



PORSCHE

KOMPLETNÁ HISTÓRIA ZNAČKY

Ljndeni

Porsche

Vyšlo aj v tlačovej podobe

Objednať môžete na
www.lindeni.sk
www.albatrosmedia.sk

Lindeni

Alois Pavlúsek

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

Všetky práva vyhradené.
Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť rozširovaná
bez písomného súhlasu majiteľov práv.

ALBATROS  **MEDIA**

PORSCHE



ALOIS PAVLŮSEK

PORSCHE

KOMPLETNÁ HISTÓRIA ZNAČKY

Ljndeni

OBSAH

KORENE7

PRVÉ AUTOMOBILOVÉ KONŠTRUKCIE11

KONŠTRUKČNÁ KANCELÁRIA DR. ING. H. C. F. PORSCHE GMBH 23

AUTOMOBILKA PORSCHE41

PORSCHE 356 (1948 – 1955)47

Porsche 356 (1948 – 1955) 48

Porsche 356 A (1955 – 1959) 52

Porsche 356 B (1960 – 1963) 55

Porsche 356 C (1963 – 1965) 59

PORSCHE 911 (1964)63

Porsche 911 séria A (1964 – 1968) 66

Porsche 911 séria B a C (1968 – 1970) 71

Porsche 911 séria D (1970 – 1971) 74

Porsche 911 séria E (1971 – 1972) 75

Porsche 911 séria F (1972 – 1973) 76

Porsche 911 séria G (1973 – 1975) 79

Porsche Turbo Porsche 911 séria H (1975 – 1976) 96

Porsche 911 séria I (1976 – 1977) 97

Porsche 911 séria J (1977) 98

Porsche 911 Turbo 3,3 typ 930

Porsche 911 Carrera Turbo 1977 – 1989 101

Porsche 911 Carrera 3,2 (1983 – 1988) 104

Porsche 911 Carrera typ 964 (1988 – 1993) 107

Porsche 911 Carrera typ 993 (1993 – 1998) 114

Porsche 911 Carrera typ 996 (1997 – 2005) 121

Porsche 911 Carrera typ 997 (2004 – 2011) 129

Porsche 911 typ 991 (2011 – 2019) 139

Porsche 911 typ 992 (2018 –) 161

PORSCHE 912 (1965 – 1976)167

PORSCHE 914 (1969 – 1975)171

PORSCHE 916 (1971)179

PORSCHE 924 (1975 – 1989)183

PORSCHE 944 (1981 – 1991)195

PORSCHE 968 (1991 – 1995)203

PORSCHE BOXSTER CAYMAN (1995 –)207

Porsche Boxster / Cayman typ 986 (1995 – 2005) 209

Porsche Boxster / Cayman typ 987 (2005 – 2012) 213

Porsche Boxster / Cayman typ 981 (2012 – 2016) 219

Porsche Boxster / Cayman typ 718 (2016 –) 223

SUPERAUTOMOBILY PORSCHE231

Porsche 959 (1986 – 1993) 233

Porsche Carrera GT (2003 – 2006)	238	Porsche 787 F1	323
Porsche 918 Spyder (2013 – 2015)	244	Porsche 804 F1	324
PORSCHE GRAND TOURISMO	253	Porsche 904 Carrera GTS	325
Porsche 928 (1977 – 1995)	255	Porsche 906 Carrera 6	327
Porsche 989 (1988)	262	Porsche 910	328
Porsche Panamera G1 typ 970 (2009 – 2015)	263	Porsche 907	330
Porsche Panamera G2 (2016 –)	274	Porsche 909 Bergspyder	331
PORSCHE SUV	283	Porsche 908	333
Porsche SUV	284	Porsche 917	337
Porsche Cayenne typ 955 (2002 – 2006)	285	Porsche 936	350
Porsche Cayenne typ 957 / 9PA (2007 – 2010)	288	Interscope IR01	353
Porsche Cayenne II typ 958/92A (2010 – 2018)	292	Porsche 956	354
Porsche Cayenne III (2017 –)	298	Porsche 962	357
Porsche Macan (2013 –)	302	Porsche-TAG TTE PO1	361
E PORSCHE	309	Porsche Projekt 2708	363
Mission E (2015)	310	Porsche 3512 Footwork Arrows	365
Taycan (2019)	312	Porsche 911 GT1	366
PRETEKÁRSKE ŠPECIÁLY PORSCHE	315	Porsche LMP1-98	370
Porsche 550 Spyder	317	Porsche RS Spyder	371
Porsche 645	319	Porsche 919 Hybrid	374
Porsche 718 RSK	319	PROJEKTY A ŠTÚDIE	385
		Literatúra	391



KORENE



V roku 1999 vyberala porota zložená zo 132 profesionálnych automobilových novinárov z 33 krajín sveta najvýznamnejšieho konštruktéra automobilov dvadsiateho storočia. Porote predsedal barón Montagu of Beaulieu a na priebeh výberu dozerala Global Automotive Elections Foundation. Medzi dvadsiatimi šiestimi vybranými konštruktérmi figurovali také mená ako Karl Benz, Rudolf Diesel, Ettore Bugatti, Henry Ford, Gottlieb Daimler, Henry Royce, Colin Chapman a nechýbal ani autor koncepcie českých Tatroviek Hans Ledwinka. Ako vidieť, nešlo o jednoduchú voľbu, ale keď bol 19. decembra v roku 1999 vyhlásený konečný výsledok, málokto by mohol čokoľvek namietat. Za najvýznamnejšieho konštruktéra dvadsiateho storočia bol zvolený Ferdinand Porsche – rodák z českých Vratislavíc nad Nisou, dnešného mestského obvodu štatutárneho mesta Liberec.

Ferdinand Porsche sa narodil 3. septembra 1875 v rodine etnických Nemcov Anny Ehrlichovej (1850 až 1919) a Antona Porscheho (1845 – 1908) ako tretí z piatich súrodencov, z ktorých najstaršia bola Anna Maria (1871 – 1943), Antonius Ferdinand (1873 – 1888) bol o dva roky starší, druhá sestra Hedwiga bola o tri roky mladšia (1878 – 1949) a benjamínom rodiny bol Oscar (1881 – 1941). Ich otec nielenže zamestnával asi dvadsať robotníkov v klampiárstve, obchode s uhlím a povozníctve, ale bol v obci, ktorá mala na sklonek devätnásteho storočia asi päťtisíc obyvateľov, činný aj spoločensky. Patril k zakladajúcim členom miestneho

hasičského spolku, bol členom okresného zväzu hasičov, predsedom spolku veteránov a ako zástupca starostu sa podieľal na vzniku miestneho vzdelávacieho spolku.

V čase narodenia Ferdinanda Porscheho by ste Vratislavice hľadali na mapách vtedajšieho rakúsko-uhorského mocnárstva najskôr márne. Po tridsaťročnej vojne totiž skomolené meno osady Maffersdorf, založenej v susedstve sliezskych Nemcov, prešlo i na pôvodnú českú osadu Wratislawicz ležiacu na ľavom brehu Nisy. K súčasnej podobe mena – Vratislavice – sa obec vrátila až po zlúčení obidvoch častí v roku 1901.

Rodný dom Ferdinanda Porscheho, stojaci na Tanvaldskej ulici číslo 38, sa v takmer nezmenenej podobe zachoval až do polovice minulého storočia, ale v nasledujúcich rokoch sa jeho vzhľad postupne menil. Zmizla predzáhradka, strecha bola pretiahnutá na celú dĺžku domu, za domom boli pristavené dielenské objekty a čelná strana už len svojím štítom pripomínala pôvodnú podobu domu, v ktorom vyrastal budúci geniálny konštruktér. V roku 2011 kúpila dom Škoda Auto, a. s. so zámerom zriadiť expozíciu venovanú osobnosti Ferdinanda Porscheho a jeho väzbám s Českom. Pri porovnaní zachovaných dokumentov a fotografií sa zistilo, že súčasná podoba domu ani zďaleka nezodpovedá časom, keď v ňom prevádzkoval svoju živnosť Anton Porsche. Nakoniec bola rekonštrukcia urobená tak, aby vonkajší vzhľad zodpovedal stavu z konca devätnásteho storočia aj s pôvodnou štukovou výzdobou. V prednej časti domu boli vybúrané všetky priečky

vrátane stropu, takže vznikla priestranná sála, v strede ktorej stojí funkčná replika hybridného automobilu Lohner-Porsche – prvá konštrukcia Ferdinanda Porscheho. V ostatných miestnostiach s pôvodnou výškou stropu aj usporiadaním interiéru je expozícia venovaná slávnemu rodákovi z Vratislavíc a namiesto prístavieb za domom bolo vybudované zázemie pre pracovníkov múzea a turistov, pre ktorých sa expozícia otvorila 11. novembra 2017.

A práve v tomto dome sa prvýkrát prejavilo prirodzené technické nadanie mladého Ferdinanda Porscheho. Keď bola vo Vratislaviciach v roku 1886 elektrifikovaná textilka Ignaza Ginzkeya, podieľali sa na nej aj zamestnanci Antona Porscheho. Jeho druhorodenému synovi, v tom čase jedenásťročnému, práca elektrikárov natoľko učarovala, že ovplyvnila jeho budúcnosť. Keď v roku 1889 dokončil základnú školu, stal sa síce učňom v otcovom podniku, ale súčasne navštevoval kurz elektrotechniky na štátnej priemyselnej škole v Liberci. Akosi automaticky sa predpokladalo, že po tragickom úraze jeho staršieho brata Antona prevezme vedenie rodinného podniku, ale Ferdinandova túžba po zvládnutí v tých časoch novej technológie nakoniec prevládla nad zámermi jeho otca. Okrem prihovorenia sa bratov Ginzkeyovcov, ktorým niekoľkokrát dokázal pomôcť pri poruchách na elektroinštalácii v ich textilke, zrejme prispela k zmene otcovho názoru i elektrifikácia rodinného domu vo Vratislaviciach, ktorú vykonal v čase otcovej neprítomnosti.



Rodný dom Ferdinanda Porscheho vo Vratislaviciach nad Nisou na prelome devätnásteho a dvadsiateho storočia predchádzajúca strana

Ten istý dom na Tanvaldskej ulici č. 38 približne o sto rokov neskôr hore

Rodný dom Ferdinanda Porscheho sa po rekonštrukcii otvoril pre verejnosť 11. novembra v roku 2017. Nechýba ani predzáhradka s ovocnými stromami. dole

Do súčasnosti sa zachovala fotografia s dátumom apríl 1894 v pravom dolnom rohu, na ktorej pózuje mladý Ferdinand Porsche vedľa generátora zásobujúceho dom elektrinou.

S otcovým dovolením potom urobil osemnásťročný nádejný technik tú najrozumnejšiu vec, akú môže mladý muž urobiť. Odišiel do sveta za skúsenosťami. Písal sa rok 1893 a Ferdinand Porsche nastúpil na prax v Spojených elektrických podnikoch alebo Vereinigte Elektrizitäts AG Béla Egger vo Viedni. V tom čase išlo o veľmi významnú viedenskú spoločnosť, ktorá sa preslávila nielen tým, že v roku 1880 na Viedenskej výstave ako

prvá v Rakúsku a druhá v celosvetovom meradle predvádzala elektrickú železnicu, elektrifikovala cisársku rezidenciu Schönbrunn a ako prvá vo Viedni inštalovala elektrické osvetlenie vedúce z Lainzer Tor k tzv. Hermesvilla stojacej v zoologickej záhrade, ale okrem inštalácie vnútorného a vonkajšieho elektrického osvetlenia, montáže telegrafu a elektrifikácie baní ponúkala aj zriadenie elektrickej dopravy.

V Spojených elektrických podnikoch sa Ferdinand Porsche postupne vypracoval od pomocných prác až na post vedúceho skúšobne a asistenta v oddelení projekcie. Vďaka tomu, že v rovnakom čase pracovala

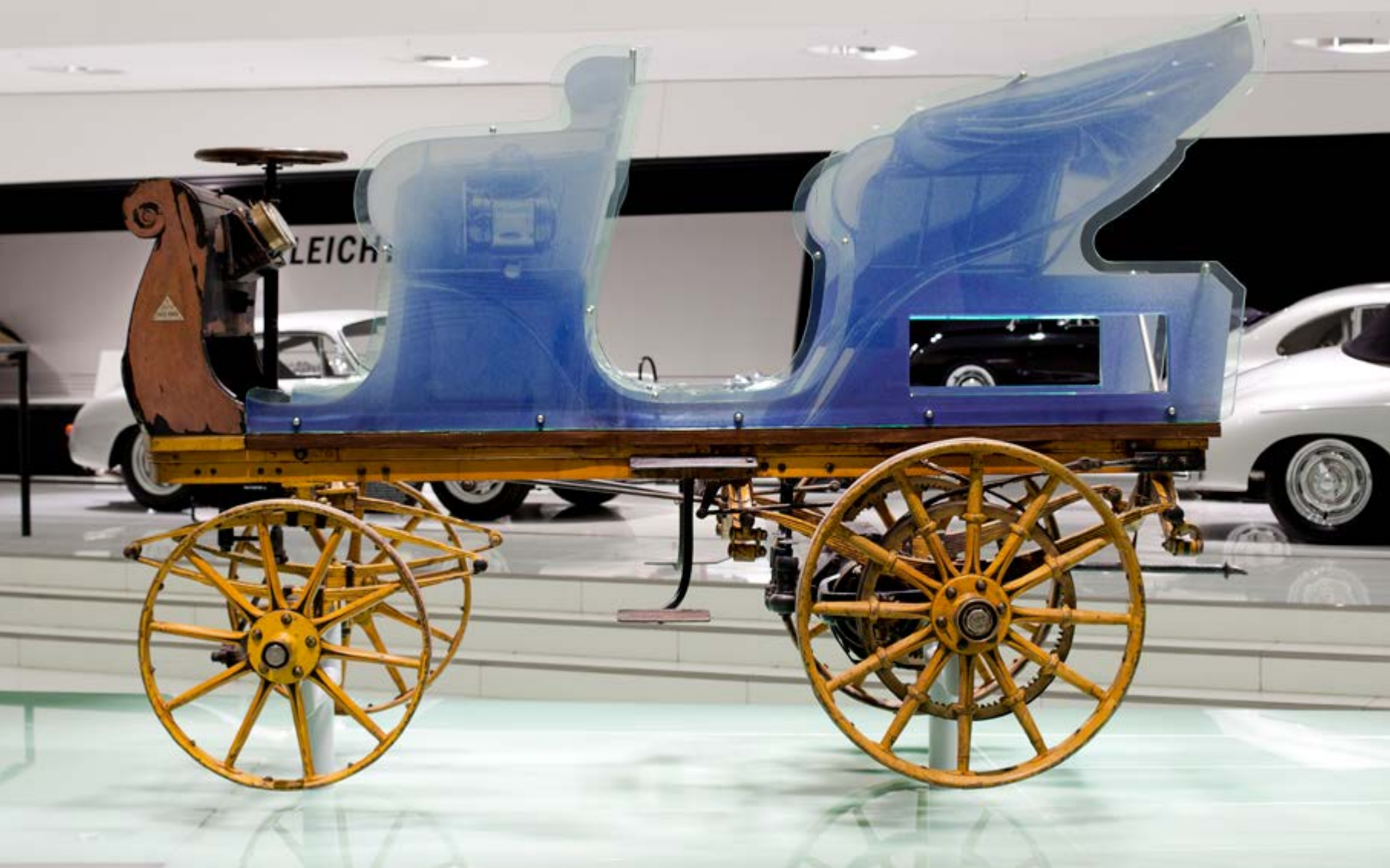
vo Viedni aj jeho staršia sestra, ktorá mu viedla domácnosť, mohol mladý Porsche vo voľných chvíľach a po večeroch navštevovať prednášky na viedenskej Technickej univerzite.

