhá světová válka přerušila nejenom soudní spor o autorství konstrukčních řešení lidového vozu KdF, konstrukci a výrobu automobilů pro velké sportovní podniky, ale i samotnou produkci lidového automobilu ve Volkswagenwerk GmbH. Výroba se musela podřídit potřebám vojenského eráru.

Hitler svou podporu vývoje a výrobu lidového vozu podmínil možností využití jeho konstrukce i pro potřeby armády. V roce 1938 byly proto postaveny zkušební vzorky označené jako KdF Typ 62, které se od civilního KdF na první pohled lišily jednoduchou čtyřmístnou otevřenou karoserií bez dveří, ale potřebám armády příliš nevyhovovaly vzhledem k malé světlé výšce a tím pádem omezené průchodností terénem. Nepomohlo ani zvětšení průměru kol, a proto muselo dojít k rozsáhlejší úpravám.

V roce 1939 vznikl prototyp označený jako KdF Typ 82 s větší světlou výškou, upravenou přední klikovou nápravou, redukčními převody v zadních kolech, samosvorným diferenciálem ZF a ocelovou krabicovitou karoserií. K pohonu sloužil vzduchem chlazený ležatý čtyřválec o objemu 985 cm³, který byl v roce 1943 navýšen na 1 131 cm³, takže výkon přenášený pouze na kola zadní nápravy prostřednictvím nesynchronizované čtyřstupňové převodovky vzrostl z 24 na 25 k (18,4 kW) při spotřebě paliva 8 litrů na 100 km. Vůz s vnějšími rozměry 3 740 × 1 620 × 1 720 mm vážil 750 kg a dosahoval rychlosti 80 km/hod. Vzhledem k tomu, že se jednalo o automobil určený do bojových podmínek, měla jeho palivová nádrž objem 40 litrů oproti 25litrové nádrži civilního KdF.

Sériová výroba KdF Typ 82, pro který se díky tvaru jeho karoserie vžila přezdívka „Kübelwagen“, byla zahájena v srpnu roku 1940, ale rozbíhala se jenom velice pomalu. O prapodivně vyhlížející automobil s pohonem pouze jedné nápravy nebyl ze strany armády zájem, ale jeho kvality se naplno projevily během afrického tažení a generál Erwin Rommel se zasadil o to, aby se výroba v roce 1941 naplno rozjela.

Do konce války bylo postaveno 50 453 vozů v základním provedení KdF 82, ale vznikly i další

varianty. Typ KdF 82E byl kombinací zvýšeného povozku a civilní karoserie KdF 60, typ KdF 87 byl postaven jako velitelský vůz s pohonem 4×4 schopný vyjet stoupání až 75 %, a vznikly i prototypy polopásových vozidel.

Po válce byl KdF 82 vyráběn jako základní provedení s označením VW 21 v celkovém počtu 539 kusů. Varianta označovaná jako VW 51 odpovídala verzi KdF 82E se zvýšenou světlostí povozku, provedení valník bylo označeno jako VW typ 27.

Projekt 166 Schwimmwagen

Vojenský KdF 82 posloužil jako základ terénního obojživelného automobilu, který dostal v konstrukční kanceláři Porsche označení Projekt 128. Jeho podvozek využíval pohonu 4×4 z KdF 87, ale ploché dno původní karoserie nebylo vhodné pro plavbu, a tak musel Erwin Komenda navrhnout zcela novou člunovou karoserii. Brzy se však ukázalo, že tyto svařované karoserie jsou v náročnějším terénu poměrně neobratné, navíc nemají dostatečnou torzní tuhost a praskají u čelního příčného nosníku. Proto byl původní rozvor shodný s rozvorem standardního KdF 82 zkrácen z 2 400 mm na 2 000 mm a po dalších úpravách tak vznikl model KdF typ 166.

