



PORSCHE 911

PŮLSTOLETÍ LEGENDY

Kompletní historie od roku 1964 do současnosti
Alois Pavlůsek

Porsche 911

Půlstoletí legendy

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Alois Pavlůsek
Porsche 911 – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

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



PORSCHE 911

PORSCHE 911

Půlstoletí legendy

Alois Pavlůsek

Kompletní historie od roku 1964 do současnosti

Porsche 911.....	8
Porsche 911 serie A (1964–1968)	13
Porsche 911 TARGA.....	15
Porsche 911 S	17
Porsche 911 L	18
Porsche 911 T.....	19
Porsche 911 R / 911 R – Carrera 6.....	19
Porsche 911 ST	20
Porsche 912 (1965–1976)	22
Porsche 912 Targa.....	23
Porsche 912 E	23
Porsche 911 serieB,C (1968–1970)	24
Porsche 911 E	24
Porsche 911 S	24
Porsche 911 T.....	26
Porsche 915 prototyp C20 (1970)	27
Porsche 911 série D (1970–1971)	27
Porsche 911 série E (1971–1972)	27
Porsche 911 série F (1972–1973)	29
Porsche 911 T, Porsche 911 E, Porsche 911 S	29
Porsche 911 Carrera RS / RST 2,7	30
Porsche 911 Carrera RSR 2,8.....	31
Porsche 911 série G (1973–1975)	32
Porsche 911 / 911 S	32
Porsche 911 Carrera	33
Porsche 911 Carrera 3,0 RSR / RS	34
Porsche 911 Turbo	36
Porsche 911 Turbo 2,7 typ 930	36
Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2,1.....	36
Porsche 911 Turbo 3,0 typ 930	38
Porsche 934.....	41
Porsche 934/5	42
Porsche 935.....	42
Porsche 935/77A.....	43
Porsche 935/77.....	44
Porsche 935/77 2.0 „Baby“	44
Porsche 937/78 „Moby Dick“.....	45
Porsche 935 Kremer.....	45
Porsche 935 / 2019.....	46
Porsche 911 série H (1975–1976).....	48
Porsche 911 S Silver Anniversary	48

Porsche 911 série I (1976–1977).....	49
Porsche 911 S Platin Limited Edition	49
Porsche 911 série J (1977)	50
Porsche 911 3,0 Carrera.....	50
Porsche 911 SC (1977–1983)	51
Porsche 911 SC Safari Rally (1978).....	53
Porsche 911 SC Weissach Edition	53
Porsche 911 SC Cabrio	53
Porsche 911 SC RS	54
Porsche 911 Turbo 3,3 typ 930 1977–1989	55
Porsche 911 Turbo S (1983).....	57
Porsche 911 4WD Turbo Cabrio.....	57
Porsche 911 Turbo 3,3 typ 930 Flachbau (Slant Nose).....	57
Porsche 911 Carrera 3,2 (1983–1988)	59
Porsche 911 Carrera 4WD typ 953	60
Porsche 911 Carrera CS – Club Sport	61
Porsche 911 „Silver Anniversary“	61
Porsche 911 „Diamond Anniversary Edition“	61
Porsche 911 Speedster / Clubsport Speedster	62
Porsche 959 (1986–1993)	63
Porsche 959 S	67
Porsche 961.....	67
Porsche 965.....	68
Porsche 969.....	68
Porsche Panamericana (1989).....	69
Porsche 911 Carrera typ 964 (1988–1993).....	70
Porsche 911 Carrera 4 typ 964	70
Porsche 911 Carrera 2 typ 964	72
Porsche 911 Carrera Speedster typ 964	73
Porsche 911 Carrera RS / RST typ 964	73
Porsche 911 Carrera S America typ 964	74
Porsche 911 Carrera S America Roadster typ 964.....	75
Porsche 911 Carrera 4 30 Anniversary typ 964	75
Porsche 911 Carrera RS 3,8 / RSR 3,8 typ 964.....	76
Porsche 911 Carrera 4 Wide Body typ 964	76
Porsche 911 Turbo S typ 964	77
Porsche 911 Turbo / Turbo S 3,6 typ 964	78
Porsche 911 Turbo S Le Mans GT typ 964.....	78
Porsche 911 Turbo 3,6 Flatnose / Package.....	79
Porsche 911 Carrera typ 993 (1993–1998).....	80
Porsche 911 Targa typ 993.....	82
Porsche 911 Carrera 4S typ 993	83

Porsche 911 Carrera S typ 993	83	Porsche 911 Carrera Black Edition typ 991	129
Porsche 911 Carrera RS / RS Clubsport typ 993	83	Porsche 911 Carrera S Endurance Racing Edition typ 991	129
Porsche 911 Turbo / Turbo S typ 993	84	Porsche 911 Carrera Targa typ 991	129
Porsche 911 Carrera GT2 / GT2 Evo typ 993	86	Porsche 911 Targa 4S Exclusive Mayfair Edition typ 991	130
Porsche 911 GT1 (1995-1998).....	87	Porsche 911 Targa 4S Exclusive Design Edition	130
Porsche 911 GT1-97	92	Porsche 911 Carrera GTS typ 991	130
Porsche 911 GT1-98	92	Porsche 911 Carrera GTS Club Coupé typ 991	132
Gunnar G-99	93	Porsche 911 Carrera GTS Rennsport Reunion typ 991	132
Porsche 911 GT1 – silniční verze	93	Porsche 911 Carrera 4 GTS British Legends Edition	133
Porsche 911 Carrera typ 996 (1997-2005).....	94	Porsche 911 R typ 991	133
Porsche 911 Carrera 4 Millenium typ 996	95	Porsche 911 Carrera T typ 991	134
Porsche 911 Carrera 4 „40 years of the 911“ typ 996	96	Porsche 911 GT3 / GT3 Cup / GT3 Touring Package typ 991	135
Porsche 911 Carrera 4 S typ 996	96	Porsche 911 GT3 RSR typ 991	139
Porsche 911 Targa typ 996	97	Porsche 911 GT3 RS 4,0 typ 991	140
Porsche 911 GT3 / GT3 Clubsport typ 996	97	Porsche 911 GT3 R typ 991	144
Porsche 911 GT3R / GT3 RS / GT3 RSR typ 996	99	Porsche 911 RSR typ 991	145
Porsche 911 Turbo / Turbo S typ 996	100	Porsche 911 Speedster typ 991	145
Porsche 911 GT2 typ 996	104	Porsche 911 Turbo / Turbo S typ 991	146
Porsche 911 Carrera typ 997 (2004-2011).....	105	Porsche 911 Turbo S Exclusive Manufaktur typ 991	147
Porsche 911 Carrera / Carrera S typ 997	105	Porsche 911 GT2 / GT2 RS / GT2 RS Clubsport typ 991	150
Porsche 911 Carrera S typ 997 American Club Limited Edition.	107	Porsche 911 GT2 RS Clubsport 25 typ 991	151
Porsche 911 Carrera 4 / Carrera 4S typ 997	107	Porsche 911 typ 992 (2018-)	154
Porsche 911 Carrera Targa 4 / Carrera Targa 4S typ 997	109	Porsche 911 Carrera S, Carrera 4S typ 992	155
Porsche 911 Carrera GTS typ 997	109	Porsche 911 Carrera typ 992	156
Porsche 911 Carrera Speedster typ 997	110	Porsche 911 Carrera 4 typ 992	160
Porsche 911 Carrera S „Sport Classic“ typ 997	110	Porsche 911 Targa 4 / 4S typ 992	162
Porsche 911 Carrera Cup Asia	110	Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition typ 992	166
Porsche 911 GT3 typ 997	111	Porsche 911 GTS typ 992	168
Porsche 911 GT3 RS / GT3 Cup / GT3 Cup S / GT3 RSR typ 997	111	Porsche 911 Targa 4 GTS Edition Porsche Design typ 992	170
Porsche 911 GT3 RS 4,0 typ 997	112	Porsche 911 Sport Classic typ 992	172
Porsche 911 Carrera GT3 R Hybrid	116	Porsche 911 GT3 – GT3 RS typ 992	174
Porsche 911 Turbo / Turbo S typ 997	117	Porsche 911 GT3 Touring typ 992	182
Porsche 911 Turbo S Edition 918 Spyder	118	Porsche 911 Turbo S typ 992	184
Porsche 911 GT2 typ 997	118	Závěrem.....	195
Porsche 911 GT2 RS typ 997	118	Geneze Porsche 911	196
Porsche 911 Carrera typ 997 Black Edition	119	Geneze Porsche 911 Turbo	197
Porsche 911 typ 991 (2011-2019)	124	Literatura	198
Porsche 911 Carrera / Carrera 4 – Carrera S / Carrera 4S typ 991	124		
Porsche 911 Carrera S Club Coupé	127		
Porsche 911 S Carrera 50 Years Edition typ 991	127		
Porsche 911 Carrera Cabriolet Blue Edition typ 991	128		
Porsche 911 Carrera S Martini Limited Edition typ 991	128		