U svojho prvého zamestnávateľa sa tiež zoznámil so svojou budúcou manželkou Louisou (Aloisiou Johannou) Kaesovou, ktorá tu pracovala ako účtovníčka. O tri roky mladšia Louise sa rovnako ako Ferdinand Porsche narodila v Čechách, v obci Purschau (česky Pořejov) v tachovskom okrese, ktorá však po vysídlení, po 2. svetovej vojne, prakticky zanikla, a dnes sú tu viditeľné len základy bývalých usadlostí a ruina kaplnky svätej Anny.





PRVÉ AUTOMOBILOVÉ KONSTRUKCIE



V roku 1898 sa na Spojené elektrické podniky obrátil dvorný dodávateľ kočiarov pre panovnícky dom C&K Hofwagenfabrik Jacob Lohner so žiadosťou o dodávku elektromotorov takých kvalít, ktoré by bolo možné použiť na pohon samohybných kočov. Zámerom majiteľa firmy, Ludwiga Lonera, totiž bola stavba a následná malosériová produkcia kočov poháňaných spaľovacím motorom. Nepodarilo sa mu však získať vhodnú pohonnú jednotku a okrem toho ambície postaviť voz poháňaný spaľovacím motorom mu zahatila výroba kočov z moravskej Kopřivnice, ktorá si prostredníctvom známeho libereckého podnikateľa Theodora von Liebiga zaistila dodávku vynikajúcich Benzových dvojvalcov ešte predtým, ako sa na Karla Benza obrátil Lohner, a už v roku 1897 postavila svoj motorový koč NW Präsident. V nasledujúcom roku potom ľudia z Kopřivnice vyrazili na propagačnú jazdu so štyrmi pasažiermi po vlastnej osi z Kopřivnice do Viedne na výstavu konajúcu sa k výročiu 50 rokov vlády Františka Jozefa I. Keďže Ludwig Lohner nemohol získať prvenstvo v stavbe vozidiel poháňaných spaľovacím motorom ani dodávateľa dostatočne spoľahlivých pohonných jednotiek, obrátil sa na Spojené elektrické závody so zákazkou na elektromobil.

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

C&K Hofwagenfabrik Jacob Lohner predstavila svoj prvý koč poháňaný elektrickou energiou viedenskej verejnosti 26. júna v roku 1898. Jeho konštruktérom bol len dvadsaťdvaročný Ferdinand Porsche, ktorý svoje dielo pomenoval P1. Koč mal poháňanú zadnú nápravu kompaktným elektromotorom s výkonom 3 až 5 k a zákazníkom sa ponúkal ako Egger-Lohner C.2 Phaeton.

S rázvorom osí náprav 1 600 mm vážil 1 359 kg, pričom iba na batérie pripadalo 500 kg. Mohol sa pohybovať rýchlosťou až 34 km/h, na jedno nabitie akumulátorov dokázal prejsť vzdialenosť približne 80 km, a navyše vynikal aj spoľahlivosťou, o čom sa mohli presvedčiť účastníci pretekov elektromobilov na 39 km, ktoré sa konali 28. septembra 1899 počas medzinárodnej prehliadky motorových vozidiel v Berlíne. Ferdinand Porsche so svojím P1 alebo tiež Egger-Lohner C.2 Phaetonom obsadeným tromi pasažiermi úplne presvedčivo zvíťazil s osemnásťminútovým náskokom pred druhým v cieľi. Zo všetkých zúčastnených vozidiel, z ktorých viac ako polovica ani nedokázala preteky dokončiť, pritom spotreboval najmenej

energie. Zo štyroch postavených vozidiel sa zachoval iba jeden exemplár, ktorý je od roku 2014 súčasťou expozície firemného múzea Porsche.

Semper Vivus

Po šiestich rokoch práce pre Spojené elektrické podniky sa Ferdinand Porsche stal zamestnancom C&K Hofwagenfabrik Jacob Lohner, kde pokračoval vo vývoji elektromobilov. V roku 1900 dokončil ďalší elektromobil, ktorý sa stal senzáciou Svetovej výstavy v Paríži. Tentoraz na jeho pohon použil rovno dva elektromotory s výkonom 2,5 k, ktoré vyvinul a umiestil priamo do nábojov predných kolies. Olovené akumulátory poskytovali dostatok energie na prekonanie vzdialenosti 50 km pri rýchlosti 37 km/h. V septembri v roku 1900 s týmto vozidlom prešiel v pohorí Semmering vzdialenosť 10 km pri prevýšení 400 metrov za štyri minúty a 52,5 sekundy, čo bol výkon, ktorý nedokázal dosiahnuť žiadny z automobilov poháňaných spaľovacím motorom na posledných pretekoch konaných práve na Semmeringu.

V roku 1902 pridal k elektromotorom ešte dva spaľovacie motory, každý s výkonom 3,5 k, ktoré nepoháňali



kolesá, ale dve dynamá dodávajúce energiu elektromotorom aj akumulátorom. Ferdinand Porsche tento automobil, využívajúci na pohon hybridný systém Mixte, nazval Semper Vivus – Navždy živý – a vylepšené vozidlo s novým pohonom ešte v tom istom roku vyskúšal na pretekoch do vrchu Exelberg. Jeho víťazstvo už ani

neprekvapilo. Ďalšie zlepšenie prišlo v roku 1903, keď Porsche nahradil dynamá generátorom, takže namiesto ťažkých akumulátorov stačila len jedna malá batéria slúžiaca na naštartovanie spaľovacích motorov.

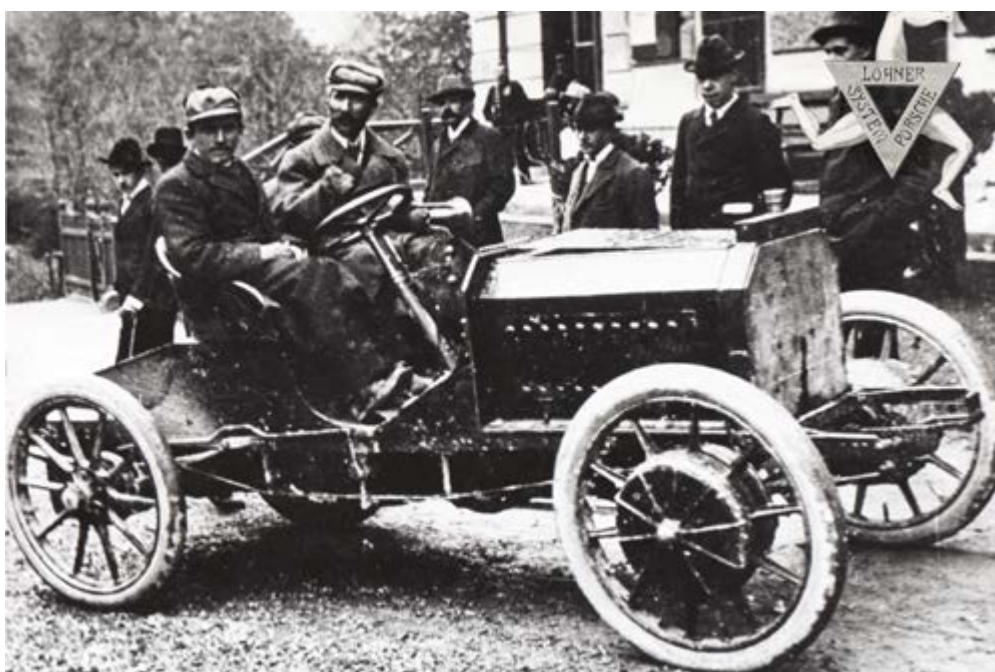
Nezávisle od Ferdinanda Porscheho použil podobnú koncepciu pohonu aj František Křižík,

ktorý vozidlo používajúce benzínový motor na pohon dynamy vystavoval na Jubilejnej výstave obchodnej a živnostenskej komory v roku 1908. Išlo o štvrtú konštrukciu, keďže prvé vozidlo poháňané elektrickou energiou predviedol verejnosti už v roku 1895.

1. februára 2014 rozšíril zbierku firemného múzea Porsche prvý automobil skonštruovaný Ferdinandom Porsche v roku 1898 – P1 alebo Egger-Lohner C.2 Phaeton
predchádzajúca strana

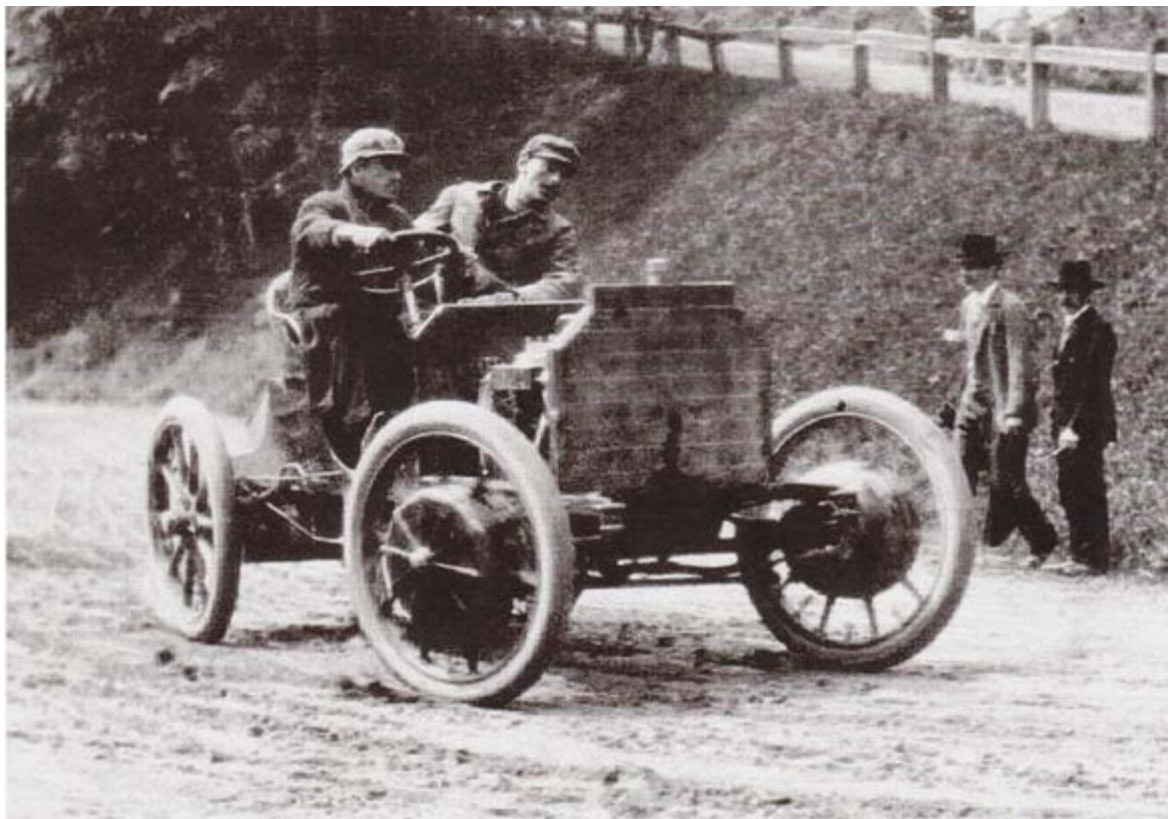
V roku 1900 bol senzáciou automobilovej výstavy v Paríži Lohner-Porsche s elektromotorami zabudovanými v nábojoch predných kolies. V súčasnosti je elektromobil s karosériou voiturette vystavovaný aj v Technickom múzeu vo Viedni.
hore

Ferdinand Porsche za volantom elektromobilu Lohner-Porsche s elektromotorami v nábojoch predných kolies v roku 1900
dole



V čase, keď František Křížik vystavoval svoje hybridné vozidlo, mal už Porsche za sebou pomerne dobrodružnú cestu z Viedne do Paríža, na ktorú so svojim Semper Vivus vyrazil v roku 1903. Na spiatocnej ceste priesmykom Arlberg dokonca uviazol v snehových závejoch, ale nakoniec dorazil do rodných Vratislavíc nad Nisou a tu tiež 17. októbra 1903 uzavrel manželstvo s Louisou Kaesovou.

Zatiaľ čo elektromobily Františka Křížika zostali iba pri kusovej výrobe, elektromobilov Lohner-Porsche sa len v rozmedzí rokov 1898 až 1904 predalo tridsaťsedem, k tomu ďalších desať vozidiel so zmiešaným pohonom Mixte a počty predaných vozidiel naďalej rástli – v roku 1905 si pre svoj elektromobil Lohner-Porsche prišlo päťdesiat zákazníkov. V tom istom roku Porsche vozidlá so systémom pohonu Mixte zdokonalil zabudovaním spaľovacieho motora s výkonom 70 k (51,5 kW) poháňajúcim cez generátor hneď štyri elektromotory umiestnené v nábojoch všetkých kolies. Na svet tak prišlo prvé vozidlo s pohonom všetkých štyroch kolies schopné dosiahnuť





najvyššiu rýchlosť až 90 km/h a prekonať až 20 % stúpanie. Okrem luxusných osobných automobilov vyrábala firma Lohner-Porsche aj nákladné automobily, a dokonca aj autobusy.

Prosperujúca firma neunikla pozornosti úspešného podnikateľa a rakúskeho konzula v Nice Emila Jellineka, ktorý kúpil patenty Lohner-Porsche, a výrobu elektrovozidiel podľa týchto patentov realizoval vo firme Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft vo Wiener Neustadte, kde sa dovtedy vyrábali automobily podľa Daimlerovej licencie. Ferdinand Porsche nastúpil do vývojového oddelenia, kde bola spočiatku hlavnou náplňou jeho práce stavba motorov určených na pohon lietadiel a vzducholodí, ale už vo veku tridsaťjeden rokov, presnejšie od 27. júna 1906, zastával post technického riaditeľa spoločnosti namiesto Daimlerovho syna Paula, ktorý odišiel do novopostaveného závodu v Untertürkheime.

Z Ferdinanda Porscheho sa stal vážený občan a tiež otec dcéry Louisy – celým menom Louise Hedwig Anna Wilhelmina, ktorá sa narodila 29. augusta 1904 a o päť rokov neskôr – 19. septembra 1909 – sa vo Wiener Neustadte dočkal aj syna. Narodil sa budúci tvorca slávneho modelu Porsche 356 – Ferdinand Anton Ernst Porsche. V tomto období sa v živote Ferdinanda Porscheho začínajú objavovať aj spolupracovníci, ktorí ho budú sprevádzať prakticky po celý život – Josef Goldinger, Ing. Otto Zadnik, Karl Rabe a Josef Mickl.