Byl stejně jako KdF 82 poháněn vzduchem chlazeným ležatým čtyřválcem boxer 1.1 OHV o výkonu 24,5 k (18 kW). Ze zadního konce klikové hřídele motoru byl vyveden pohon ručně sklopného lodního šroubu se třemi listy umožňující dosáhnout

na klidné vodní hladině rychlosti 10 km/hod a přední kola plnila funkci kormidla. Během plavby byla všechna kola v pohybu, takže po najetí na dno KdF 166 plynule vyjel na břeh. Ve výbavě nechyběla tyč na měření hloubky, pádla a vyprošťovací lopata. KdF 166 měl vnější rozměry 3 825 × 1 480 × 1 615 mm, hmotnost 910 kg a byl schopný dosáhnout nejvyšší rychlosti 80 km/h při celkem rozumné spotřebě deseti litrů na 100 km.

Při vývoji samonosných karoserií spolupracovala konstrukční kancelář Porsche s berlínskou firmou Ambi-Budd, ale samotná výroba běžela ve Wolfsburgu, kde bylo od dubna roku 1941 postaveno 14 276 obojživelníků a ve Stuttgartu u firmy Porsche vzniklo dalších 1 308 vozů, kterým se přezdívalo Schwimmwagen. Jejich výroba byla natolik náročná, že když byla v létě roku 1944 vybombardována továrna ve Wolfsburgu nebylo možné začít s jeho výrobou jinde. Přesto bylo ještě po válce v roce 1945 smontováno pět obojživelníků s novým typovým označením VW 70. Celkovým

Projekt 110 měl být jakýmsi protějškem lidového vozu, tentokrát bylo jeho hlavním úkolem ulehčení práce v zemědělství. dole

Dva exponáty britského Bovington Tank Museum – PzKpfw VI Aus. B Tiger II nebo také „Königstiger“. V tomto případě se jedná o jeden z padesáti kusů vybavených věží Porsche. Za ním stojí stíhač tanků Elefant. nahoře





počtem vyrobených vozů je KdF typ 128, 166 a VW 70 nejvyroběnějším obojživelným automobilem.

V poválečném Československu se „Schwimmwagen“ dočkal ještě daleko zajímavějšího využití než během válečných let. Na svých cestách jej v druhé polovině minulého století používal náš zřejmě nejslavnější záhadolog a kryptozoolog Ivan Mackerle, jinak také jeden z konstruktérů a vedoucích pracovníků generálního ředitelství bývalého ČAZ a syn automobilového konstruktéra Julia Mackerleho – autora vidlicového osmiválce pohánějícího Tatra 603.

V roce 1940 byla Porschemu za konstrukci lidového vozu a od něj odvozených variant udělena Německá národní cena a v září téhož roku byl Říšským ministerstvem pro vědu, výchovu a vzdělání jmenován čestným profesorem.

Projekt 110 Volkstraktor

O rok později Ferdinand Porsche zakoupil zemědělskou usedlost Schüttgut postavenou na alpské louce nad Zell am See, která se stala oblíbeným místem rodin Porsche i Piëch, ale posloužila i jako prostor pro testování Projektu 110. V tomto případě ale nešlo o automobil, nýbrž o traktor vyvíjený na základě objednávky firmy DAF z roku 1937. Do začátku války bylo postaveno několik prototypů, kterým se říkalo Klein-Schlepper nebo také Volkstraktor. Stejně jako lidový automobil měl být i tento traktor co možná nejjednodušší, a tím pádem i spolehlivý a především levný.