PORSCHE 911

Porsche 356 byl vynikající malý sportovní vůz a výtečně se prodával, přesto byly rozměry interiéru s omezeným zavazadlovým prostorem terčem stížností některých zákazníků a druhou slabinou byl čtyřválec vycházející z motoru VW. V roce 1961 jste si mohli v časopisu Auto Motor und Sport přečíst, že majitelé třístapadesátšestek

musí při jízdě na dálnici hlídat maximální otáčky, aby nedošlo k poškození vzduchem chlazeného motoru.

Konstrukteři Porsche si samozřejmě byli vědomi limitů vzduchem chlazeného čtyřválce a postupně nabízel dokonalější a výkonnější verze, ale všem bylo jasné, že nelze donekonečna navyšovat výkon ani objem.



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

Další Komendův návrh vznikl v roce 1954 jako typ 656, představující spíše než sportovní kupé prostorný čtyřmístný automobil s rozvorem náprav 2400 mm. V roce 1955 byl dokončen jeho model, ale dál se vývoji nepokračovalo.

Nějaký čas se nic nedělo, přesněji řečeno všechno se točilo kolem vylepšování a sériové výroby modelu 356. Dva inženýři z konstrukce Porsche, H. Bott a H. Rombold, dokonce vylepšili podvozek jednoho havarovaného Porsche 356 použitím kombinace nových konstrukčních prvků a dílů pocházejících ze zavážení kol závodního mercedesu a v roce 1956 se pokusil o úpravu příďe Porscheho karosář Heinrich Klie.

S návrhem prostorného plně čtyřmístného kupé na bázi Porsche 356 s rozvorem prodlouženým na 2250 mm znovu přišel v srpnu roku 1957 Erwin Komenda, který až na větší rozměry v podstatě zachoval i u tohoto prototypu označeného jako typ 644 – pod stejným typovým číslem byla v roce 1956 vyvíjena i nová čtyřstupňová převodovka – hlavní prvky designu sériového typu 356. Návrh nepřekročil stádium výkresů.

Další návrh karoserie budoucího Porsche připravil designer Gerhard Schröder v polovině roku 1957. Vcelku konvenčně tvarované kupé bylo postaveno pouze jako hliněný model v měřítku 1 : 7,5.

V roce 1957 prezentoval svou představu vzhledu nástupce úspěšné třístapadesátšestky Albrecht von Goertz, autor nádherné karoserie roadsteru BMW 507 a o něco méně nádherného kabrioletu BMW 507. Tento prototyp už nesl typové označení 695. Ani jedna z navrhovaných karoserií se však Ferrymu příliš nelíbila. O návrhu von Goertze se vyjádřil v tom smyslu, že je příliš americká, a po devíti měsících spolupráce von Goertze a Porsche skončila.

nahoře

Porsche 356 B z roku 1960

uprostřed

Příd' prototypu Porsche 695 podle návrhu firemního karosáře Heinricha Klie z roku 1956

dole

Prototyp Porsche 695 na fotografii z počátku března 1958 – hliněný model podle návrhu Albrechta von Goertze

Kromě nové karoserie mělo Porsche typ 695 novou konstrukci obou náprav, ale zatímco s novým řešením závěsů předních kol Ferry Porsche souhlasil, trval na zachování zadní kyvné nápravy vycházející z řešení použitého u VW Brouk z důvodu zachování nižších výrobních nákladů. Ale ani to není poslední sporný bod provázející vývoj nástupce třístapadesátšestky. Mnohem zásadnější otázkou byla volba koncepce – má být nové Porsche plně čtyřmístný dvoudveřový vůz s dostatečně velkým zavazadlovým prostorem, anebo spíše 2+2 místné kupé zachovávající spíše sportovní charakter lehké třístapadesátšestky?

V roce 1959 se do vývojových prací na výkonnějším a luxusnějším nástupci Porsche 365 zapojil nejstarší syn Ferryho Porsche – Ferdinand Alexander, přezdívaný „Butzi“. Pro rodinný podnik už předtím připravil modernizaci karoserie řady 365, která byla realizována v modelu Porsche 356 C, v roce 1961 vyrazil na závodní okruhy monopost formule 1 – Porsche 804, jehož karoserie byla rovněž dílem „Butziho“, a jeho zřejmě nejlepším a dodnes vysoce ceněným designem byla karoserie kupé Porsche 904 GTS, představeného v roce 1963.

„Butzi“ Porsche při svém návrhu vycházel z rozvoru 2400 mm a koncepce s motorem uloženým vzadu, které byly společné jak pro Komendův typ 530, tak i von Goertziův návrh typ 695, a do konce roku měl hotový model 1:1, který dostal typové označení 754T7. S výjimkou tvaru záď se téměř nelišil od konečného designu devětsetjedenáctky. Karoserie byla sice prostornější, a mohla být tím pádem i lépe vybavená, ale současně by se nový model vzdálil od původní koncepce lehkého sportovního automobilu. Rozvor by proto neměl překročit hodnotu 2,2 m.

Erwin Komenda navrhl svou variantu typu 754 hned ve třech verzích T9/1, T9/2 a T9/3, ale ani jedna z nich neodpovídala představám Ferryho Porsche. „Butzi“ Porsche proto připravil nový návrh s rozvorem 2,1, ale místo kupé 2+2 jej koncipoval jako čistě dvousedadlový automobil, který byl ve firemním kódu označen jako 644 T8.



nahoře

Další varianta designu budoucí devětsetjedenáctky z roku 1957. Jejím autorem byl designer Gerhard Schröder.

uprostřed

Prototyp Porsche 754 T7, navržený Alexandrem Porsche z roku 1959

dole

Druhý vyrobený prototyp sice až na detaily odpovídal sériovému provedení, ale během zkoušek byl původní bílý lak překryt vojenskou zelenou barvou a přibýly maskující prvky na přední, ale i zadní kapotě. Snímek byl otištěn v patnáctém čísle časopisu Auto Motor und Sport z července roku 1963.