Maja

Elektromobilom sa však už tak nedarilo. Ich možnosti podmieňovali technológie zo začiatku dvadsiateho storočia – akumulátory boli veľmi ťažké a mali malú kapacitu, ťažké elektromotory v nábojoch kolies nielenže doslova požierali pneumatiky, ale navyše aj negatívne ovplyvňovali jazdné vlastnosti a pohodlie cestujúcich. Automobily poháňané spaľovacími motormi získavali prevahu, čo sa prejavilo už v roku 1907 v pretekoch o Medzinárodnú cisársku cenu v Nemecku, kde boli dve vozidlá s pohonom Mixte úplne bez šance. Záujem zákazníkov rýchlo upadal, takže netrvalo dlho a Ludwig Lohner i Emil Jellinek na výrobu elektromobilov rezignovali.

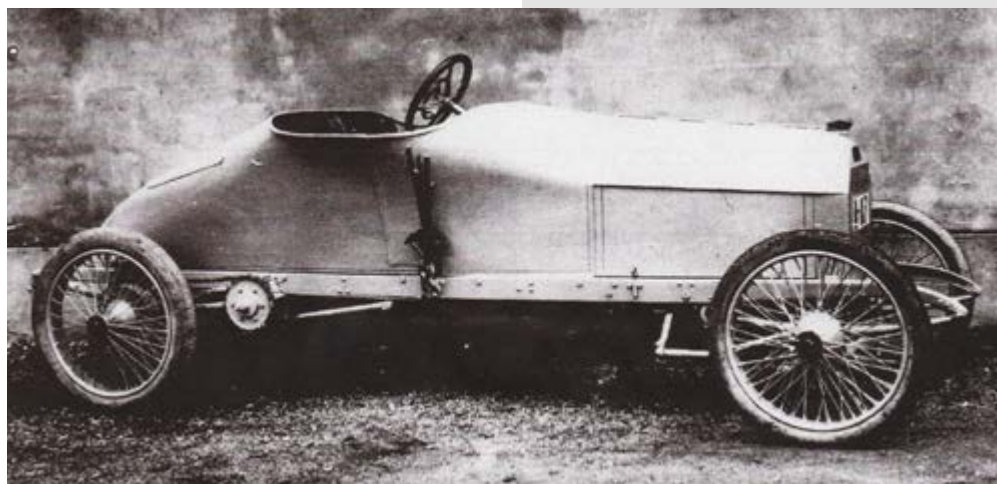
Ferdinand Porsche neostal bokom od hlavného prúdu vývoja individuálnej automobilovej dopravy

Ferdinand Porsche s elektromobilom Lohner-Porsche v Semmeringu v roku 1900
predchádzajúca strana hore

Hybrid Lohner-Porsche z roku 1903 s cestovnou karosériu typu Phaeton. Za volantom Ferdinand Porsche.
predchádzajúca strana dole

Semper Vivus – prvý hybridný automobil je súčasťou expozície firemného múzea od 13. júna 2011
hore

V roku 1906 Ferdinand Porsche skonštruoval svoje prvé vozidlo poháňané spaľovacím motorom – Austro-Daimler Maja





Reklamný leták pre Austro-Daimler Maja hore

Vítězné vozidlo Jazdy prince Jindřicha z roku 1910 – Austro-Daimler 27/80 s Ferdinandom Porsche za volantom dole

Viedenský list Automobil Zeitung z 12. júna roku 1910 venoval informácii o víťazstve Ferdinanda Porscheho celú titulnú stranu nasledujúca strana

a svoju prvú konštrukciu automobilu poháňaného spaľovacím motorom mal pripravenú už v roku 1906. S cestovným automobilom poháňaným štvorvalcom s výkonom 30 k (22 kW) sa predstavil na Medzinárodnej automobilovej výstave vo viedenskom Parkringu a podľa dobovej tlače išlo o senzáciu predovšetkým vďaka štvorstupňovej prevodovke „Diamant“ doplnenej o spiatocku a voľnobeh. Radiaca páčka umiestnená na volante sa vraj dala ovládať dvoma prstami. Vozidlo dostalo meno Maja, podľa druhej dcéry Emila Jellineka, ale výroba vozidla nesúca jej meno bola ani nie po roku ukončená kvôli neriešiteľným problémom s príliš komplikovanou prevodovkou. Oproti tomu meno druhej dcéry Emila Jellineka v spojení s nemeckou automobilkou Daimler dalo základ vzniku jednej

z najslávnejších automobilových značiek sveta – Mercedes Benz.

Austro Daimler 27/80

Ferdinand Porsche sa neúspechom nenechal odradiť. Zatiaľ čo sa v roku 1909 zo spoločnosti Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft stala akciovka Austro-Daimler AG, dokončil automobil, s ktorým sa v roku 1910 mohol postaviť na štart tretieho ročníka „Jazdy princa Jindřicha“. Bol ním Austro-Daimler 27/80 – priamy predchodca slávneho Austro-Daimler Bergmeister. A nebol by to Ferdinand Porsche, keby pri jeho konštrukcii nepoužil tie najmodernejšie prvky, ako napríklad päťventilový rozvod OHC s pohonom vačkového hriadeľa prostredníctvom tzv. kráľovského

hriadeľa, pričom jeden z ventilov bol nasávací a zvyšné výfukové. Motor so zdvihovým objemom valcov 5,7 litra disponoval výkonom 90 k (65 kW). Originálnym spôsobom sa Porsche vysporiadal aj s hmotnosťou, keď štvorsedadlovú karosériu navrhol tak, aby sa smerom dozadu zužovala, čím bolo možné nielen ušetriť na hmotnosti, ale aj dosiahnuť aspoň o niečo lepšiu aerodynamiku.

Ferdinand Porsche za volantom tohto vozidla v „Jazde princa Jindřicha“ zvíťazil a rovnaké vozidlá riadené jeho priateľmi, generálnym riaditeľom Fischerom a grófom Schönfeldom, prišli na druhom a treťom mieste. Víťaznú trofej z pretekov si Ferdinand Porsche veľmi vážil a strieborný model auta mal čestné miesto na krbovej rímse v jeho vile.

V roku 1908 presťahoval trutnovský rodák a priekopník aviatiky Igo Etrich svoje dva klzáky aj leteckú dielňu Etrich-Wels Aeroplan Construct do pavilónu Rotunda vo viedenskom Prátri a v septembri roku 1910 tu zalietal svoje nové lietadlo Etrich Taube poháňané motorom s výkonom 64 k (47 kW) vyrobené



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.



Vojenský cestný vlak postavený podľa návrhu Ferdinanda Porscheho južne od Wiener Neustadtu v roku 1913

Dve vozidlá Austro-Daimler ADS-R Sascha. Za volantom prvého vozidla sedí neskorší legendárny manažér tímu Mercedes Benz Alfred Neubauer, v druhom gróf Alexander „Sascha“ Kolowrat-Krakovský. nasledujúca strana

firmou Austro-Daimler. Konštruktérom motora bol Ferdinand Porsche a koncepcia jeho ďalšieho leteckého motora z roku 1912 – vzduchom chladeného ležateho štvorvalca – sa v budúcnosti mala stať poznávacím znamením motorov poháňajúcich automobily značiek Volkswagen, Auto Union a predovšetkým Porsche.

Spoločnosť Austro-Daimler sa samozrejme podieľala aj na zákazkách pre rakúsko-uhorskú armádu, ktorej Porsche ponúkol možnosť rýchleho transportu ťažkého delostrelectva aj po ťažko zjazdných cestách a priesmykoch v Alpách. Postupne skonštruoval niekoľko ťahačov ťažkých diel – posledné z radu týchto vozidiel vážilo 8 ton, poháňal ho motor s výkonom 100 k (73,5 kW) umiestnený na ťahači, ktorý prostredníctvom dynama poháňal spolu osem elektromotorov v kolesách prívěsu.

Ešte zaujímavejší bol tzv. vojenský cestný vlak z roku 1912, kde uplatnil rovnakú koncepciu. Na ceste alebo v teréne vlieklo ťažné vozidlo päť jednoosových prívěsov, v prípade, že mal i nástavce kolies na jazdu po koľajniciach, bolo prívěsov desať. V kolesách každého z prívěsov bol elektromotor poháňaný elektrickou energiou vyrábanou pomocou spaľovacieho motora s výkonom 100 k (73,5 kW) umiestneného v ťažnom vozidle. Vlak bez problémov odviezol 20 ton po ceste, a po železnici dokonca 50 ton.

Za svoju prácu pre rakúsko-uhorskú veľmoc dostal v roku 1912 Ferdinand Porsche rytierske vyznamenanie, v roku 1916 vojnový kríž Františka Jozefa, ale najcennejším prejavom uznania bol čestný doktorát technických vied, ktorý mu v roku 1917 udelila Vysoká škola technická vo Viedni. Lenže už o rok bude musieť riešiť, akú štátnu príslušnosť si zvolí.

11. novembra 1918 rakúsky cisár Karol I. podpísal prehlásenie, že sa vzdáva všetkých zásahov do štátnych záležitostí, opustil Schönbrunnský zámok vo Viedni a Rakúsko-Uhorsko definitívne zaniklo. Pre Ferdinanda Porscheho, rovnako ako pre iných Čechov alebo českých Nemcov žijúcich v Rakúsku, vznikla otázka, pre akú štátnu príslušnosť sa rozhodnúť. Rozhoduje sa pragmaticky, ako obyčajne. V Čechách mal po rodičoch majetok, o ktorý by po prijatí rakúskeho občianstva mohol prísť, to však pre neho nebolo také dôležité ako skutočnosť, že v Paríži sa práve začínala Svetová prehliadka automobilov, na ktorej rozhodne nemohol chýbať, ale bez pasu cestovať nešlo a pas Československej republiky mohol získať skôr ako rakúsky. Ferdinand Porsche sa po zániku rakúsko-uhorskej monarchie stal občanom Československej republiky. Do Čiech sa však nevrátil, naďalej pracoval pre Austro-Daimler, ale súčasne udržiaval kontakty s významnými osobnosťami sveta motorizmu v Čechách.

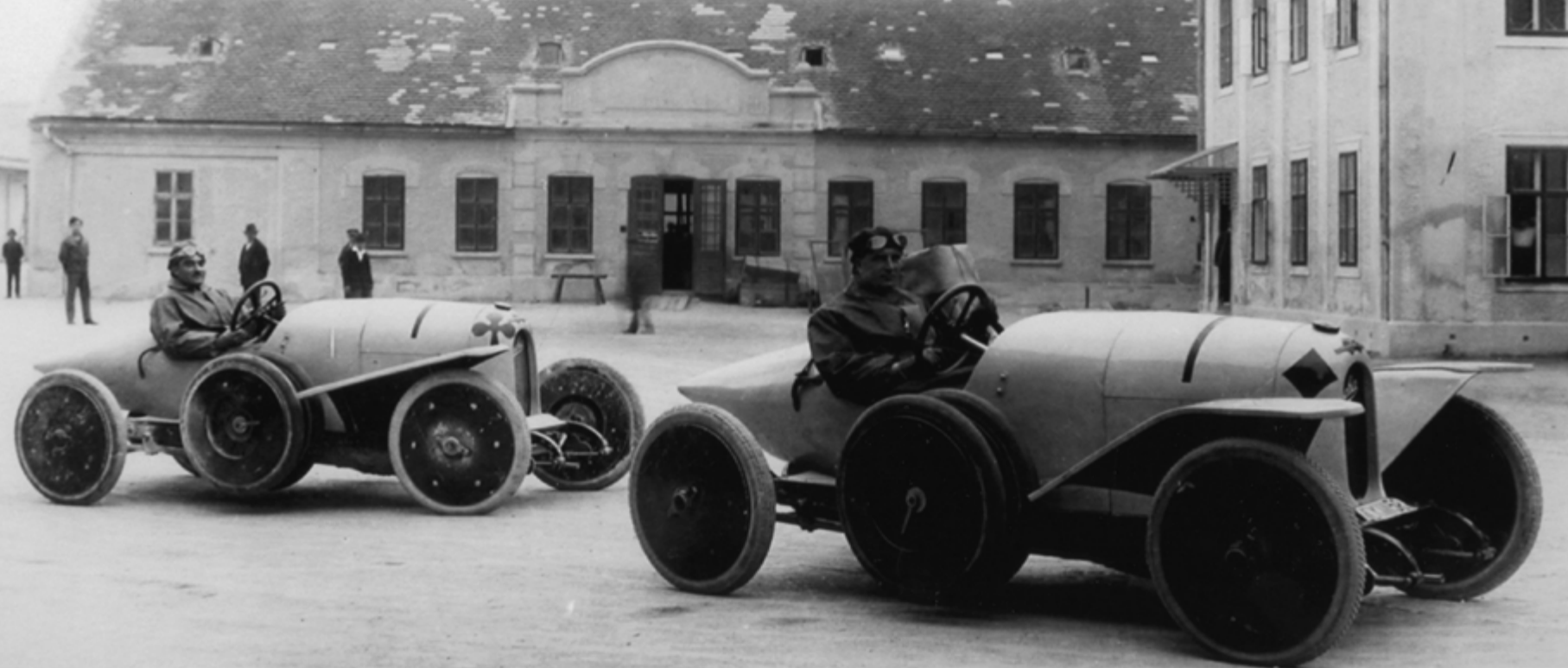
Jedným z nich bol známy a populárny český automobilový pretekár gróf Alexander Kolowrat, s ktorým sa poznal už z predvojnových čias. Napríklad keď sa Ferdinand Porsche pri návrate z Alpskej jazdy v roku 1910 zastavil v rodných Vratislaviciach a zašiel sa pozrieť do Mladej Boleslavi, stretol sa aj so „Sašom“ Kolowratom a ten ho navštívil po svojom návrate z Ameriky práve v čase, keď Porsche pripravoval výrobu luxusnej limuzíny Austro-Daimler AD 617. Podľa spomienok Ferdinandovho vnuka Ernsta Piěcha to bol práve Sascha Kolowrat, ktorý Ferdinandovi Porschemu vnukol myšlienku výroby automobilov dostupných takmer každému podľa vzoru americkej automobilky Ford, ktorej Kolowrat dodával čelné sklá pre model T. A. Práve týmto modelom sa Ferdinand Porsche

inšpiroval. Porscheho automobil mal však lepšie vyhovovať európskym pomeroch a vo veľkých sériách mal byť vyrábaný spoločnosťou Austro-Daimler.

Sascha

Kolowrat i Porsche boli zajedno v tom, že malý nemusí nutne znamenať málo výkonný, a zhodli sa aj v tom, že ak sa má nový automobil dobre predávať, nesmie sa zanedbať jeho propagácia. V nej sa dali najlepšie výsledky dosiahnuť prostredníctvom účasti na automobilových pretekoch. Gróf Kolowrat bol totiž nielen vynikajúci pretekár, ale aj zdatný obchodník.