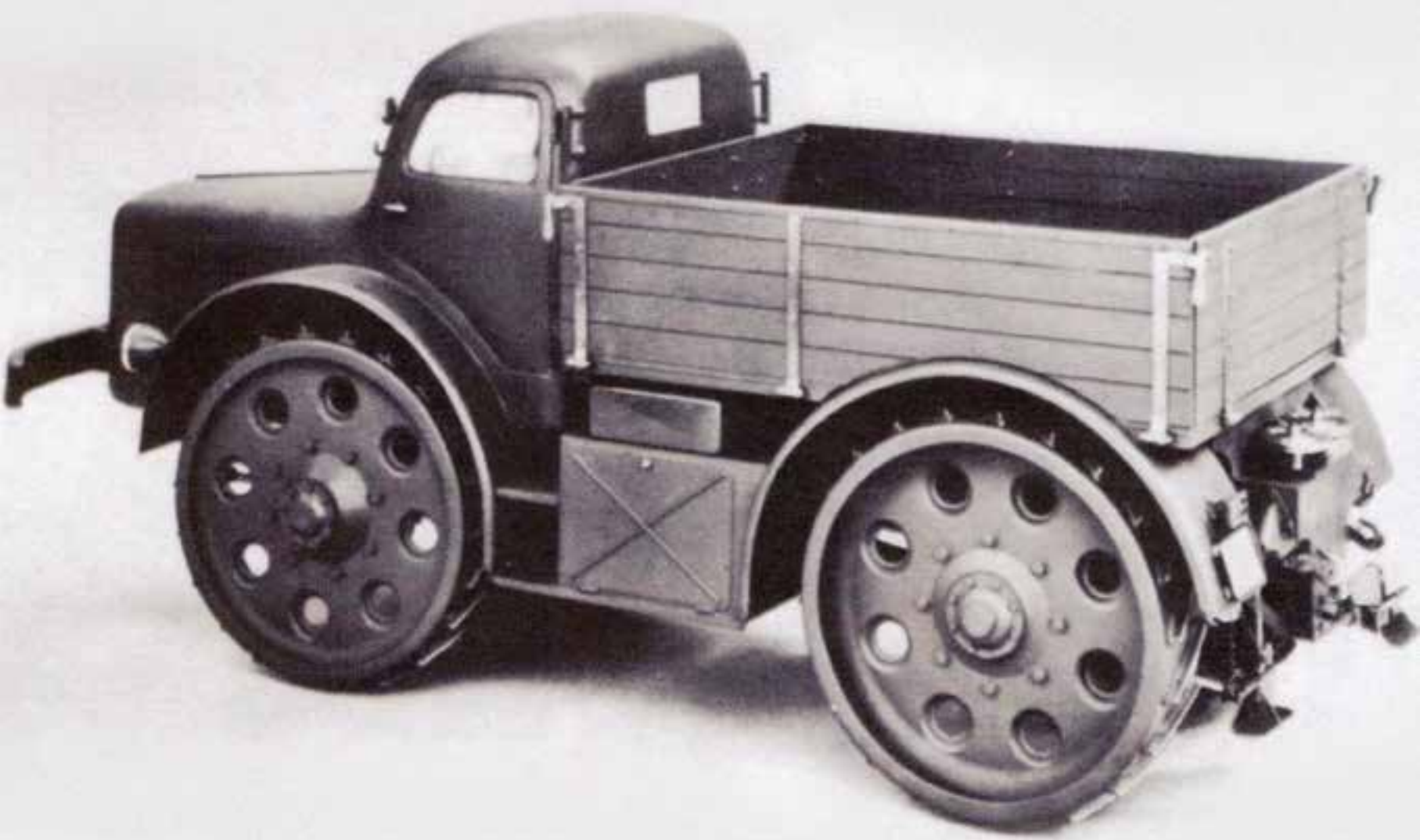
K jeho pohonu byl použit vzduchem chlazený dvouválec, na jehož přední stranu bylo možné zapojit celou řadu dalších mechanismů, takže spíše než o traktor se jednalo o jakýsi univerzální nosič nářadí, jehož podvozek bylo možné nastavit podle potřeby a to včetně umístění místa pro řidiče. Kvůli zvýšení průchodnosti terénem bylo možné na zadní kola pomoci přípravku upevnit na ráfek lopatky. Základní provedení mělo být otevřené, ale bylo možné použít i plechovou kabinu poskytující ochranu před nepříznivým počasím. Postupně vznikly další tři verze typ 111 až 113 a Volkstraktor měl být vyráběn ve velkých sériích v továrně Volkstraktorenwerke, která měla být postavena ve Waldbrölu podle vzoru Volkswagenwerke, ale k tomu už nedošlo.