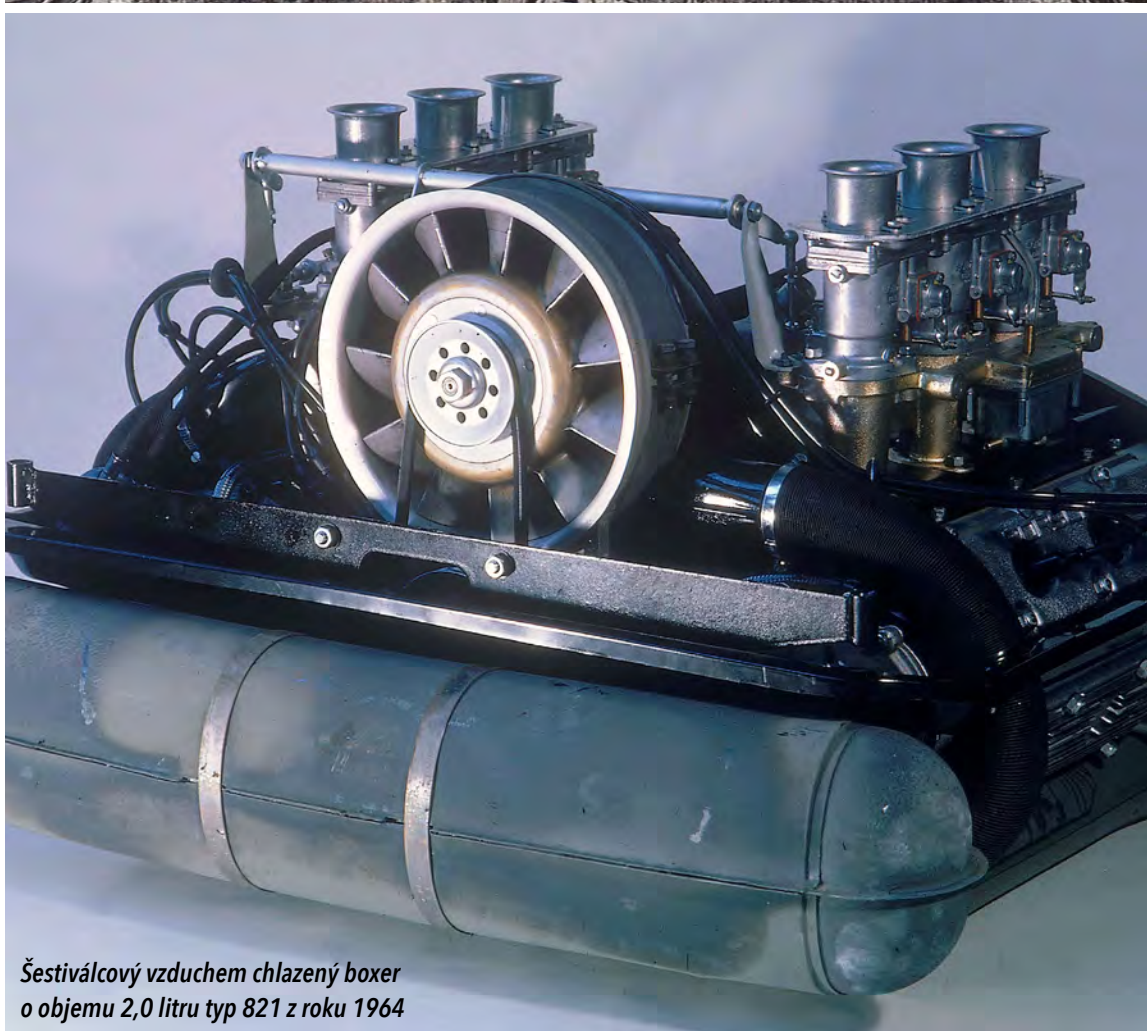
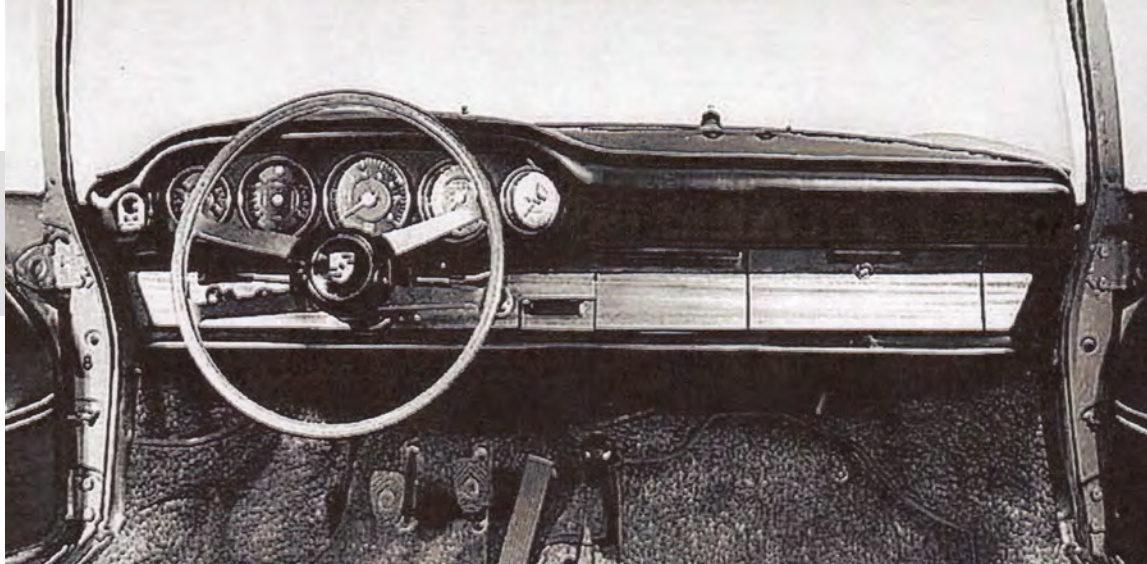
Nejenom karoserie, ale i uspořádání palubní desky se stalo jedním z typických prvků Porsche 911. Na snímku interiér prototypu s pěti kruhovými přístroji

Jenomže to už byl téměř konec roku 1961 a na konci roku 1963, hned po podzimním autosalonu IAA, měla být zahájena sériová výroba nového modelu.

Stačilo přidat na hodnotě rozvoru 100 mm a vůz se změnil z dvoumístného na 2+2 a současně se splnil i požadavek Ferryho Porsche na dodržení délky rozvoru 2200 mm. Ferry Porsche se dal, tehdy pětadvacetiletým synem, přesvědčit pro variantu 2+2 s rozvorem o malinko větším – 2211 mm a společně s vedoucím vývoje Hansem Tomalou na jaře roku 1962 rozhodl, že nový model neopustí kategorii sportovních kupé. Pohodlí cestujících na zadních sedadlech bylo obětováno charakteristickému tvaru karoserie, který se stal typickým znakem vozů Porsche a vedle dosahovaných sportovních výsledků byl jedním z rozhodujících činitelů, které se podílely na úspěchu Porsche 911.

V roce 1962 dal Ferry Porsche souhlas k tomu, aby byla použita nová zadní náprava s podélnými rameny, na všech kolech byly kotoučové brzdy a společnost Porsche uvolnila 250 000 marek na vývoj dvoudílného sloupku hřebenového řízení, který byl umístěn uprostřed vozu, takže se usnadnila výroba pravo nebo levostranného řízení.