1. marca 1912 boli dokončené posledné výkresy Austro-Daimleru označeného ako typ ADS a čoskoro už na firemnom dvore stáli štyri pretekárske modely značené ADS-R, ktoré boli na verejnosti prezentované pod názvom „Sascha“. Svoj pôvodný vzor, Ford model T, nový automobil pripomínal pramálo, zato medzi štandardnou verziou ADS a ADS-R bol rozdiel snáď len vo výkonnosti pohonnej jednotky a v karosérii, ktorá bola v cestovnom variante vybavená vysokými stupačkami, sklápacou strechou pridržíavanou dlhými remeňmi prichytenými vedľa predných blatníkov a len dvojicou dverí – jedny boli pre cestujúcich na prednom sedadle a druhé pre cestujúcich vzadu.



Predok zdobí špicatý chladič, podobne ako pri veľkom Austro-Daimleri AD 617, a vzadu boli pripevnené dve náhradné kolesá, ako sa v dvadsiatych rokoch patrilo na vozidlo športového charakteru. Vozidlá Sascha ADS-R mali oválny predok s chladičom zasunutým dovnútra, takže oplechovanie pôsobilo ako tryska. Blatník bol iba nad pravým predným kolesom na strane jazdca, ktorý tak mal byť chránený pred odletujúcimi kameňmi a prachom. Čelné sklo neexistovalo a na obidvoch stranách vozidla boli pripevnené náhradné kolesá. Sedadlo spolujazdca bolo oproti vodičovmu sedadlu trochu posunuté dozadu a za ním bola veľká plechová škatuľa na náradie a najnutnejšie náhradné diely.

To najdôležitejšie bolo schované pod kapotou zakrývajúcou pohonnú jednotku. Motor pretekárskeho variantu Sascha mal dva vačkové hriadele v hlave valcov poháňané kľukovým hriadeľom vpredu cez zvisle uložené dynamo a špirálovité ozubené kužeľové kolesá, cestovný variant sa musel uspokojiť s jednoduchším riešením, s jedným vačkovým hriadeľom poháňaným kráľovským hriadeľom. Radový štvorvalec s objemom 1 100 cm³ mal blok odliaty z ľahkej zliatiny s oceľovými vložkami valcov, liatinová hlava bola odnímateľná a každý valec bol pri pretekárskom variante osadený dvomi sviečkami. Nekompromisnému riešeniu pretekárskeho motora zodpovedali aj podávané výkony. Porovnateľné cestovné automobily tých čias poskytovali svojim vodičom nanajvyš 18 k (13 kW) na liter objemu, Porscheho konštrukcia dávala dobrých 40 k (29,4 kW) pri 4 500 ot. min⁻¹ a bolo možné ho vytočiť až na 5 000 ot. min⁻¹. To malo samozrejme vplyv na životnosť motora a pri dlhotrvajúcich pretekoch by také namáhanie motora bolo

príliš riskantné. Pretože pretekársky Sascha bol veľmi ľahký, aj s karosériou nepresiahol hmotnosť 598 kg, bolo možné s ním dosiahnuť pozoruhodných hodnôt v zrýchlení. Navyše sa mohol pochváliť brzdami na všetkých štyroch kolesách, zatiaľ čo prvý variant cestovného ADS mal brzdy iba na zadnej náprave.

Premiéru mal mať Austro-Daimler Sascha na jednom z najťažších pretekov – na slávnom Targa Florio. Náročnosti podniku zodpovedala aj príprava. Okrem Ferdinanda Porscheho a Alexandra Kolowrata v realizačnom tíme nechýbal riaditeľ oficiálneho zastúpenia Austro-Daimleru z Viedne pán Czech, zástupca Austro-Daimleru z Lipska pán Doberenz a skúšobné jazdy organizoval Ing. Zadnik, ktorý neskôr prešiel do Porscheho konštrukčnej kancelárie v Stuttgarte. Za volant hneď štyroch vozidiel, z ktorých každé dostalo znak podľa kartových farieb, sa usadili gróf Alexander „Sascha“ Kolowrat, ktorý dostal kríže, Fritz Kuhn srdcia a Lambert Pocher piky. Vo štvrtom vozidle so znakom kára prihlásenom do ničím neobmedzenej triedy, na rozdiel od prvých troch vozidiel štartujúcich v triede do 1 100 cm³, sa usadil rodák z Nového Jičína Alfred Neubauer, s ktorým sa Porsche spriatelil už v roku 1912, keď v Austro-Daimleri absolvoval školenie vodičov delostrelectva. Od roku 1917 Neubauer v továrni Austro-Daimler preberal ťažné vozidlá pre delostrelectvo a po vojne mu Porsche zaistil miesto vedúceho zábehového oddelenia a neskôr miesto pretekára.

Najúspešnejší zo štvorice nasadených jazdcov bol nakoniec práve Alfred Neubauer s dosiahnutým rýchlostným priemerom iba o 8 km/h nižším, ako bola priemerná rýchlosť víťazného štyriapolitrového Mercedesu Grand Prix talianskeho grófa Giulia Masettiho, čo znamenalo 19. miesto v celkovom poradí. Kuhn

bol v cieľi asi polhodinu za Neubauerom, ale jeho čas aj tak stačil na víťazstvo v triede do 1 100 cm³, a 51 sekúnd za Kuhnem ako druhý v triede prešiel Pocher. Pre mechanickú poruchu odpadlo iba vozidlo grófa Kolowrata, riskantný skutok sa tak nakoniec skončil triumfom malých Austro-Daimlerov.

Ferdinand Porsche „Saschu“ naďalej upravoval a 10. mája 1922 štartovala na jednom z najznámejších rakúskych pretekov do vrchu Ries jedenapolitrová verzia „Saschu“ s výkonom 50 k (36,8 kW). Charles Bettaque s ním nielenže zvíťazil vo svojej triede, ale získal aj nový rekord trate. Gróf Kolowrat na pôvodnej tisícstovke vo svojej triede zvíťazil. Na jeseň v roku 1922 bol pripravený ďalší variant „Saschu“, tentoraz už s dvojlitrovým motorom. Jeho debut na Veľkej cene na okruhu Monza sa ale skončil tragicky. Fritz Kuhn utrpel smrteľné zranenia, keď mu odletelo koleso.

Tragická nehoda pre Ferdinanda Porscheho znamenala koniec jeho životnej etapy, rozhodujúci balík akcií totiž vlastnil obchodník z Terstu – Camillo Castiglioni, ktorý trval na produkcii súčasných luxusných vozidiel prinášajúcich stabilné zisky. Na zasadnutí dozornej rady vo Viedni v roku 1923 potom prišlo k názorovej roztržke medzi ním a Ferdinandom Porschem, ktorý presadzoval pokračovanie vývoja malého vozidla. Castiglioni použil tragickú nehodu ako argument proti koncepcii výroby orientovanej na masovú produkciu dostupných automobilov a Ferdinand Porsche v rozčúlení rokovanie predčasne opustil. Vzápätí bol dozornou radou odvolaný zo svojej funkcie, z vývoja malého Austro-Daimleru zišlo a zo štyroch postavených vozidiel „Sascha“ sa do súčasnosti zachovali dva stroje, z ktorých jeden je vystavený vo firemnom múzeu Porsche.

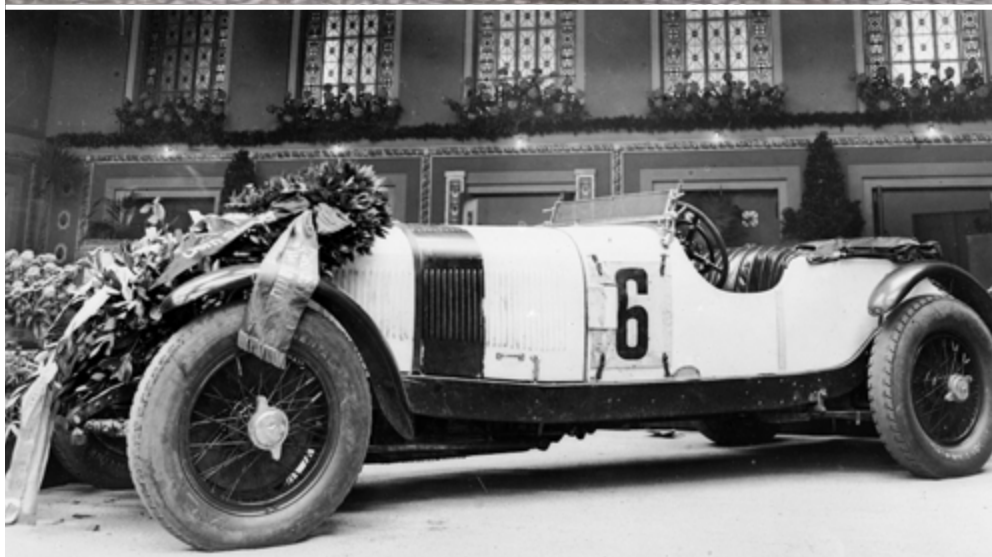
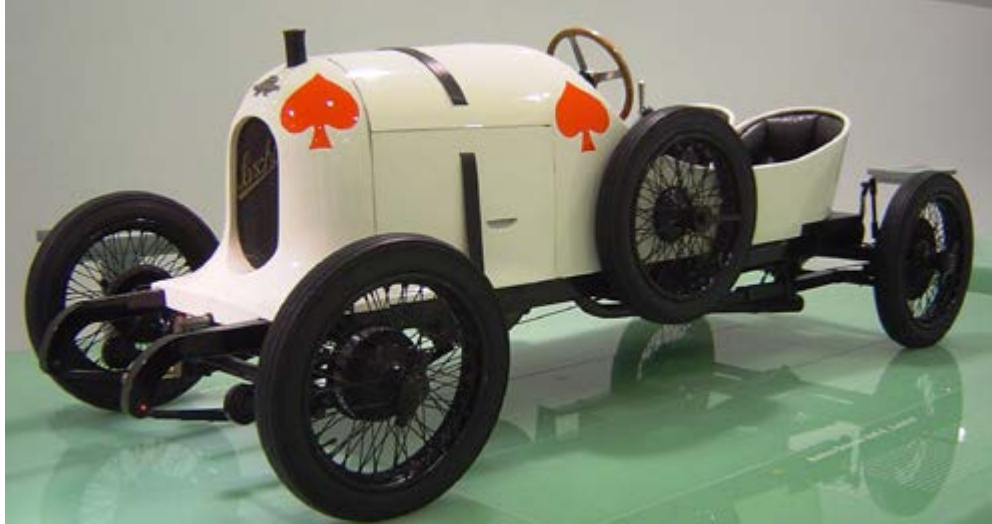
Z práce Ferdinanda Porscheho potom firma Austro-Daimler ťažila až do roku 1927, keď Porscheho spolupracovník z čias, keď pôsobil v Austro-Daimleri, Karl Rabe, navrhol modifikáciu pôvodného šesťvalca AD na typ ADR s modernejším podvozkom.

Mercedes typ 28/95

Akcionári Austro-Daimleru vzápätí zistili, akej chyby sa dopustili. Asi po polroku využil Porsche ponuku spoločnosti Daimler Motoren Gesellschaft a prijal ponúkané miesto technického riaditeľa, kde nahradil syna zakladateľa spoločnosti Gottlieba Daimlera, Paula. Spolu s Porschem prešiel k Daimleru aj Alfred Neubauer, ktorý nastúpil na miesto vedúceho testovacieho oddelenia a po krátkej kariére pretekárskeho jazdca sa stal manažérom pretekárskeho tímu. Práve on potom ako prvý, aj napriek počiatočnému odporu usporiadateľov pretekov, zaviedol pre jazdcov na trati signalizáciu dosiahnutého času a ich umiestnenie v pretekoch.

Porscheho nástup k novému zamestnávateľovi bol impozantný. Nadviazal na prácu svojho predchodcu, Paula Daimlera, ktorý zdokonalil od roku 1914 vyrábaný typ Mercedes 28/95 natolko, že s ním Max Sailer v roku 1921 vyhral preteky Coppa Florio – preteky Targa Florio sa jazdili na štyri okruhy, kto dokázal prejsť päť okruhov a zvíťazil, získal navyše titul Coppa Florio. Toto vozidlo bolo poháňané šesťvalcom preplňovaným pomocou kompresora a bolo to vlastne prvýkrát, čo v Európe vyhral automobil s preplňovaným motorom.

Ferdinand Porsche nahradil preplňovaný šesťvalec kompresorovým dvojlitrovým štvorvalcom dosahujúcim výkon 126 k (92,7 kW) pri 4 500 ot.min⁻¹ a postupne sa mu podarilo výkon zvýšiť až na 150 k (110,3 kW) a motor bolo možné vytáčať až na hranicu 5 000 ot.min⁻¹. V roku 1924 sa s ním na trať pretekov vydala výprava hneď troch Mercedesov 28/95, za volantov ktorých sa posadili Christian Werner, Christian Lautenschlager a Alfred Neubauer. V rovnakom poradí potom načerveno namaľované Mercedesy prešli cieľom ako víťazi Targa Florio, ale nielenže Werner vyhral obidva preteky, Targa aj Coppa Florio, ale získal aj Coppa Caltavutura za rekord pretekov, Coppa Villa Ignea za rekordný okruh a Zlatú medailu kráľa Talianska a Sicílskeho automobilového klubu vrátane cien venovaných spoločnosťou Palermo Trade Association. Tím Mercedes navyše získal aj ocenenie Coppa Termini pre najlepšie továrenský tím z tridsiatich siedmich štartujúcich vozidiel, z ktorých iba dvadsaťjeden



dokončilo štyri okruhy Targa Florio. Technische Hochschule Stuttgart ešte v roku 1924 udelila Ferdinandovi Porscheho čestný doktorát a taliansky kráľ Viktor Emanuel II. ho vymenoval za rytiera talianskej koruny.

Porsche bol opäť na vrchole bez toho, aby tušil, že sa takmer do bodky zopakuje situácia z roku 1922. A stalo sa tak už skoro po návrate zo Sicílie, znovu na Veľkej cene Talianska na okruhu v Monze. Továrenský tím nastúpil s ešte silnejšími kompresorovými motormi vybavenými bronzovými hlavami valcov. Ako prvý havaroval Neubauer, po ňom museli odstúpiť z pretekov Masetti a Werner kvôli poruchám, a vyvrcholením bola smrteľná havária grófa Zborowského.

Porsche musel opäť čeliť kritike ako po smrteľnej havárii Fritza Kuhna s Austro-Daimlerom „Sascha“ na rovnakom okruhu pred dvomi rokmi a rovnako ako Austro-Daimler vtedy ukončil vývoj pretekárskych vozidiel, tak teraz aj Mercedes ukončil svoju oficiálnu účasť na Veľkých cenách, aj keď ďalej pokračoval vo vývoji športových vozidiel triedy S, SS a SSK, s ktorými súkromní jazdci prakticky bez úprav vyhrali celý rad pretekov. V roku 1926 prehovoril mladý Rudolf Caracciola vtedajšieho riaditeľa pretekárskeho oddelenia Maxa Sailera, aby mu na Veľkú cenu Nemecka požičal jeden kompresorový osemvalec a na Veľkej cene na okruhu Avus famóznym spôsobom zvíťazil.