30. ledna roku 1942 projevila Ferdinandovi Porsche svoje uznání i obávaná organizace SS udělením čestného členství spojeným s propůjčením hodnosti Oberführera odpovídající armádní hodnosti plukovníka. Toto ocenění Porscheho zásluh bývá zaměňováno s řádným členstvím v SS, ale pokud by tomu tak skutečně bylo, v dochovaných seznamech členů NSDAP by vedle kolonky s členským číslem bylo uvedeno i číslo v řádu SS, ale u Ferdinanda Porsche je tato kolonka proškrtnuta. Zrovna tak chybí jméno Ferdinand Porsche v seznamech držitelů tzv. čestného prstenu SS – Totenkopfring, který Heinrich Himler uděloval zaslužilým členům SS. A přestože čestné členství s propůjčenou hodností umožňovalo jeho držiteli nosit uniformu SS, zatím nebyl publikován žádný snímek Ferdinanda

Porsche v uniformě SS. Podle některých kritiků mohl Porsche čestné členství odmítnout. Jenže toto odmítnutí by znamenalo konec konstrukční kanceláře a s největší pravděpodobností odsun do koncentračního tábora nejenom Ferdinanda Porsche, ale i jeho rodinných příslušníků a nejspíš i nejbližších spolupracovníků. Něco takového by Ferdinand Porsche nikdy nepřipustil.

Na druhou stranu se Porsche skutečně významně podílel na konstrukci tanků a dalších bojových vozidel, ale po pravdě řečeno úspěšný byl jen tak na půl. V roce 1942 dokončily firmy Henschel a Porsche svoje verze těžkého tanku, který později proslul jako PzKpfw VI Tiger. Výrobou tanku byla nakonec pověřena firma Henschel, ale ani Porsche nevyšel zkrátka a devadesát již dokončených podvozků tanku navrženého konstrukční kanceláří Porsche bylo použito jako základ pro stavbu stíhače tanků SdKfz 184 vybaveného výkonným kanonem ráže 88 mm, který byl známý jako Ferdinand a jeho pozdější vylepšená verze jako Elefant.

Dva roky po zahájení výroby tanku Tiger byli na jaře roku 1944 do boje nasazeni jeho následníci PzKpfw VI Aus. B, známí jako Tiger II nebo také „Königstiger“. I v tomto případě nebyl Porsche tak úspěšný, jak by si představoval. Jím navrhovaný způsob pohonu kombinující spalovací motor a elektromotor nebyl jako příliš náročný na výrobu a náchylný k závadám přijat, a i tentokrát dostala přednost firma Henschel, jejíž tankové věže navíc na výrobní lince nahradily sice po konstrukční



***Nepříliš povedený těžký tahač Škoda RSO
nebo také Projekt 175 z roku 1942.***

stránce dokonalejší, ale také technologicky náročnější tankové věže Porsche použité pouze u prvních padesáti vyrobených kusů.

Možná ještě většího neúspěchu se Ferdinand Porsche dočkal při konstrukci těžkého tahače, který byl podle jeho návrhu vyráběn v plzeňské Škodovce. Na jeho vývoji se podíleli i konstruktéři z Československa, kteří přijeli do Stuttgartu po Porscheho návštěvě v Mladé Boleslavi, kde si vyžádal jejich účast na vývoji tahače. Vedoucím desetičlenné skupiny byl Oldřich Meduna, který před válkou působil v Mladé Boleslavi jako přednosta technické kanceláře. Právě z jeho vzpomínek na dobu pobytu v konstrukční kanceláři vyplývá, že Ferdinand Porsche ani jeho rodina rozhodně nebyli žádní přesvědčení nacisté, a když se skupinka našich konstruktérů setkala s nepříliš uctivými projevy ze strany některých Němců., Ferdinand Porsche se hodně rozčílil a ony německé „nadhli“ po zásluze „neodměnil“ jenom díky přimluvě Oldřicha Meduny, kterého si

velmi oblíbil. I z toho je zřejmé, že pro Porscheho byla mnohem důležitější odbornost a schopnosti než příslušnost k etnické skupině.