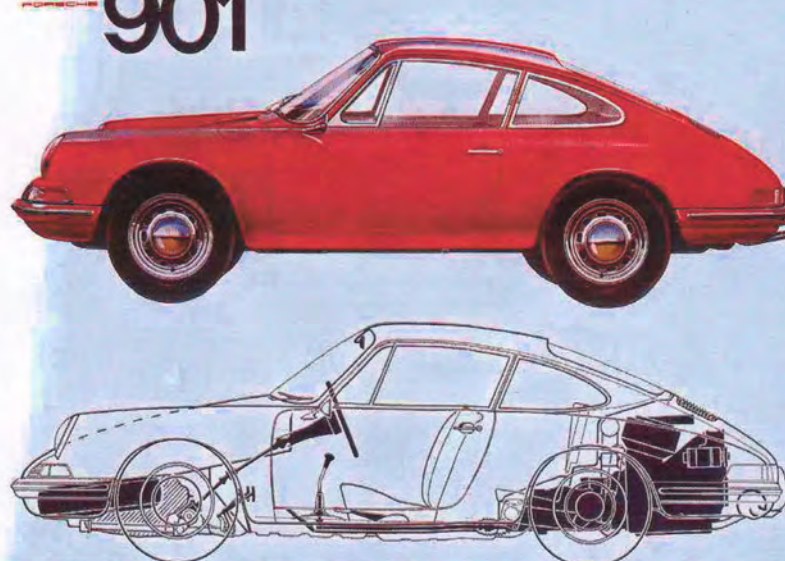
Zbývalo ještě dořešit otázku pohonu. Většina prototypů jezdila s dvoulitrovým motorem pocházejícím z Porsche 356 Carrera 2. Výkonnější motor vlastně ani nebyl k dispozici, tedy s výjimkou plochého osmiválce, který byl ovšem určen pro pohon monopostu tehdejší formule 1. Čtyřválcový dvoulitr byl výrobně náročný, takže se nehodil pro výrobu ve velkých sériích a mimo to další možnosti jeho vývoje byly prakticky vyčerpány. Lépe na tom co do finanční náročnosti na výrobu nebyl ani osmiválec, který byl navíc ještě příliš velký. Ferry Porsche se proto rozhodl pro vývoj nového šestiválcového boxeru a kdo jiný by měl nový motor navrhnout než Hans Metzger, a i když „Butziho“ bratranec Ferdinand Piëch byl v té době ještě studentem Curyšské techniky, i on přiložil ruku k dílu a třetím do party byl vedoucí vývoje Hans Tomala. Právě oni prosadili celou řadu zlepšení – například použití jednoho velkého axiálního větráku chlazení s integrovaným alternátorem místo dvou menších a nově řešené dokonalejší mazání se suchou klikovou skříní, které bylo sice dražší, ale zato účinnější. Vzduchem chlazený dvoulitrový boxer měl ventilový rozvod 2xOHC poháněný řetězem, klikový hřídel uložený v osmi ložiscích a s typovým označením 821 poprvé zavrčel v zádi nového Porsche v lednu roku 1963. Teď už zbývalo najít jenom vhodné typové označení – 901.



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



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



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

První prospekty byly vytištěny ještě s typovým označením Porsche 901.

Na podzimním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem – 12. září roku 1963 – si nové Porsche s typovým označením 901 odbylo svou premiéru. Jednalo se o prototyp č. 5 vyrobený karosárnou Karmann.

Kritiků se našlo více než dost. Design Porsche 901 tvarováním přední a zadní části prý až příliš připomínal svého předchůdce. Kupé s plochou přídílí přecházející do zaoblených blatníků se šikmě umístěnými

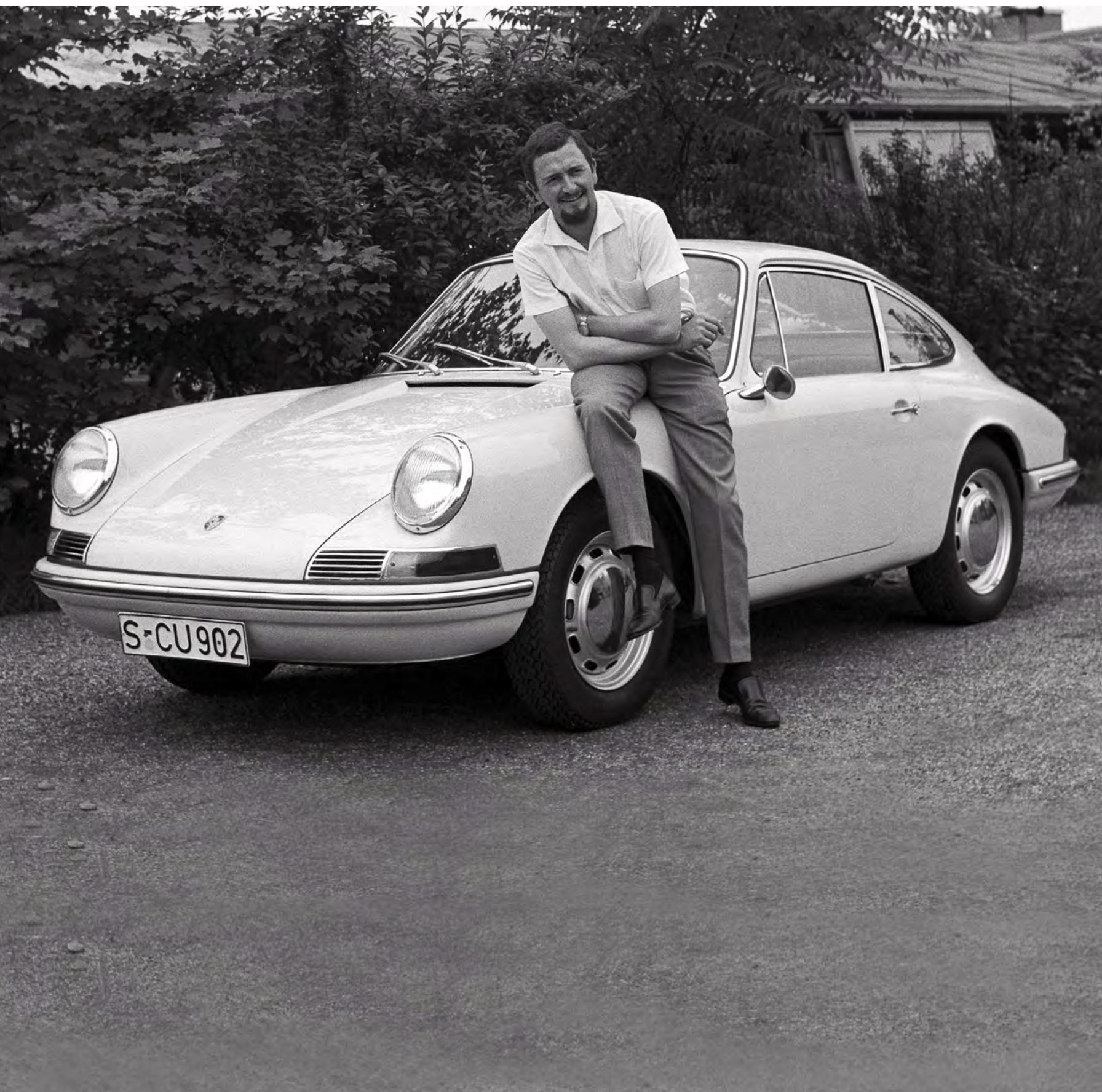
světlomety a protaženou splývající záďí se zdálo být málo originální, jako by šlo jenom o facelift třístapadesátěstky, přestože se jednalo o zcela nový model.

Potenciál nového Porsche zato odhadli redaktoři časopisu Car and Driver, který jeho premiéru komentoval v tom smyslu, že uvedení devětsetjednáctky na trh zcela devalvovalo hodnotu předchozí třístapadesátěstky.