Austro-Daimler ADS-R „Sascha“ v úlohe exponátu firemného múzea
predchádzajúca strana hore

Vítazný Mercedes-Benz typ 28/95 z Targa Florio 1924
predchádzajúca strana uprostred

Mercedes-Benz typ 680 SS, s ktorým Caracciola zvíťazil na Veľkej cene Nemecka v roku 1928 – posledná konštrukcia Ferdinanda Porscheho ako zamestnanca spoločnosti Daimler-Benz
predchádzajúca strana dole

Stredný tank Armeewagen 20 bol postavený iba v dvoch prototypoch z roku 1928
hore vľavo

Ferdinand Porsche a Mannschaftransportwagen 1 počas skúšok v apríli roku 1929 v polygóne Kama v Sovietskom zväze
hore vpravo

A v rokoch 1927 – 1928 priviedol kompresorový Mercedes do cieľa opäť na prvom mieste. Zatiaľ čo kompresorové Mercedesy išli od úspechu k úspechu, nad jeho konštruktérom sa začali sťahovať mračná.

Mercedes-Benz typ S

V roku 1925 bola vytvorená spoločná konštrukčná kancelária spoločností Daimler Motoren Gesellschaft a Benz & Cie v Mannheime a v júni 1926 došlo k fúzii obidvoch spoločností do koncernu Daimler-Benz, ktorý mal dvoch šéfkonstruktérov – Ferdinanda Porscheho a Hansa Nibela, rodáka z Olšan nad Moravou, ktorý sa preslávil ako konštruktér vozidiel Blitzen Benz z roku 1909.

Porsche zatiaľ pracoval na ďalšej vynikajúcej konštrukcii – v roku 1926 prvýkrát vyšiel z brán podniku luxusný Mercedes 630 a hneď po ňom ešte slávnejší model 630 K, ktorý Porsche použil ako základ konštrukcie pre model Mercedes 680, verejnosti známejší ako typ S. Poháňal ho preplňovaný šesťvalec OHC

s objemom 6 789 cm³, ktorý dosahoval výkon 180 k (132 kW) pri 3 000 ot.min⁻¹. Podobne ako motor „Saschu“ mal každý valec dve zapalovacie sviečky a 1 650 kg ťažiacie vozidlo bez problémov dosahovalo najvyššiu rýchlosť 180 km/h. Vrchol potom dosiahol Porsche typom SS, ktorý na typ S bezprostredne nadväzoval. Objem motora bol zväčšený na 7 022 cm³ a výkon stúpil na hodnotu 200 k (160 kW).

Porsche však už nemal taký veľký priestor na vlastnú prácu, ako bol doteraz v DMG zvyknutý, pritom sa ešte musel zaoberať spormi súvisiacimi s nákladovosťou vývoja aj sériovou výrobou a zmluvu po roku 1929 už s koncernom Daimler-Benz nepredĺžil. Jediným šéfkonstruktérom koncernu sa potom stal dr. Hans Nibel, ktorý spoločne s Maxom Wagnerom ďalej rozvinul koncepciu pôvodných Porscheho typov S a SS do veľmi úspešných SSK a SSKL.

Ferdinand Porsche pracoval u Daimlera nielen na automobiloch, ale podieľal sa aj na zákazkách pre armádu. V roku 1925 dostala spoločnosť Daimler-Benz úlohu vyvinúť stredný tank nazvaný Armeewagen 20. Ferdinand Porsche bol vymenovaný za vedúceho projektu, ale kvôli podmienkam Versaillskej zmluvy z roku 1919 museli vývoj a skúšky prebiehať v najprísnejšom utajení, takže projekt niesol oficiálny názov Grosstraktor 1 – Veľký traktor 1. Bojové vozidlo malo byť 6 m dlhé, široké 2,4 m, hmotnosť nemala prekročiť 15 ton a výzbroj predstavoval kanón s kalibrom 75 mm.

Boli postavené dva prototypy, ktoré až na mierne prekročenie hmotnosti spĺňali podmienky zadania, ale testy, ktoré prebiehali kvôli utajeniu v Sovietskom zväze v polygóne Kama, museli byť často prerušované kvôli nutným opravám, takže projekt bol ukončený bez odporúčania na sériovú výrobu.

V roku 1927 pracoval Daimler-Benz na ďalšej vojenskej zákazke. Tentoraz išlo o obojživelné vozidlo s pohonom všetkých kolies, pomenované ako Mannschaftransportwagen 1 (Mtw 1). Aj v tomto prípade bol vedúcim projektu Ferdinand Porsche, ktorý podľa

zadania navrhol vozidlo s pohonom 8 × 8 schopné odviezť päťčlennú posádku. Jeho konštrukcia pripomínala skôr tank vrátane veže s kanónom s kalibrom 37 mm. Ani v tomto prípade nebol Porsche úspešný. V roku 1929 počas skúšok prototypov v polygóne Kama sa projekt obojživelného vozidla ukázal byť ako technicky príliš komplikovaný a náročný na obsluhu aj údržbu. Nakoniec ostalo len pri dvoch prototypoch.

Ešte predtým ako Ferdinand Porsche z koncernu odišiel, sa jeho dcéra Louise v roku 1928 vydala za právnika Antona Piěcha, ktorý vo Viedni pracoval v otcovej advokátskej kancelárii. O desať rokov starší Anton Piěch mal k Československu tiež veľmi blízko. Jeho otec Anton Paul totiž pochádzal z Brna a hovoril rovnako dobre po česky ako po nemecky. O rok neskôr sa potom Ferdinand Porsche dočkal prvého vnúčaťa – Antonovi a Louise Piěchovcom sa narodil syn Ernst.

Novým zamestnávateľom Ferdinanda Porscheho sa tentoraz stala firma Steyr, s ktorou podpísal zmluvu na tri roky. Nastúpil do funkcie technického riaditeľa a pod jeho vedením vznikli modely Steyr Austria a Steyr Typ 30, ktorý bol poháňaný šesťvalec motorom s objemom 2 100 cm³ a ako novinku priniesol kvapalinové brzdy.

V dôsledku hospodárskej krízy však prišlo k zlúčeniu spoločnosti Steyr-Werke A. G. s ďalšími rakúskymi automobilkami Austro-Daimler a Puch a rada riaditeľov nového združenia Porschemu oznámila, že pôvodná trojročná zmluva bude ukončená už po prvom roku jeho pôsobenia v spoločnosti. Ferdinand Porsche oficiálne ukončil svoju prácu pre Steyr-Werke A. G. 23. 4. 1930 a o rok neskôr, vo svojich päťdesiatich šiestich rokoch založil vlastnú firmu v Stuttgarte, kde to veľmi dobre poznal. Nedbal pritom na ponuky od firiem General Motors alebo Škoda Plzeň. Podiel 10 % mal v novej firme aj jeho zať Anton Piěch.

Dňa 25. 4. 1931 je do obchodného registra zapísaná nová firma pod názvom „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH Konstruktion und Beratungen für Motoren und Fahrzeugbau“ so sídlom na Kronenstraße v Stuttgarte.



KONŠTRUKČNÁ
KANCELÁRIA
DR. ING. H. C. F.
PORSCHE
GMBH

Ferdinand Porsche založil svoju firmu v neľahkých časoch hospodárskej krízy, napriek tomu, alebo snáď práve preto, sa mu podarilo získať celý rad vynikajúcich spolupracovníkov, navyše ochotných pracovať sedem dní v týždni takmer bez nároku na mzdu. Pracovný čas sa začínal o siedmej hodine ráno a končil sa o desiatej večer s dvojhodinovou prestávkou cez poludnie. V sobotu bol o niečo kratší – od siedmej ráno do druhej popoludní, a v nedeľu sa nezriedka konala pracovná porada medzi deviatou a druhou popoludní. Porsche im totiž ponúkal omnoho viac ako len obyčajné zamestnanie. Dostali možnosť podieľať sa na realizácii vízie geniálneho automobilového konštruktéra.

V jednom zo svojich listov Ferdinand Porsche napísal, že ešte predtým, ako odišiel od Steyra, sa mu podarilo doriešiť konštrukciu ľudového automobilu. O tom, o akú náročnú úlohu išlo, sa sám vyjadril v tom zmysle, že je oveľa jednoduchšie

navrhnuť a vyrobiť napríklad desať úspešných pretekárskych strojov, ako skonštruovať jediný prakticky využiteľný ľudový automobil. Zostávala maličkosť – získať vhodného investora, ktorý by nielen zaplatil vývoj, ale mal by aj záujem takýto automobil vyrábať.

K tomu mu mohol dopomôcť tím, v ktorom hral jednu z najdôležitejších rolí hlavný konštruktér kancelárie Porsche, o dvadsať rokov mladší Karl Rabe, technik takmer rovnako geniálny ako sám Ferdinand Porsche, ktorý s Rabem spolupracoval v spoločnosti Austro-Daimler od roku 1913. Znovu sa stretli v roku 1929 v Steyr-Werke a v decembri roku 1930 už Karl Rabe pomáhal so založením novej konštrukčnej kancelárie. O nič menej dôležitým mužom v novej firme bol synovec Ferdinanda Porscheho, rodený Angličan schopný dohovoriť sa nielen svojím rodným jazykom, ale samozrejme aj po nemecky a tiež po francúzsky – Ghislaine Kaes,

ktorý bol ako tajomník kancelárie doslova dušou podniku. Nielen pre vývoj, ale aj pre samotné založenie kancelárie boli dôležité finančné prostriedky, ktoré mal na starosti Adolf Rosenberg ako finančný riaditeľ a súčasne aj obchodný zástupca kancelárie. S ním sa Ferdinand Porsche zoznámil v čase svojho pôsobenia v Mercedese a Rosenberg sa teraz stal aj podielnikom kancelárie vďaka svojmu desaťpercentnému vkladu. Bohužiaľ Rosenberg bol už 30. januára 1933 donútený, vzhľadom na svoj židovský pôvod, emigrovať do USA. Po týchto osobnostiach prišli rýchlo ďalšie – konštrukciu prevodoviek dostal na starosť Karl Fröhlich a objavujú sa aj mená naznačujúce český pôvod ich nositeľov – konštruktér motorov Josef Kales a špecialista na podvozky Josef Zahradnik. V novembri 1931 sa stal členom tímu špičkových dizajnérov Erwin Komenda a nezabudlo sa ani na schopných aerodynamikov v osobách Franza Reimspiessa a Hansa Mickla.



Projekt 7

Jednou z prvých zákaziek, na ktorej Porscheho tím pracoval, bol návrh pohonnej jednotky pre štvordve-rový sedan Wanderer W21, ktorý za rovnakú cenu ako konkurenčný Mercedes-Benz 170 ponúkal rovnako kvalitné dielenské spracovanie, a navyše aj priestrannejšiu karosériu.

Zážihový radový šesťvalec s objemom 1 690 cm³ a s ventilovým rozvodom OHV mal výkon 35 k (26 kW) a prvýkrát bol použitý už v roku 1931 pre kabriolet Wanderer W14. V rozmedzí rokov 1933 až 1938 bolo postavených takmer tridsaťtisíc vozidiel tohto typu.

Projekt 12

V roku 1931 si nechal Ferdinand Porsche patentovať vlastný systém odpruženia pomocou torzných tyčí a od septembra spomínaného roku sa začalo pracovať na prvej objednávke súvisiacej s Porscheho snom – ľudovým vozidlom.

Do konca marca roku 1932 boli na základe objednávky spoločnosti Zündapp postavené tri prototypy označované ako Projekt Typ 12, ktorých karosérie dodala známa karosáreň Reutter. Lenže celá vec mala háčik. Zatiaľ čo Ferdinand Porsche počítal s použitím jednoduchého plochého vzduchom chladeného štvorvalca, vedenie Zündappu chcelo použiť päťvalcový hviezdicový letecký motor a svoj zámer si aj presadilo.

Výsledky prvých skúšok prototypov v roku 1932 preukázali nevhodnosť zvoleného pohonu. Ďalší vývoj by vyžadoval príliš veľa času a oveľa viac finančných prostriedkov, ktoré vedenie spoločnosti Zündapp nechcelo investovať, a celý projekt bol ukončený.

Rok 1932 bol pre Ferdinanda Porscheho dôležitý ako v profesijnom, tak aj v osobnom živote. Jednak sa stal druhýkrát dedkom, keď sa manželom Piěchovcom narodila dcéra Louise a začiatkom leta roku 1932 dostal ponuku zo Sovietskeho zväzu – mal sa stať

Auto Union AG spojením štyroch tovární, ktoré v tých časoch stáli na pokraji finančného zrušenia a pre ktoré toto zlúčenie znamenalo záchranu. Zlúčenie tovární DKW, Audi, Horch a Wanderer dodnes symbolizujú štyri spojené kruhy v embléme spoločnosti Audi. A štyri kruhy nieslo na svojej prednej časti aj vozidlo, na ktorého konštrukcii podľa nových technických predpisov pre pretekárske automobily začala konštrukčná kancelária Porsche pracovať na konci roku 1932. S týmto cieľom bola v rovnakom roku založená dcérska spoločnosť kancelárie Porsche – Hochleistungs-fahrzeugbau GmbH.

Projekt 22 - P-Wagen

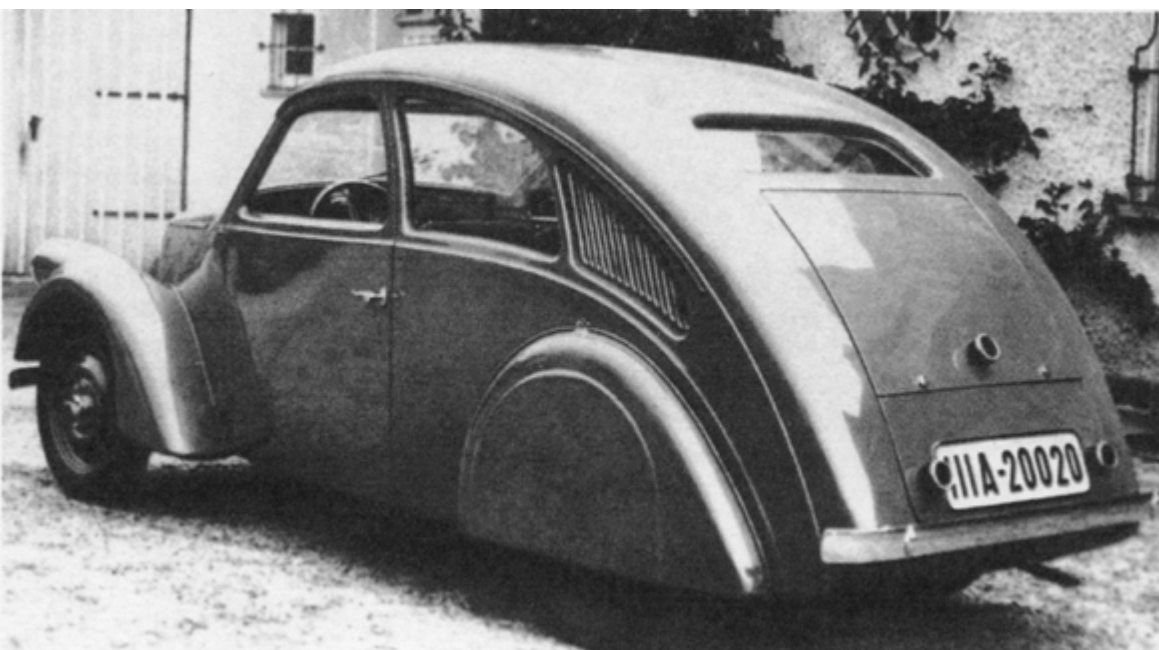
Porsche sa nechal inšpirovať dizajnom Benz Tropfenwagen Maxa Wagnera z roku 1923 a aerodynamickými karosériami Rumpler a vytvoril koncept pretekárskeho vozidla s motorom uloženým za vodičom sediacim takmer pri prednej náprave. Pre ešte lepšie rozloženie hmotnosti bola medzi motorom a vodičom umiestnená objemná palivová nádrž, čo vo výsledku znamenalo 58,2 % zaťaženie zadnej nápravy pri plnej nádrži a 58 % pri prázdnej nádrži.