Vyvíjený tahač byl v konstrukční kanceláři Porsche označen jako Projekt 175. Byl poháněn motorem o objemu 6 024 cm³ a výkonu 90 k (66,2 kW), což mu mělo umožnit při vlastní hmotnosti sedmi tun uvést pět tun nákladu. Tahač dostal označení Škoda RSO – Radschlepper Ost a jeho obrovská kola bez pneumatik pouze s výměnnými kovovými obručemi mu měla pomáhat při překonávání rozbahněného terénu na východní frontě. Tento předpoklad nakonec vůbec nevyšel, a tahač nejenže během zkoušek na podzim roku 1942 nebyl schopný se v rozměklém terénu za Mladou Boleslaví pohybovat, ale dokonce se do něj zahrabával. Z původně plánovaného počtu 450 kusů vyrobených každý měsíc bylo nakonec postaveno pouhých 206 kusů, které místo na východní záměřily na západní frontu. Hitler z tohoto fiasku příliš velkou radost neměl.

Rok 1942 nebyl pro Ferdinanda Porsche příliš úspěšný. V červnu tohoto roku zahájil práce na megalomanském projektu obrovského tanku Typ 205 známého jako Maus – Myš. Větší tank nebyl nikdy v historii postaven – jeho hmotnost se pohybovala kolem 200 tun a měl být vyzbrojen kanonem s ráží 128 mm. Přední plát podvozku s 30stupňovým sklonem měl tloušťku pancíře 200 mm a čelo věže 240 mm. První prototyp byl zatím ještě bez věže testován v říjnu 1943, ale už tehdy se ukázalo, že Hitlerova tajná superzbraň byla pro bojové nasazení až příliš těžká a pohonná jednotka neměla dostatečný výkon. Nakonec byly vyrobeny pouhé dva prototypy a plánovaná výroba stopadesáti tanků byla zrušena.

I přes tyto neúspěchy Hitler Ferdinanda Porsche v dubnu roku 1943 vyznamenal křížem za zásluhy

1. třídy s meči a DaimlerBenz jej angažoval jako poradce pro zbrojní výrobu, což se stalo důvodem pro to, aby byl jmenován předsedou komise pro vývoj a konstrukci obrněných vozidel.

Z obav před bombardováním se v roce 1943 Porsche i se svou rodinou přestěhoval do rakouského Zell am See, a když jej velení armády vyzvalo, aby stále sílícím spojeneckým bombardováním ohroženou výrobu přestěhoval na bezpečnější území protektorátu, kde to dobře znal, Porsche tuto možnost rozhodně odmítl a výrobu přestěhoval do Rakouska. Tam jej také zastihl konec války. Ferdinand Porsche byl zatčen Brity, ale po krátké internaci v táboře Kramsberg u Bad Nauheimu byl propuštěn s osvědčením, že proti jeho osobě není vzneseno žádné obvinění, a v Rakousku měl zajišťovat opravy automobilů pro Spojence. Protože Porscheho dcera Louisa Piěchová měla rakouské občanství, nebyla zkonfiskována Porscheho dílna a rodinné sídlo v Gmündu, kam se Porsche s manželkou a rodinami obou dětí přestěhoval.