Tým zodpovědný za vznik Porsche 901/911:

Karl Ruoff, Richard Hetmann, Leopold Jäntsche, Erich Stotz, Robert Binder, Rudolf Hofmann, Hans Herzog, Hans Hönick, Xaver Reimspieß, Alfred Kühn, Theo Bauer, Heinrich Klie, Edgar Tengler, Walter Payerbach, Erwin Komenda, Wilhelm Albrecht, Gottlob Sturm, Gerhard Schröder, Karl Mozelt, Hans Mezger, Ernst Weyersberg, Kurt Knörzer, Karl Metzger, Hans Martens, Helmuth Bott, Adolf Schneider, Herbert Linge, Schilling, Eberhard Stortz, Helmut Rombold, Hans Tomala, Ferdinand Piëch, Ferdinand Alexander Porsche, Ferry Porsche



***Porsche 901 a autor designu jeho karoserie –
Ferdinand Alexander Porsche***

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

Přesto bylo od 14. září do 16. listopadu vyrobeno 82 vozů označených jako Porsche 901, většina z nich

však byla určena pro tovární zkoušky, zbývající byly přeznačeny na Porsche 911. Každý z těchto vozů byl v podstatě originálem lišícím se v detailech od ostatních, a například protože ještě nebyly k dispozici karburátory Solex, první vozy této série dostaly karburátory pocházející z Lancie.

PORSCHE 911 SERIE A (1964-1968)

Prvních 235 sériových devětsetjedenáctek spatřilo světlo světa až v roce 1964. Byly poháněny vzduchem chlazeným šestiválcem o objemu 1991 cm³ s klikovou hřídelí uloženou na osmi ložiscích a vybavenou dvanácti protizávažími. Vačková hřídel ventilového rozvodu OHC byla poháněna dvojitým článkovým řetězem a motor měl samostatné válce i jejich hlavy. Řešení se suchou klikovou skříní, které prosadil Ferdinand Piech, si vyžádalo použití samostatné olejové nádrže. Díky poměrně malé střední pístové rychlosti bylo možné počítat s dostatečnou životností motoru, při jehož konstrukci bylo ve velké míře použito hliníku, což se samozřejmě odrazilo v pozoruhodně nízké hmotnosti – pouhých 185 kg. Při kompresním poměru 9 : 1 dosahoval výkon 130 koní (96 kW) při otáčkách 6 200 ot/min a největší točivý moment 175 Nm při 4 200 ot/min. Nesporné kvality motoru zužitkovala v té době ne zrovna obvyklá pětistupňová převodovka do výsledné maximální rychlosti 210 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 9 s.

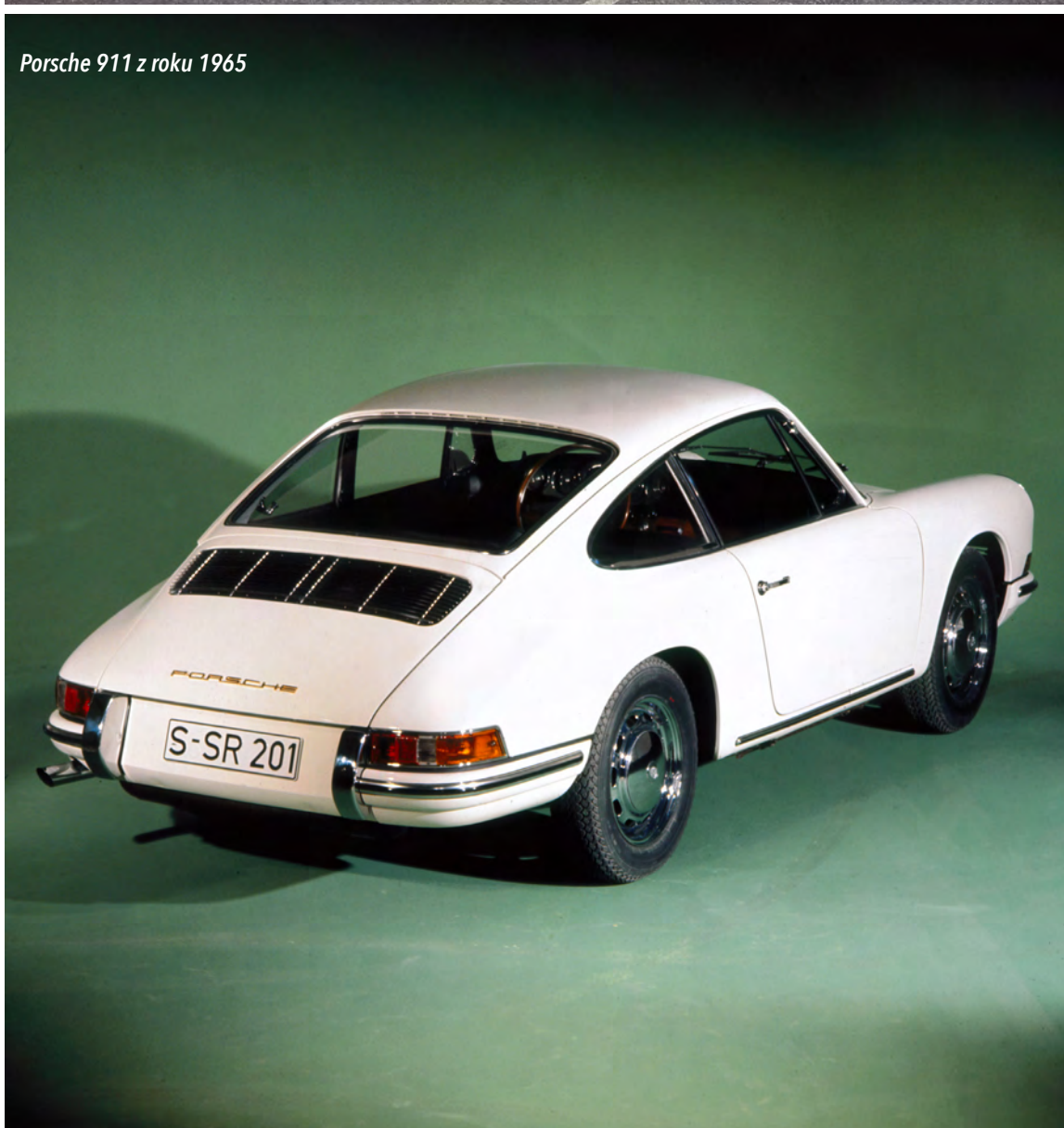
Přípravu směsi obstarával v duchu tradice karburátor Solex, který byl ovšem hlavním zdrojem obtíží doprovázejících první sériové vozy. Ty se totiž vyznačovaly špatnými přechody v oblasti středních otáček, ale stačilo karburátor Solex nahradit dvěma karburátory Weber typu 40 IDA a bylo po problémech.

Zcela nový byl také podvozek, jestliže u modelu 356 bylo ještě možné najít modifikované nápravy z VW, pak u devětsetjedenáctky už bylo všechno jinak. Vpředu se objevila nová náprava tvořená příčnými trojúhelníkovými rameny s tlumičovou vzpěrou McPherson a odpružená podélnými zkrutnými tyčemi a teleskopickými tlumiči. Vzadu byste původní klikovou nápravu VW hledali marně. Její místo zaujala šikmá trojúhelníková ramena odpružená rovněž torzními tyčemi, ovšem tentokrát uloženými napříč. Všechna kola byla vybavena kotoučovými brzdami, což nebylo v roce 1963 obvyklé ani u závodních speciálů, ale na zadní nápravě byly i bubnové brzdy. Ty byly ovšem určeny pouze pro parkovací brzdu. Také hřebenové řízení s třídielnou bezpečnostní hřídelí bylo nové a od jedné polohy k druhé mu stačily pouze tři otáčky.