Neortodoxná konštrukcia nadchla generálneho riaditeľa Auto Union Klausu Detlofa von Oertzena, lenže na takýto projekt bolo potrebné veľké množstvo peňazí a nimi spoločnosť Auto Union zatiaľ nedisponovala.

Von Oertzen preto zorganizoval schôdzku s novozvoleným ríšskym kancelárom Adolfom Hitlerom, ktorý bol zatiaľ vnímaný predovšetkým ako tvorca nemeckého hospodárskeho zázraku. Ferdinand Porsche Hitlerovi imponoval ako geniálny konštruktér a na konci schôdzky odchádzali Von Oertzen a Porsche s tým, že polovica podpory pre vývoj a stavbu pretekárskeho automobilu, ktorú mal pôvodne dostať len Daimler-Benz, bude určená pre Auto Union. Podmienkou bola požiadavka, aby bolo v marci roku 1934 vozidlo pripravené na dosiahnutie rekordov na novom berlínskom kruhu Avus.

Monopost Auto Union, označovaný tiež ako P-Wagen, bol konštruovaný súbežne s Mercedesom podľa novej formuly, uvedenej do platnosti v roku 1934. Podľa nej bola predpísaná suchá hmotnosť najviac 750 kg a šírka karosérie bola obmedzená minimálnou hodnotou 150 cm, pre motor nebolo stanovené žiadne obmedzenie.

12. januára 1934 sa nové pretekárske automobily Auto Union prvýkrát objavili na berlínskom kruhu



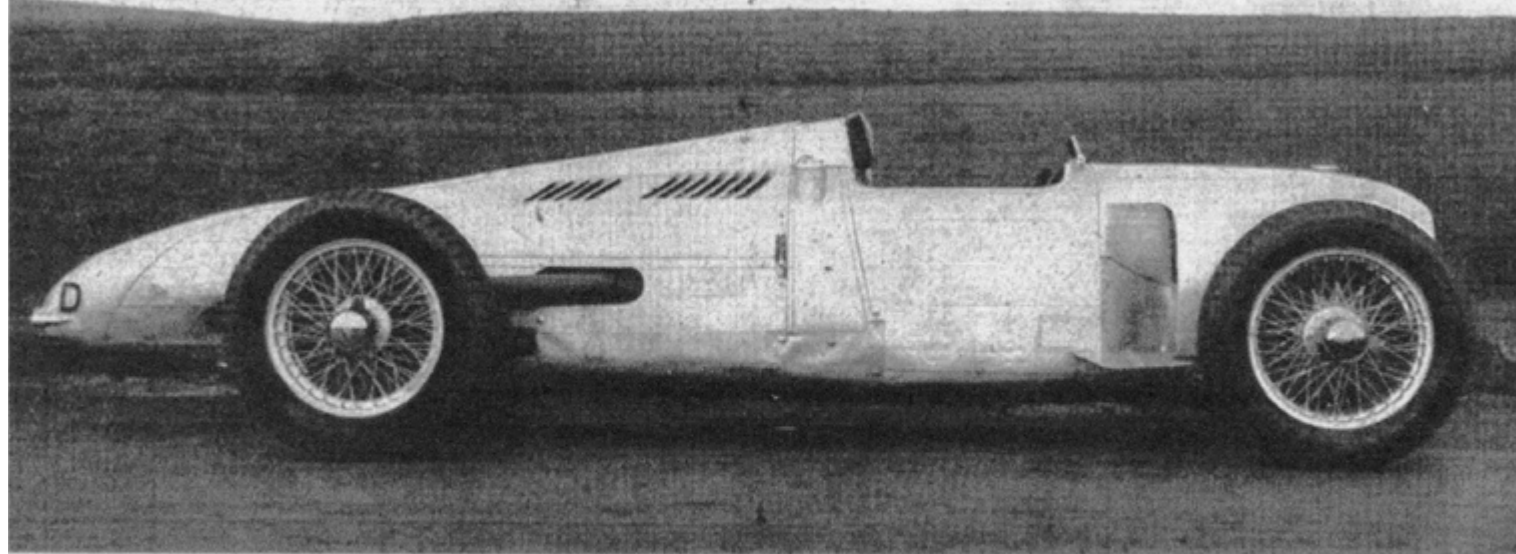
Prvý postavený prototyp ľudového vozidla pre Zündapp mal ešte klasickú trojpriestorovú karosériu. Pred vozidlom označeným ako Projekt 12 stojí Ferry Porsche.

predchádzajúca strana

Ďalší prototyp pre Zündapp Projekt 12 dostal aerodynamicky tvarovanú zadnú časť, predná časť mala zatiaľ ešte klasické usporiadanie s oddelenými blatníkmi hore

generálnym riaditeľom vývoja a konštrukcie všetkých zväzových vozidiel. Sovietsky zväz skutočne navštívil a dokonca bol v dobrom slova zmysle prekvapený. V liste Ghislaineovi Kaesovi doslova napísal: „To, čo som tam videl, bolo úžasné.“ Navyše Stalin, rovnako ako Porsche, obdivoval systém výroby, ktorý zaviedol Henry Ford pri produkcii svojho modelu T, a podobným spôsobom chcel motorizovať Sovietsky zväz, ale Porsche veľkorysú ponuku nakoniec neprijal. Svoje rozhodnutie zdôvodnil neznalosťou ruštiny.

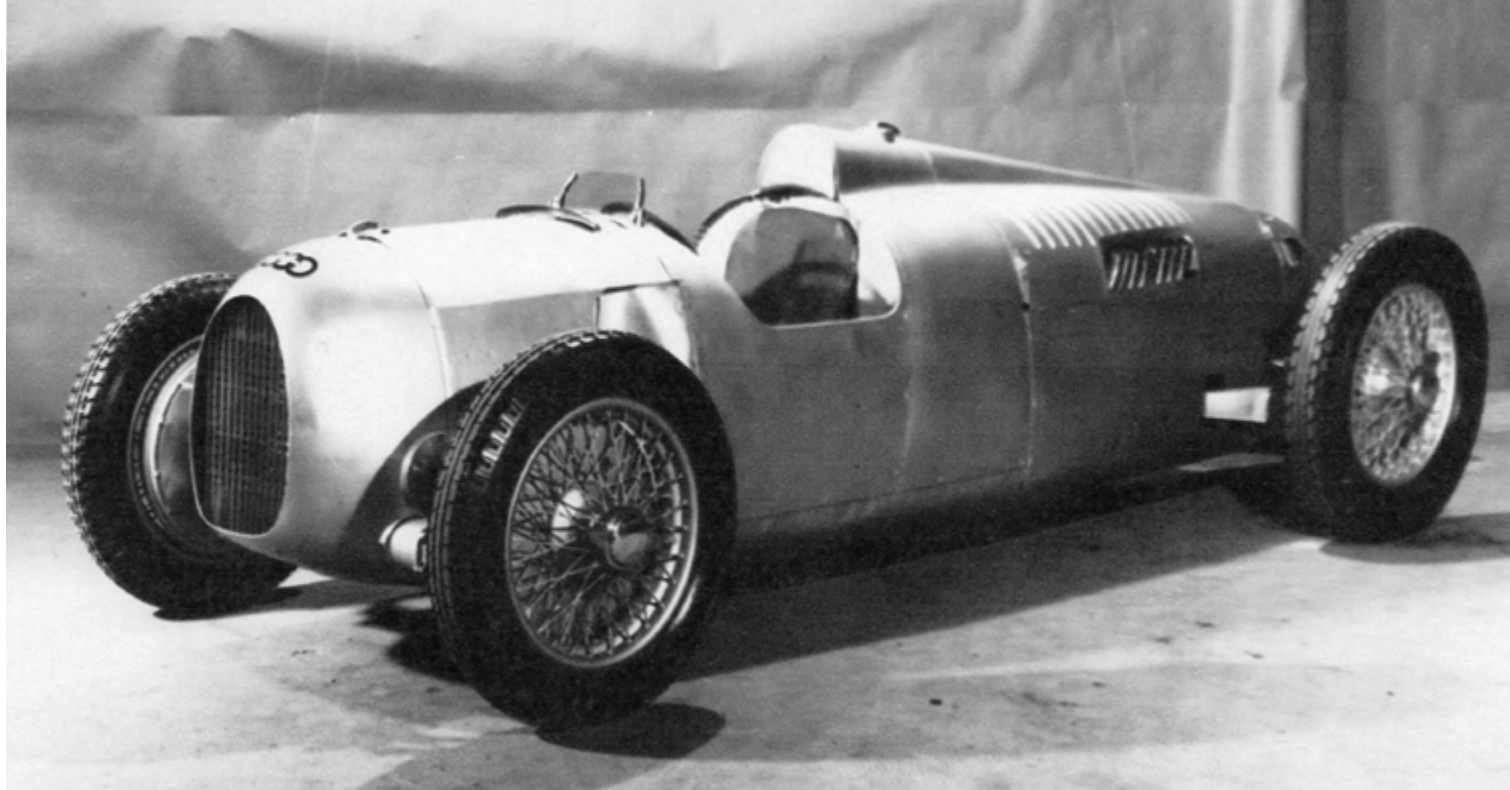
Z profesijného hľadiska bol pre Ferdinanda Porscheho najdôležitejšou udalosťou vznik spoločnosti



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.





Avus ešte pod označením Porscheho konštrukčnej kancelárie. Za konštrukciu podvozku bol zodpovedný Karl Rabe a motor dostal na starosť Josef Kales. Prvý kompresorový motor Auto Unionu typ A mal šesťnásť valcov s celkovým objemom 4 358 cm³ a dával výkon 299 k (220 kW) pri 4 500 ot.min⁻¹. Pomerne nízky počet otáčok volil Porsche preto, aby bol dosiahnutý priaznivejší priebeh výkonovej krivky a tiež prijateľná spoľahlivosť. Mohutný točivý moment motora 870 Nm pri 2 500 ot.min⁻¹ tiež umožňoval použitie len štvorstupňovej prevodovky. Veľký a výkonný motor mal aj zodpovedajúcu takmer gargantuovskú spotrebu, ktorá mohla dosiahnuť aj hodnotu 200 litrov na 100 km. S ohľadom na túto skutočnosť musela palivová nádrž disponovať primeraným objemom – v priebehu zhruba päťstokilometrových pretekov bolo totiž možné tankovať len jedenkrát. Hmotnosť paliva pritom nesmela svojím úbytkom narušiť stabilitu vozidla, aj preto bolo

zvolené jej umiestnenie medzi priestorom pre vodiča a motorom. Tvar karosérie bol upravený na základe meraní v aerodynamickom tuneli.

Riadiť tonu vážiace monštrum dosahujúce rýchlosť okolo tristo kilometrov za hodinu rozhodne nebolo jednoduché. Poloha jazdca s pokrčenými rukami a trupom nakloneným k obrovskému volantu nebola samoúčelná, ibaže udržať tento výkonný automobil na pretekárskej trati – to celkom určite nebola práca pre slečinky. Dokonale sa s ňou zžili len Rosemeyer a Nuvolari a snáď aj Stuck a Varzi, ostatní jazdci sa za jeho volant príliš nehrnuli. To však nebránilo Hansovi Stuckovi, aby už v marci roku 1934 prekonal na okruhu Avus hneď tri svetové rekordy a čoskoro na to zvíťazil aj na GP Nemecka, Švajčiarska a tiež na Masarykovom okruhu v Brne.

V roku 1935 vyšiel ďalší model B s objemom motora zväčšeným na päť litrov a výkonom 375 k

Fotografia vytlačená vo februárovom čísle *Allgemeine Automobil Zeitung* z roku 1934

predchádzajúca strana hore

Auto Union typ A na brnianskej Grand Prix v roku 1934. V bielej kombinéze Hans Stuck, za ním stojí Ferdinand Porsche.

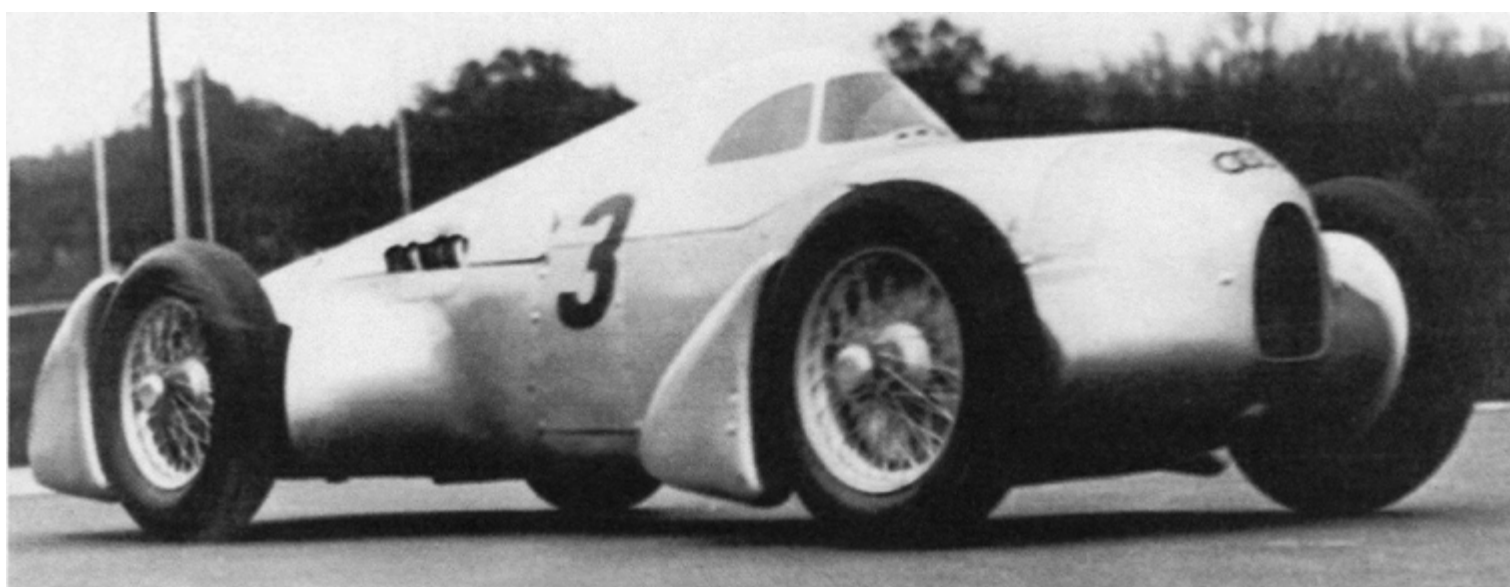
predchádzajúca strana dole

Auto Union typ B z roku 1935 malo väčší a silnejší motor, dlhší rázvor a kratšiu karosériu

hore

V roku 1935 dosiahol Hans Stuck s upraveným Auto Unionom typu B na talianskej diaľnici medzi Florenciou a Luccou rýchlosť 320 km/h

dole





(276 kW) pri 4 800 ot.min⁻¹. Do pretekárskeho tímu Auto Union prišiel ďalší vynikajúci jazdec tridsiatych rokov, Achille Varzi, ktorý zvíťazil na Veľkej cene Tunisu. Stuck priviezol prvé miesto z Veľkej ceny Talianska a Bernd Rosemeyer sa prehnal cieľom ako prvý s náskokom šiestich minút pred ostatnými jazdcami na okruhu v Brne. Svedkom prvého víťazstva jedného z najväčších talentov bol aj jeho veľký fanúšik, spisovateľ Karel Čapek.