To se ale nelíbilo Francouzům, konkrétně Jean-Pierru Peugeotovi. Do Gmündu přišel dopis s nabídkou pro Ferdinanda Porsche, jeho syna Ferryho a zetě Antona Piěcha, aby pomohli při obnově francouzského automobilového průmyslu. Všichni tři odjeli do francouzské okupační zóny, kde byli v prosinci roku 1945 zatčeni přímo u večeře v Baden-Badenu a následně obviněni ze zavraždění Francouzů na nucené práce, špatného zacházení s francouzskými zajatci nasazenými v továrně KdF a z krádeže duševního vlastnictví automobilky

Peugeot spočívajícího v demontáži technického zařízení firmy Peugeot na Němci okupovaném území Francie a jeho převozu do továren řízených Ferdinandem Porsche.

Porsche skutečně organizoval založení koncentračního tábora nazvaného Arbeitsdorf – Pracovní vesnice – do kterého bylo v dubnu roku 1942 převezeno prvních 500 vězňů z hamburského koncentračního tábora Neuengamme, ale v Arbeitsdorfu panovaly v porovnání s jinými koncentračními tábory nepoměrně lepší podmínky. Slévárnu nemohli postavit podvyživení, špatně oblečení a nemocní dělníci.

Ani jedno z obvinění přednesených Francouzi se neprokázalo. Ostatně tehdejší New York Times o Porscheho procesu psal v tom smyslu, že ani Ferdinand Porsche, ani jeho syn nebo zeť nestáli před soudem kvůli válečným zločinům. Doslova: „Pravou příčinou jejich zadržení je spíše pokus přinutit je ke spolupráci s francouzským automobilovým průmyslem.“ V různých pramenech se i dnes můžeme dočíst, že Porsche projektoval Renault 4-CV nebo se na jeho konstrukci nějak jinak podílel. Ve skutečnosti tento model vznikl už v průběhu druhé světové války, ale je možné říci, že Porsche se svým zetěm 22 měsíců pomáhal Francouzům znovu vybudovat jejich válkou zničený automobilový průmysl.

Ferry Porsche byl brzy propuštěn a vrátil se k rodině, ale Ferdinand Porsche s Antonem Piěchem zůstal ve vazbě v Dijonu do srpna 1947, kdy byl po složení kaucy ve výši 62 000 dolarů propuštěn a o rok později byl francouzským tribunálem

pro válečné zločince osvobozen, takže na něj mělo být nahlíženo jako na beztrestného. Přesto následnou žádost o udělení rakouského občanství úřady kvůli jeho spolupráci s nacisty zamítly.

V roce 1949 se celá rodina vrátila do Stuttgartu, kde Ferdinanda Porsche v prosinci následujícího roku postihla mozková mrtvice a 30. ledna 1951 zemřel.

Paní Alice Caracciolová ve svých vzpomínkách líčila Ferdinanda Porsche jako velmi sympatického, moudrého a laskavého muže. Především však prý byl úžasně cílevědomý, a zaměřil-li se na dosažení nějakého cíle, ničím jiným se pak už nerozptyloval. Prý velmi mnoho četl, ale žádnou beletrii, zajímala jej pouze ryze technická literatura. Nerad chodil do divadla, a protože postrádal jakýkoliv hudební sluch, vyhýbal se i koncertům, hudba pro něj nic neznamenala. Byl čestným členem dvou jachtklubů, ale i když se původně o plachtění prakticky vůbec nezajímal, během války mu doslova propadl. Jeho dvanáctimetrová jachta s luxusně vybavenými kajutami byla vyrobena v Rakousku a Porsche nejen pravidelně kontroloval postup prací při její výrobě, ale i navrhoval různá vylepšení. Přestože neuměl plavat, dokázal trávit hodiny plachtěním na Wörthersee. Jeho jedinými opravdovými vášněmi mimo techniku byla pouze návštěva kin a honitba. Když se mu nějaký film líbil, zhlédl jej třeba několikrát. A co se týká honitby, také tady bylo jeho pojetí poněkud svérázné. Měl dokonce svůj vlastní revír a procházky s puškou v ruce po polích a lesích doslova miloval, ale ani jednou prý na živého tvora nevystřelil.