První devětsetjedenáctky byly dodávány s jednoduchými ocelovými koly, která mohla být chromována a doplněna vybarveným logem Porsche. Patnáctipalcové ráfky byly opatřeny z dnešního pohledu



Porsche 911 z roku 1965

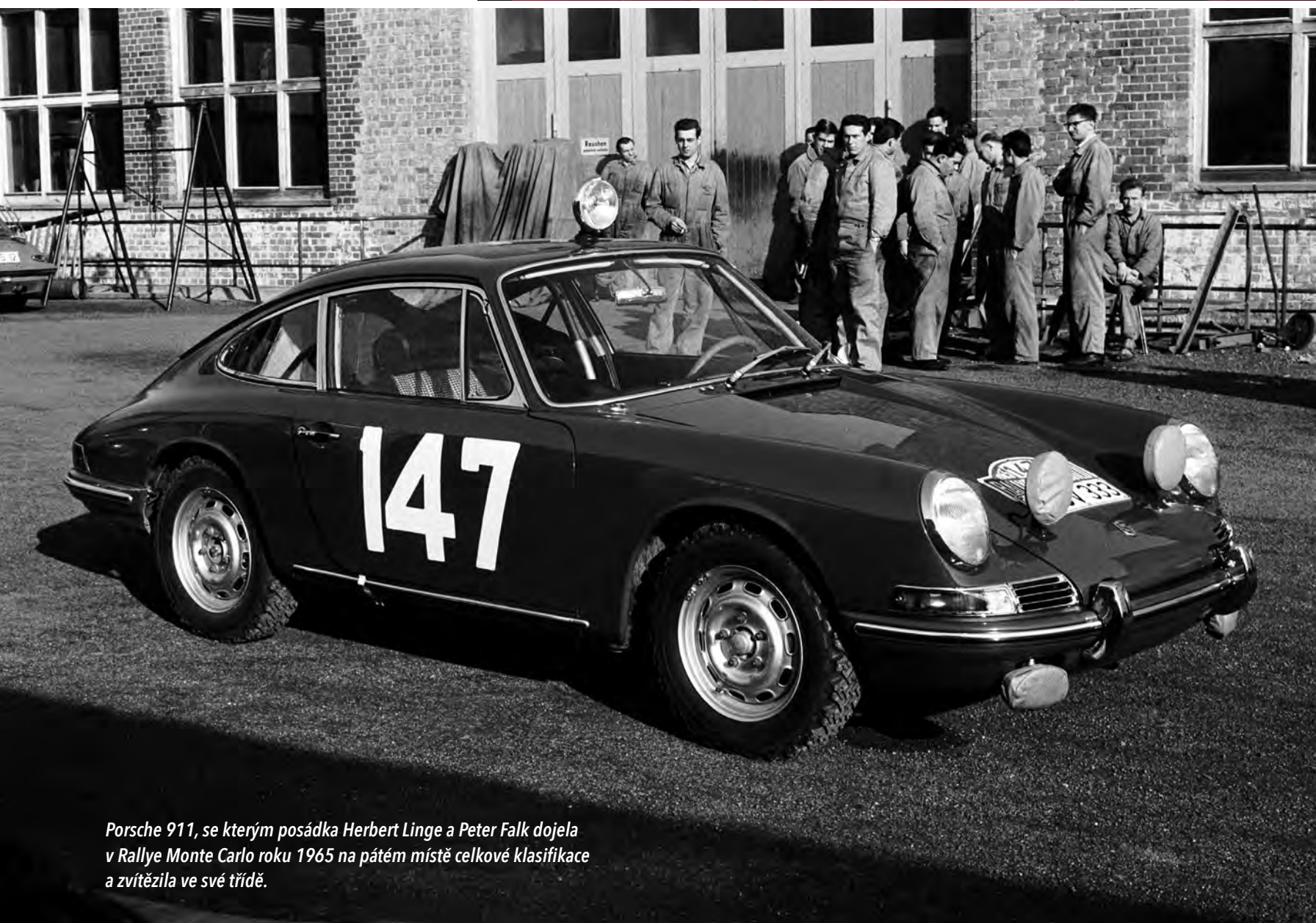


Porsche 911 z roku 1965

nepříliš širokými pneumatikami o rozměrech 165 HR 15.

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

Tradiční přístrojová deska s pěti kruhovými přístroji a spínací skříňkou vlevo od volantu patří Porsche 911 z roku 1964, ale ani v následujících letech se příliš nezměnila.



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

sedačky Recaro, které se staly tradiční součástí výbavy interiéru.

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

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

Kupé s rozvorem náprav 2 211 mm mělo vnější rozměry 4 163 mm x 1 610 mm x 1 320 mm a vykazovalo pohotovostní hmotnost 1 080 kg. V přídi uložená palivová nádrž měla objem 62 litrů, což v běžném provozu mohlo stačit zhruba na 400 km jízdy ve sportovním tempu.

Náročný vývoj nového šestiválcového boxeru se negativně projevil i na ceně, která byla původně stanovena na 23 700 marek. Mercedes Benz 230 SL, rovněž poprvé představený ve Frankfurtu v roce 1963, se prodával za 20 950 marek, takže byl levnější i po snížení ceny Porsche 911 na 21 900 marek. První zákazníci si odvezli domů sériové vozy 27. října 1964 a mohli si začít zvykat na klíček zapalování umístěný vlevo od volantu a řazení prvního rychlostního stupně směrem doleva a dozadu. V prosinci téhož roku produkuje Porsche pět devětsetjedenáctek denně – podstatně méně, než bylo původně v plánu.

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

Porsche 911 z roku 1965 je spojeno také s významnou osobností z našich automobilových soutěží Janem Trajboldem, který se v letech 1976 až 1983 se Škodou 130 RS dokázal jako jeden z mála prosadit i v konkurenci továrního týmu z Mladé Boleslavi. V roce 1987 se zúčastnil u nás první soutěže historických automobilů Rallye Tatry. Po dvou titulech mistra Evropy z let 1992 a 1995, které získal s vozem BMW 1800Ti, předsedal na Porsche 911 z roku 1965 a pak následovala od roku 1997 až do roku 2000 série titulů mistra Evropy, které přerušilo jeho předčasné úmrtí v roce 2001.

Z roku 1965 pochází i Porsche 911, které si na radu Jana Trajbolda přivezl z USA Arnošt Neubauer.

V roce 1998 s ním získal titul v evropském mistrovství závodů historických automobilů do vrchu ve třídě GTS 11, tedy vozů vyrobených do roku 1965.

Porsche 911 TARGA

V roce 1964 byly postaveny dva prototypy kabrioletu podle návrhu Porscheho designérů Hanse Plocha a Wernera Trenklera, ale už v roce 1963 se dostaly novinářům do rukou první fotografie karosářské verze devětsetjedenáctky, která dostala přednost před kabrioletem.

V září roku 1965 představil „Butzi“ karosářskou variantu Porsche 911 Targa, jejíž hlavním identifikačním znakem byl oblouk z nerezové oceli nahrazující tzv. B-sloupek. Lesk nerezové oceli pro jeho povrchovou úpravu byl podle „Butziho“ Porsche zvolen proto, aby byla zdůrazněna jeho funkčnost. Díky tomuto řešení se totiž mohla posádka Targy cítit jako v otevřeném voze, ale v porovnání s klasickým kabrioletem

se výrazně zvýšila její bezpečnost při převrácení vozu a současně se zvětšila tuhost karoserie v krutu. Navíc odpadla potřeba těžkého a komplikovaného mechanismu zavírání střechy. Střední laminátový díl se prostě sejmul a uložil do zavazadlového prostoru. I když toto řešení použilo už několik automobilek u svých studií v předchozích letech, Porsche byl první, kdo je nabízel v sériové produkci, a název Targa se dokonce uchytil i v odborné literatuře jako pojmenování vozů s vestavěným ochranným obloukem.