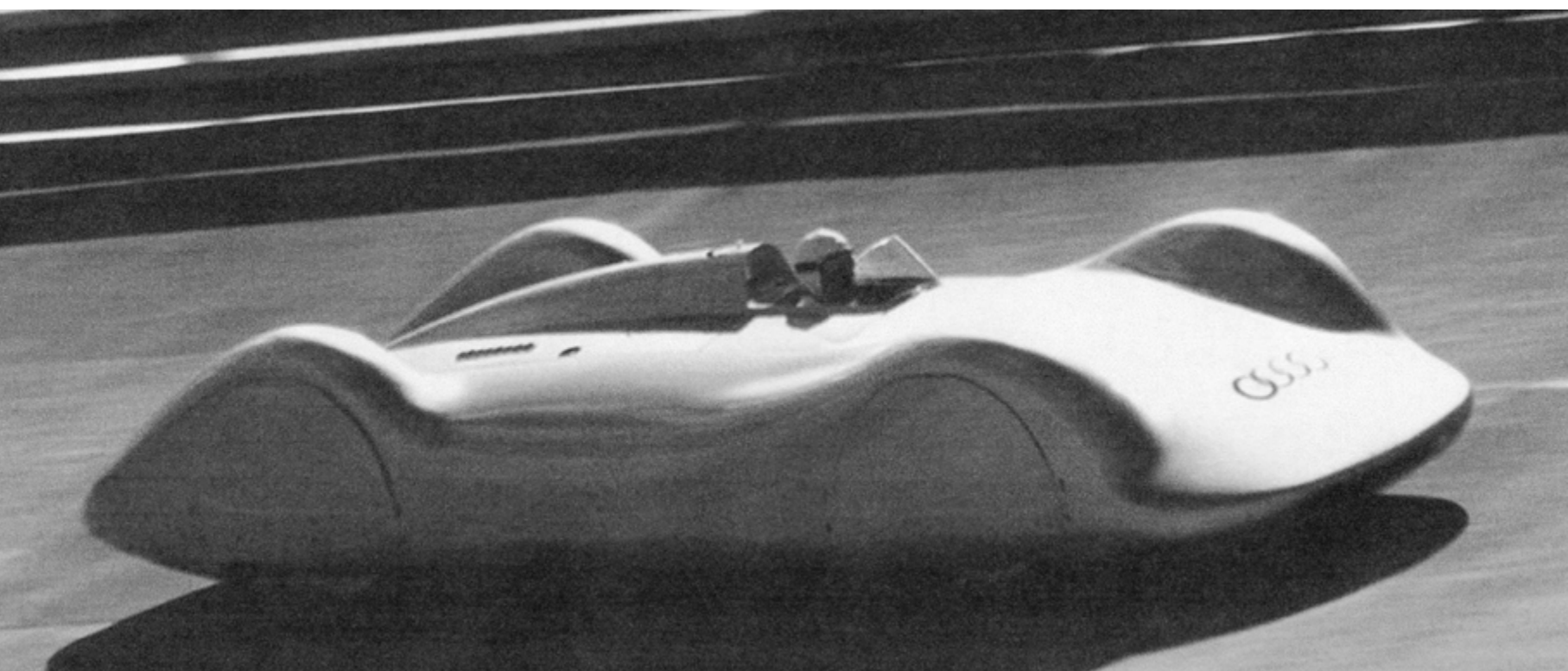
V roku 1935 sa podarilo dosiahnuť aj rekord v kategórii vozidiel s motorom so zdvihovým objemom 3 až 5 litrov – Hans Stuck s upraveným Auto

Unionom typu B na talianskej diaľnici medzi Florenciou a Luccou dosiahol rýchlosť 320 km/h. V tom istom roku bol dosiahnutý rekord pre kategóriu s motormi so zdvihovým objemom 5 až 8 litrov na diaľnici medzi Frankfurtom nad Mohanom a Heidelbergom, opäť s Hansom Stuckom za volantom. Poznatky z týchto rekordných jászad potom boli uplatnené pri zostavovaní Auto Unionu typu C Stromlinie.

V rokoch 1936 až 1937 šírila slávu značky už typ C, posledný preplňovaný šestnástvalec, s objemom zväčšeným na 6 005,2 cm³, dosahujúci výkon až 520 k (383 kW) pri 5 000 ot.min⁻¹, ktorý mu

umožňoval rútiť sa po trati v tých časoch takmer nepredstaviteľnou rýchlosťou 330 km/h. Typ C sa tiež stal najúspešnejším variantom celého radu predvojnových monopostov Auto Union a v roku 1936 bol na pretekárskych okruhoch neporaziteľný. Rosemeyer s ním prišiel na prvom mieste na Veľkých cenách Nemecka, Švajčiarska a Talianska a získal titul majstra Európy v pretekoch na okruhoch. Varzi zvíťazil na Veľkej cene Tripolisu.

Rok 1937 priniesol víťazstvo Rudolfovi Haase-mu na Veľkej cene Belgicka, Rosemeyer zvíťazil v Doningtone atď. Okrem týchto úspechov získali





pretekárske Auto Uniony celý rad prvých miest v rôznych pretekoch do vrchu, ktoré sa vtedy tešili veľkej obľube a Rosemeyer nielenže stanovil hneď tri rýchlostné rekordy – s pevným štartom na 1 km dosiahol rýchlosť 188,7 km/h, s pevným štartom na 1 míľu 232,2 km/h a s letným štartom na 10 míľ 360,3 km/h, ale v októbri 1937 tiež ako prvý v histórii na verejnej vozovke prekonal hranicu 400 km/h, keď išiel s Auto Unionom typu C Stromlinie rýchlosťou 406 km/h.

Auto Uniony Stromlinie s aerodynamicky tvarovanou karosériou neboli určené len na prekonávanie

rekordov, ale sa zúčastňovali aj pretekov na rýchlych okruhoch, akým bol napríklad Avus, kde Luigi Fagioli v roku 1937 zajazdil rekordný čas na okruh – 4 minúty a 8 sekúnd, čo zodpovedá priemernej rýchlosti 280 km/h. Prekonaný bol až o dvadsať rokov neskôr, v roku 1957.

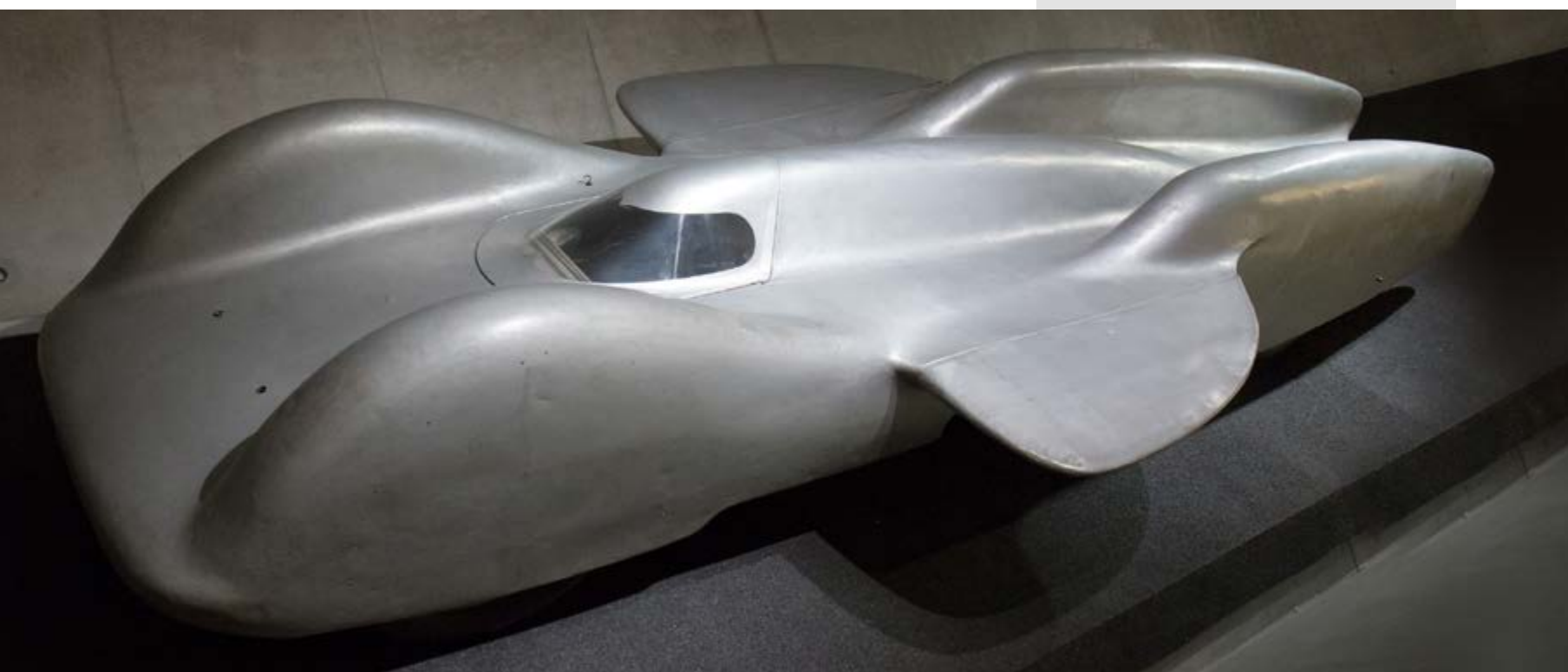
Pre rok 1938 vypísala AIACR – predchodca FIA – nové pravidlá pre vozidlá jazdiace Grand Prix, ktoré obmedzovali zdvihový objem motorov na tri litre, ale to už Ferdinandovi Porsche mu vypršala zmluva so spoločnosťou Auto Union. Svoju úlohu viac ako splnil a mohol sa venovať práci na iných projektoch.

Bernd Rosemeyer s Auto Unionom typu C na pretekoch do vrchu Eifel v júni roku 1937. Prišiel na 1 mieste rovnako ako v roku 1936.
predchádzajúca strana hore

Auto Union typu C Stromlinie z roku 1937 bol okrem prekonania rekordu určený aj na preteky na extrémne rýchlych okruhoch
predchádzajúca strana dole

Na prekonanie absolútnych rýchlostných rekordov bol určený Projekt 80 poháňaný leteckým motorom DB 601
hore

Rekordný Projekt 80 vo firemnom múzeu Mercedes Benz

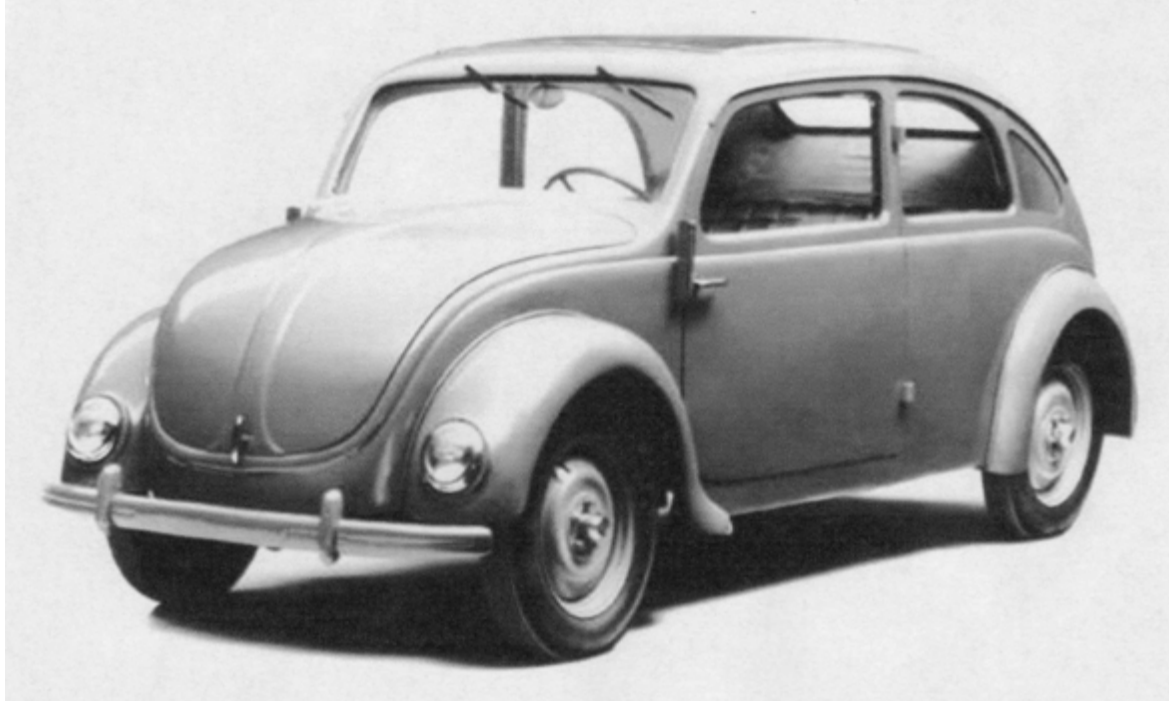


V roku 1933 boli postavené tri prototypy ľudového automobilu NSU navrhnutého konštrukčnou kanceláriou ako Projekt 32, navzájom sa odlišujúce tvarom karosérie, pričom jeden z nich bol aj kabriolet hore

Jeden z troch prototypov Projekt 32 z roku 1933 pred kanceláriou Porsche na Kronenstraße 24 v Stuttgarte dole

V júni 1936 predviedol Ferdinand Porsche Hitlerovi plne funkčné vzorky ľudového vozidla označovaného ako Projekt 60. Na snímke prototyp V3. nasledujúca strana hore

Projekt 60 prototyp W30 z roku 1937 nasledujúca strana dole



Projekt 80

Jedným z nich bol ďalší rekordný automobil označovaný ako Projekt 80. Aerodynamické Auto Uniony síce získavali jeden rekord za druhým, ale vždy išlo o rekordy v kategórii limitovanej objemom pohonnej jednotky. Tentoraz išlo o automobil, ktorý mal prekonať absolútny rýchlostný rekord pre pozemné vozidlá.

Na jeseň v roku 1936 súhlasil riaditeľ koncernu Daimler-Benz Wilhelm Kissel s návrhom Hansa Stucka, podľa ktorého si mal Daimler-Benz v konštrukčnej kancelárii Porsche objednať vývoj a stavbu podvozku určeného na prekonanie svetového rýchlostného rekordu.