Pojmenování nové karosářské varianty bylo zvoleno v souvislosti s vítězstvím vozů Porsche v náročném sicilském závodě Targa Florio, navíc slovo „targa“ v překladu znamená štít, což evokuje představu

nahoře

Prototyp Porsche 911 Targa z roku 1964

dole

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



PORSCHE

targa

The new Porsche model with integrally designed and engineered stainless steel roll-bar provides maximum safety and retains all the advantages of an open sports car



The detachable soft top and fold down rear window give the targa special comforts not usually found in a convertible

Reklamní plakát pro Porsche 911 Targa z roku 1967

dole

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

ochrany posádky „štítem“ oblouku před nebezpečím úrazu při převrácení vozu. Původně se počítalo s tím, že většina produkce takto upravených automobilů měla směřovat především do jihoevropských zemí, kde nedostatečné větrání poměrně stísněného prostoru pro posádku kupé Porsche 911 od počátku své produkce znepříjemňovalo požitky z jízdy při vysokých teplotách v letním období a Targa měla odstranit i tento nedostatek.

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

U původního provedení představeného v roce 1965 byla celá střecha plátěná a také pružné zadní



nahoře

V srpnu roku 1966 byl zahájen prodej Porsche 911 S, jehož motor disponoval zvýšeným objemem 2,2 litru. Na snímku v provedení z roku 1968

dole

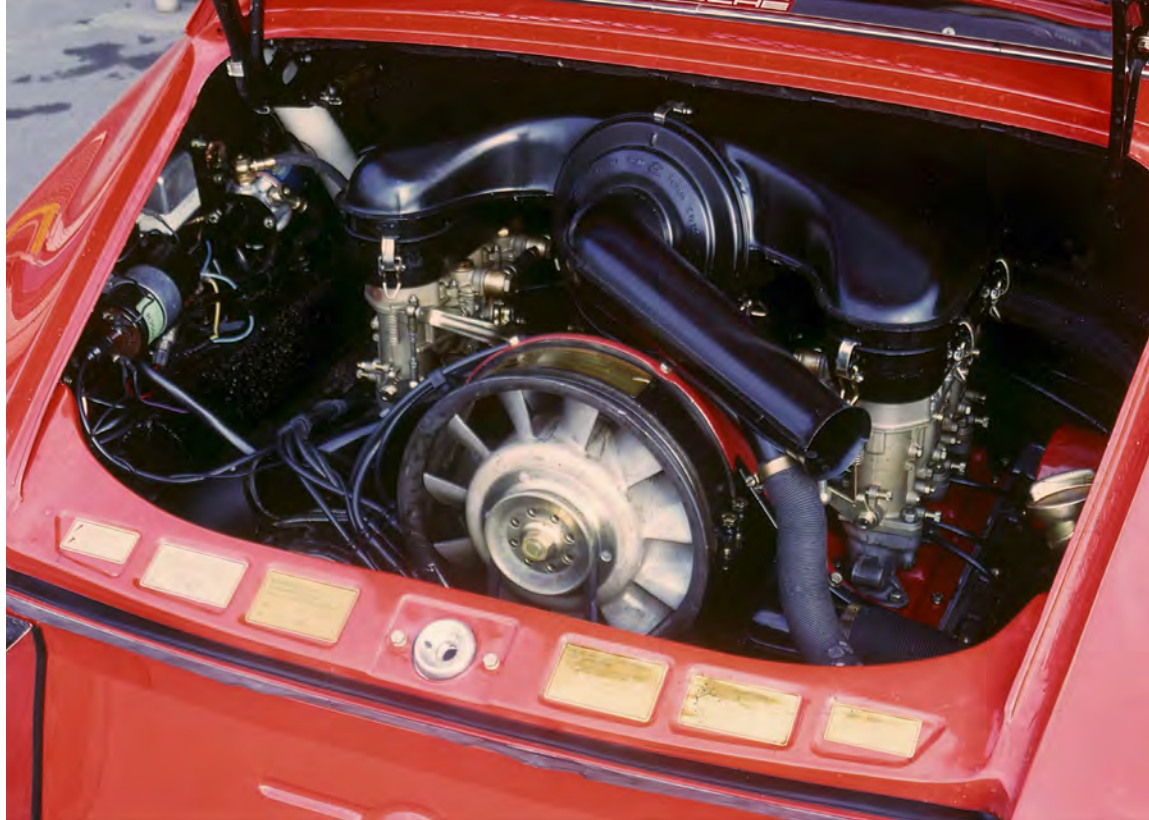
Porsche 911 S z roku 1967 s prvním provedením ráfků kol Fuchs

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

Rok 1965 byl pro Porsche významný nejenom kvůli oficiálnímu představení verze Targa, ale také tím, že do vedení společnosti přišel další z rodu Porsche – Hans Peter (29. 10. 1940), který nastoupil na pozici vedoucího výroby, zatímco dosavadní technický ředitel společnosti Hans Tomala od Porscheho odešel. Následující rok ztratil Ferry Porsche svého dalšího dlouholetého spolupracovníka – 22. srpna ve věku 62 let zemřel bývalý vedoucí vývoje karoserií Erwin Komenda.

Porsche 911 S

V srpnu roku 1966 se v nabídce dealerů značky objevil model s příponou S, která upozorňovala na výkon zvýšený na hodnotu 160 koní (118 kW). Nárůst výkonu o 30 koňských sil byl dosažen pomocí nové vačkové hřídele s ostřejším časováním, větších ventilů, převrtaných hlav válců a nových kovaných pístů. Kompresní poměr motoru o objemu zvýšeném na 2,2 litru stoupl na hodnotu 9,8 a dalšími úpravami bylo možné dosáhnout výkonu až 210 koní (154,5 kW), což umožňovalo dosáhnout největší rychlosti až 235 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za pouhých 8 sekund. Vlastník „Eska“ ovšem musel počítat s průměrnou spotřebou kolem šestnácti litrů na sto kilometrů. Na druhou stranu jej mohlo hřát vědomí, že může řídit nejrychlejší vůz německé



výroby, jehož motor spojený s pětistupňovou převodovkou je možné vyhnat až na 7 200 ot/min. V 7 300 ot/min už zasáhl omezovač otáček.

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

na neodpružené hmotnosti podvozku dobré dva kilogramy na každém kole. Šířka pneumatik se oproti základní verzi nijak nezměnila a „esko“ si muselo vystačit se stejně úzkými pneumatikami jako obyčejná devětsetjedenáctka, to znamená 165 HR 15, na kterých trval Ferry Porsche.

V roce 1967 dostalo Porsche 911 S, stejně jako jeho méně výkonní sourozenci, účinnější dvouokruhovou brzdovou soustavu a Ferry Porsche nechal vyrobít dva prototypy Porsche 911 S, jejichž karoserie byla z nerezového plechu, ale přestože oba vozy vykazaly během zkoušek vynikající výsledky,

nahoře

**Interiér Porsche 911 S z roku 1967
s převodovkou Sportomatic**

uprostřed

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

dole

**Porsche 911 L s dvoulitrovým motorem z roku
1968 byla nabízena i ve verzi Targa.**

do sériové výroby tento materiál zaveden nebyl s ohledem na příliš vysokou cenu a složitou výrobu. Další inovace přišly v srpnu roku 1968 s nástupem tzv. série B.

Po roce 1966, kdy se stal mistrem Evropy v automobilových soutěžích Günter Klass s Porsche 911, zopakoval v roce 1967 tento úspěch i Porsche 911 S a hned ve dvou kategoriích – v G1, kde získal titul Sobieslav Zasada, střídající Porsche 911 S a Porsche 912, a v kategorii G3, kde přivedl Porsche 911 S k mistrovskému titulu Vic Elford.

Porsche 911 S se neztratil ani na okruhu v Le Mans. V roce 1967, v době nadvlády Fordů GT40, s ním dojela posádka Robert Buchet – Herbert Linge na celkovém čtrnáctém místě a zvítězila ve třídě GT do dvou litrů.

Typem Porsche 911 S přišel na svět jeden z nejlepších sportovních automobilů všech dob. Časopis Autocar o něm v testu uveřejněném v říjnu roku 1966 doslova napsal: „Nastartujte auto a zvenku k vám dolehne charakteristické vrčení a hřmění vzduchem chlazených válců, uvnitř je dominujícím zvukem podmanivé vysoké ječení rozvodových kol.

911 je rovnoměrně vyvážená, zatáčkami projíždí hladce a bez zaznamatelného kroucení. Na suchu má víc než fenomenální přilnavost, na mokru je nicméně výkon příliš vysoký dokonce i pro znamenité pneumatiky Dunlop SP. Není to auto pro začátečníky.

911 S nikdy nenecháte stát v garáži, pokud budete mít příležitost někam si s ním vyrazit.”

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

Porsche 911 L

Původně bylo toto provedení kombinující karoserii s výbavou odpovídající verzi S se standardní pohonnou jednotku základního provedení devětsetjednáctky určeno pro americký trh jako méně výkonná



varianta Porsche 911 S. Důvodem pro tento krok byly přísné americké emisní normy, které dokázal do té doby nejvýkonnější Porsche splnit, aniž by utrpěla jeho dynamika, až po zabudování mechanického vstřikovávání paliva v roce 1969, ale i potom se americký trh musel spokojit s Porsche 911 S, které mělo o 20 koní menší výkon než jeho evropská verze.

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

nahoře

Porsche 911 T z roku 1969

uprostřed

Porsche 911 R z roku 1967

dole

Interiér Porsche 911 R

Porsche 911 T

Na opačném konci nabídky, proti provedení 911 S, stál od roku 1967 nejlevnější model – Porsche 911 T. Písmeno T v jeho názvu znamenalo Touring, tedy něco jako cestovní model, který si musel vystačit se skromnějším výkonem 110 koní (81 kW), ovšem postačujícím k dosažení nejvyšší rychlosti až 200 km/h a s poněkud chudší výbavou, která odpovídala typu Porsche 912. Ostatně svojí cenou patřil mezi typ 912 a základní provedení devětsetjedenáctky.

Vedení Porsche uvedlo tento model na trh jako devětsetjedenáctku určenou začátečníkům za poměrně přijatelnou cenu nedosahující ani dvaceti tisíc marek. Vlastně se jednalo o kombinaci karoserie Porsche 912 a šestiválcového motoru se čtyřstupňovou převodovkou, který si i po zavedení vstřikování musel vystačit s karburátory.

Status nejlevnější devětsetjedenáctky ovšem neznamenal, že se jedná o méně schopný vůz co do jízdních výkonů. Porsche 911 obsadilo první dvě místa v Rallye Monte Carlo 1968. Jako první dojela posádka Vic Elford – David Stone právě s Porsche 911 T a za nimi Pauli Toivonen – Martti Tiukkanen s Porsche 911 S. Bjorn Waldegaard téhož roku zvítězil rovněž s továrním Porsche 911 T ve švédské rallye.

S patřičně upraveným Porsche 911 T se dalo vyrazit i na vytrvalostní závod. V roce 1968 dojela ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans dvě soukromá Porsche 911 T s posádkami J. P. Gaban – R. van der Schrick a C. Laurent – J. C. Oigier na dvanáctém a třináctém místě celkového pořadí a samozřejmě ve třídě GT do dvou litrů objemu neměla rovnocenného soupeře. V následujícím roce to bylo ještě lepší – jedenácté a třinácté místo pro posádky C. Ballot-Léna – G. Chasseuil a C. Laurent – J. Marché.

Aby bylo pravdě učiněno zadost, je třeba uvést, že na fotografiích devětsetjedenáctek označených jako S a T, které uspěly v soutěžích nebo vytrvalostních závodech, je viditelné, že rozsahem úprav se tyto vozy velmi podobají speciálním provedením ST a R a jsou označovány jako S/T a R/T.



Rok 1967 přinesl další novinky i pro ostatní varianty Porsche 911 – kromě dvouokruhového brzdového systému ještě oproti automobilům jiných značek opačný směr pohybu stěračů.

Porsche 911 R / 911 R - Carrera 6

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

V roce 1967 s tímto vozem zvítězila posádka Vic Elford – Hans Herrman – Jochen Neerpasch ve vytrvalostním závodě trvajícím 86 hodin na okruhu Nürburgring a v témže roce Porsche 911 R s jezdci Jo Siffertem, Ricem Steinemanem a Charlesem Vögelem během 96hodinové jízdy překonalo vytrvalostní rychlostní rekord na okruhu v Monze o 18 km/h průměrnou rychlostí 210 km/h. Gérard Larousse a Maurice Gelin s Porsche 911 R zvítězili v roce 1969 v Tour de France a Tour of Corsica.

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



Porsche 911 ST

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

Objem motoru vyrostl na 2,4 l a výkon dosáhl hodnoty 240 koní (176,5 kW) a později byl jeho objem zvětšen na 2,5 l, takže Porsche 911 ST se mohlo chlubit na svou dobu úctyhodným výkonem 270 koní (198,5 kW). Tento vůz vážil 838 kg a byl zbaven všeho zbytečného vybavení. Kapota motoru a nárazníky byly vyrobeny z hliníku, lehká sedadla nahradila původní normální sedačky a honba za nízkou hmotností šla tak daleko, že kliky dveří byly dokonce nahrazeny poutkem.

Bylo postaveno 15 vozů a jeho cena byla poměrně vysoká – 49 680 marek, ale Porsche dodával sady, jejichž pomocí bylo možné standardní Porsche 911 S přestavět na verzi 911 ST.

Hned v roce svého debutu, v roce 1970, s tímto vozem zvítězil Bjorn Waldegaard v rakouské Alpské rallye a v Rallye Monte Carlo. Bjorn Waldegaard s Porsche 911 S, sponzorovaným výrobcem lyží

OLIN Ski, s motorem 2,4 litru, vyrazil i do Le Mans. V závodech v roce 1971 sice dojel na čtrnáctém místě, ale nebyl klasifikován kvůli nedostatečnému počtu ujetých kol.

Ve vytrvalostních závodech verze ST prakticky ovládla svou třídu. Právě Porsche 911 ST zajistilo devětsetjedenáctce do té doby nejlepší výsledek dosažený na trati čtyřadvacetihodinovky v Le Mans, když s ním v roce 1971 posádka R. Touroul – A. Anselme dojela na šestém místě celkové klasifikace, za ním dojel závodní speciál Porsche 907, na dalším místě byla další devětsetjedenáctka, tentokrát verze E, a za nimi další tři Porsche 911 S a jedno Porsche 911 ST.

Rokem 1972 skončila v Le Mans nadvláda vozů Porsche 917 a devětsetjedenáctka neměla v záplavě silnějších Ferrari 365 GTB/4 a Fordů Capri 2600 RS příliš šancí na úspěch, přesto posádka M. Keyser – S. Garant – J. Barth dovedla svoje „Esko“ s objemem motoru zvýšeným na 2,5 litru do cíle na třináctém místě.

Oprávněně je možné tvrdit, že úspěchy Porsche 911 ST stály za rozhodnutím vedení společnosti o zahájení legendární Carrery RS a RSR.

nahoře

Porsche 911 S/T s motorem o objemu 2,5 litru z roku 1972 po restaurování oddělením Porsche Classic

následující strana nahoře

Bjorn Waldegaard se spolujezdcem Larsem Helmerem na Rally Monte Carlo v roce 1970 s Porsche 911 S s větším motorem o objemu 2,3 litru. V příštím roce už budou mít tento objem motoru i sériová provedení.

následující strana dole

M. Keyser – S. Garant – J. Barth a Porsche 911 2,5 ST na trati Le Mans v roce 1972