Návrh konceptu takého vozidla priniesol Ferdinand Porsche na prvú poradu v sídle koncernu Daimler-Benz už v marci roku 1937. Automobil mal byť poháňaný leteckým dvanásťvalcovým motorom DB 601, s ktorým mala byť po päťkilometrovom rozjazde dosiahnutá rýchlosť 550 km/h za predpokladu, že výkon motora bude minimálne 2 200 k (1 618 kW). Jeho podvozok bol zaujímavý použitím troch náprav s nezávisle uloženými výkyvnými polosami, pričom každá z nich mala iných rozchod kolies a dve boli hnané. Pilot rýchlostného špeciálu ovládal štyri zo šiestich kolies. Za pozornosť stála aj samotná karoséria so súčiniteľom koeficientu aerodynamického odporu $C_x = 0,18$. Nezabudnite, že sa píše rok 1937! Kvôli dosiahnutiu potrebného prítlaku 900 kg boli jeho súčasťou krátke krídla s negatívnym

profilom. Aerodynamika bola dielom Josefa Mickla a stavbu hliníkovej škrupiny upevnenej na priestorovom rúrkovom ráme realizoval inštitút FKFS.

V druhej polovici roku boli v Untertürkheime dokončené jednotlivé diely rekordného vozidla. Medzitým bola pripravená aj tretia verzia motora označená DB 603, schopná produkovať výkon 3 002 k (2 208 kW) a vďaka tomu mohla byť predpokladaná rýchlosť až 750 km/h.

V roku 1939 bolo dokončené rekordné vozidlo dlhé 8,2 m, široké 3,2 m a vysoké 1,74 m – monštrum s hmotnosťou 2,5 tony, ktorého vývoj a výstavba zhltili astronomických 600 000 ríšskych mariek – a napriek tomu nikdy na žiadnu rekordnú jazdu nevyštartovalo.

Chýbala totiž maličkosť v podobe dostatočne dlhej trate. Tou mala byť diaľnica medzi Dessau a Lipskom s rovným desať kilometrov dlhým úsekom. Lenže tá mala byť dostavaná až v roku 1940.

Projekt 32

Od roku 1932 akoby nastal zlom. Štátna podpora určená na podporu vývoja pretekárskeho Auto Unionu dostala konštrukčnú kanceláriu z finančných problémov a časy spojené s nedostatkom financií mohli byť zabudnuté. Súčasne s vývojom pretekárskych vozidiel a vozidiel určených na prekonávanie rýchlostných rekordov potom prebiehali aj práce na vývoji ľudového automobilu.

V auguste 1933 bol vypracovaný Projekt 32, ktorý pripomínal neskorší slávny Volkswagen „Chrobák“. Malý automobil vyvinutý na zákazku generálneho riaditeľa spoločnosti NSU, Fritza von Falkenhayna, bol dokonca od svojho počiatku poháňaný motorom, ktorý Porsche odporúčal. Jedenapolitrový štvorvalcový boxer vychádzal z motora navrhnutého Ferdinandom Porsche v roku 1912 ako pohonnej jednotky pre lietadlá.

Všetko vyzeralo viac ako sľubne, boli postavené tri prototypy, ale i v tomto prípade boli rastúce



náklady na vývoj príčinou predčasného ukončenia projektu. Výroba motocyklov práve prežívala konjunktúru a vedenie spoločnosti NSU nevidelo žiaden dôvod na rozšírenie výroby o produkciu automobilov.

Projekt 60

Adolf Hitler v prejave na Berlínskom autosalóne v roku 1933 vyjadril podporu rozvoja automobilizmu a s ním súvisiacu výstavbu nových diaľnic, ktorá sa skutočne začala na jeseň toho istého roku. O rok neskôr uviedol, že okrem výstavby diaľničnej siete je ďalším cieľom výroba vozidiel pre najširšie vrstvy obyvateľstva. Takéto vozidlo by malo odviezť štyri osoby cestovnou rýchlosťou 100 km/h a jeho cena by nemala prekročiť 1 000 mariek. Iba na doplnenie – najlacnejší automobil vyrábaný v Nemecku v polovici tridsiatych rokov bol Opel Kadett s dvojverovou samonosnou ocelovou karosériou a 1,1-litrovým motorom, ktorý sa predával

za 1 650 mariek. Kvalifikovaný robotník pritom v roku 1938 zarábal sto mariek mesačne.

Porsche v apríli 1934 zaslal na Ríšske ministerstvo dopravy podrobný opis konceptu ľudového vozidla a o tri mesiace neskôr sa znova stretol s Adolfom Hitlerom. Ešte v tom istom roku dostala konštrukčná kancelária Porsche objednávku od Reichsverband der Automobilindustrie na vývoj ľudového vozidla.

V roku 1935 sa Hitler dozvedel, že Ferdinand Porsche má stále ešte československé občianstvo a Porsche čoskoro dostal list s upozornením na túto nezrovnalosť. Nemecké ľudové vozidlo by mal predsa navrhnuť a vyrábať nemecký štátny príslušník. Porsche reaguje tak, ako je jeho zvykom – pragmaticky. Na československom konzuláte podpíše prehlásenie, že sa vzdáva občianstva a vzápätí sa stáva občanom Ríše.

Na Ferdinanda Porscheho však čakali v tom istom roku aj príjemnejšie udalosti – už tretíkrát sa stal dedkom – 11. decembra sa manželke jeho syna Ferryho,

Dorotheji, rodenej Reitzovej a prezývanej Dodo, narodil syn Ferdinand Alexander Porsche – budúci autor dizajnu Porsche 911.

V júni 1936 Porsche predviedol Hitlerovi dva plne funkčné prototypy označené Projekt 60, pri konštrukcii ktorých vychádzal z nerealizovaného projektu pre spoločnosť NSU z roku 1933. Prezentácia bola natoľko úspešná, že bol schválený aj Porscheho návrh, aby výroba pokusnej série prvých tridsiatich vozidiel označovaných ako V 303 bola zadaná firme Daimler-Benz.

Lenže v pokrivenom svete akéhokolvek totalitného režimu nestačí robiť kvalitnú prácu. Ak chcete niečo dosiahnuť, ako v Porscheho prípade štátom podporovanú výrobu automobilov dostupných čo možno najširšiemu okruhu záujemcov, potom by sa vaše názory mali zhodovať so štátnou ideológiou. A najlepším spôsobom, ako tieto názory verejne vyjadriť, je vstup do správnej politickej strany. V predvojnovom Nemecku bola touto stranou NSDAP. Ferdinand Porsche nikdy neurobil nič, čo by mohlo len náznakom ohroziť splnenie jeho sna, preto splnil aj túto podmienku a do NSDAP v roku 1937 vstúpil.

Celá vec ale mala háčik. Jeho legitimácia mala číslo 5 643 287, čo práve nesvedčí o Porscheho veľmi veľkej horlivosti, s akou by mal pristupovať k politike NSDAP. Navyše hovoril divnou nemčinou s rakúskym prízvukom a ešte k tomu sa ani nenarodil v Nemecku, ale v rakúsko-uhorskej monarchii kdesi v českých Sudetoch. A tak na jednej strane sa v roku 1937 Porsche zaradil medzi prvých držiteľov Hitlerovej Nemeckej národnej ceny pre umenie a vedu a dokonca už od roku 1934 mal poverenie na výstavbu továrne na výrobu ľudových automobilov, ale v skutočnosti výstavbu „najmodernejšieho automobilového závodu sveta“ neriadil on, ale organizácia Kraft durch Freude (KdF) – doslovne preložené Radosťou k sile – a samotná Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH (Spoločnosť pre prípravu nemeckého ľudového vozidla) bola založená až v roku 1937.

Porsche bol predovšetkým konštruktérom a jeho jediným záujmom bolo technické riešenie problémov, kto čo riadi, to ho zaujímalo veľmi málo, ak to negatívne neovplyvňovalo jeho prácu. Preto spoločne so svojím synom odišiel v roku 1937 do USA, aby nakúpil technologické zariadenie na lisovanie hlbokotlačných plechov a zoznámil sa s organizáciou výroby automobilov, ktorú zaviedol Henry Ford. Ferdinand Porsche bol jeho veľkým obdivovateľom a systém realizovaný vo Fordových továrňach sa mal zaviesť aj



*Jeden z prvých sériových KdF typ 60
z roku 1939*

v pripravovanej továrni určenej na výrobu nemeckého ľudového automobilu. Počas tejto študijnej cesty Ferdinand Porsche pravdepodobne pochopil, že Hitlerovo megalomanstvo je na míle vzdialené od Fordovho racionálneho prístupu k výrobe aj predaju osobných automobilov.

Medzitým bola v Nemecku na základe vyhodnotenia leteckých snímok vybraná vhodná lokalita na výstavbu budúcej továrne v katastri Fallersleben v Dolnom Sasku neďaleko zámku Wolfsburg a 26. mája 1938 bol za prítomnosti Adolfa Hitlera, Ferdinanda Porscheho a jeho syna Ferryho položený základný kameň. Hitler navrhoval, aby sa nová továreň volala Porche-Werke, ale to Porsche rezolútne odmietol a továreň dostala názov Volkswagenwerk GmbH. Pod rovnakým pomenovaním potom vystupovala aj pôvodná Spoločnosť pre prípravu nemeckého ľudového vozidla – Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH. Okrem továrne začalo v jej tesnej blízkosti vznikať aj nové mesto pre ubytovanie zamestnancov tzv. Stadt des KdF-Wagens – čiže mesto automobilov KdF, v ktorom už v decembri v roku 1938 bývalo 1 144 osôb. V priebehu dvoch rokov ich počet vzrástol na takmer pätnásťnásobok a naďalej rástol až na súčasných 123 000. V máji 1945 bolo mesto premenované na ľúbozvučnejší Wolfsburg a namiesto

názvu automobilu KdF Wagen navrhnutého Hitlerom sa používal názov, ktorým svoj „automobil pre každého“ označoval Porsche už v roku 1931 – Volkswagen.

Súčasnne bola štátom vyhlásená akcia, počas ktorej si mali jej účastníci jedenkrát týždenne zakúpiť známku so siluetou automobilu, a tak postupne nasporiť 990 mariek ako cenu za ich budúci automobil a ďalších 200 mariek na dvojročné povinné poistenie. Ak by malo ísť o verziu kabriolet, museli si doplatiť ďalších šesťdesiat mariek. Pravidelnými vkladmi tak malo byť podporené začatie sériovej výroby.

A teraz sa začali objavovať prvé problémy, ktoré sa však mali naplno prejaviť o niekoľko rokov neskôr. Do akcie sa prihlásilo okolo 70 000 osôb a v priebehu niekoľkých rokov ich počet vzrástol na 350 000. To by znamenalo ročnú produkciu okolo osemdesiatitisíc vozidiel len pre účastníkov akcie, ale ešte horšie bolo, že pri kalkulácii z roku 1939 sa ukázalo, že aj pri ročnej produkcii dvestopäťdesiatitisíc vozidiel by továreň na každom vyrobenom vozidle vykázala stratu približne tisíc mariek. Hitler však trval na svojom a začiatkom roku 1939 boli vyrobené prvé sériové vozidlá, z ktorých jedno daroval svojej družke Eve Braunovej k narodeninám.

Nakoniec nebolo vyrobených ani dvesto sériových vozidiel KdF a vypukla druhá svetová vojna. Po jej

skončení usporené peniaze tisícok čakatelov na nový automobil stratili svoju hodnotu. Továreň bola pod britskou okupačnou správou a až po šiestnástich rokoch súdnych sporov, v roku 1961, bola „predplatiteľom“ poskytnutá desaťpercentná zľava z ceny nového vozidla.

Ďalší problém prišiel zo strany, odkiaľ by to Ferdinand Porsche zrejme nečakal. Kopřivnická Tatra podala na Volkswagenwerk GmbH žalobu kvôli nápadnej podobnosti KdF s ich prototypom Tatra V570, ktorý bol v Kopřivnici postavený v roku 1933 podľa návrhu Hansa Ledwinky.

Prvý prototyp pomenovaný Tatra V570 postavený v roku 1931 neskorší Volkswagen, až na koncepciu pohonu, nepripomínal ani vzdialene. Išlo o dvojdvorový tudor, ktorého trojpriestorová karoséria nijako nevybočovala zo zvyklostí prelomu dvadsiatych a tridsiatych rokov. Podobne vyzeralo aj Porsche Projekt 12 – ideový predchodca Volkswagenu. Porsche mal jeho návrh hotový už v roku 1929, ešte v čase, keď pracoval pre rakúsky Steyr, ale prvý prototyp bol dokončený až v roku 1932 a jeho karoséria pripomínala iné vozidlo s motorom uloženým vzadu – Mercedes-Benz 120,

vyrábaný v rokoch 1931 až 1939. Splývavú zadnú časť dostal až druhý vyrobený prototyp Porsche Projekt 12 z roku 1932. Jeho predná časť si zatiaľ zachovala pôvodný konvenčný vzhľad. Prototyp Tatra V570 s aerodynamickou karosériou bol však dokončený až v roku 1933. V rovnakom roku, ako bol postavený prototyp Tatra V570 s aerodynamicky tvarovanou karosériou, dokončil aj Porsche svoj Projekt 32 poháňaný jednapolitrovým vzduchom chladeným štvorvalcovým boxerom, ktorý pôvodne navrhol aj pre Projekt 12. Karoséria Projektu 32 sa prototypu Tatra V570 naozaj podobá, hlavný rozdiel je v uložení svetlometov, ktoré sú pri Porscheho prototypu v blatníkoch a pôsobia modernejším dojmom. Ale ani tento prototyp sa nedočkal sériovej výroby a nasledujúci Projekt 60 z roku 1936 už pripomína Tatra V570 iba vzdialene.

Čo sa týka konceptu pohonu s motorom uloženým za zadnou nápravou, je zrejme, že Porsche aj Ledwinka si vymieňali názory na možné spôsoby konštrukčného riešenia jednotlivých prvkov. Ferdinand Porsche bol s ohľadom na priateľstvo, ktoré ich spájalo s Hansom Ledwinkom, súdnym sporom znechutený a na otázku týkajúcu sa autorstva len nevrlo odpovedal v tomto zmysle: „No, niekedy som sa pozeral cez rameno ja jemu a niekedy sa cez rameno pozeral on mne.“ V tom čase si pravdepodobne Porsche ani Ledwinka zrejme nevedeli predstaviť, že by kvôli ich vzájomným výmenám názorov mohlo niekedy dôjsť k súdnemu sporu.

Tu bude na mieste krátke zastavenie venované osobnosti Hansa Ledwinka. Spravidla sa uvádza, že bol rakúskeho pôvodu, a hoci dlho pracoval v kopřivnickej Tatrovke, a dokonca sa stal jej technickým riaditeľom, nikdy sa nenaučil po česky, zatiaľ čo Ferdinand Porsche hovoril rovnako dobre po česky aj po nemecky. Hans Ledwinka sa skutočne narodil 14. februára 1878 v rakúskom Klosterneuburge, ale jeho otec Anton Ledwinka pochádzal z obce Brtnice u Jihlavy. Po vyučení študoval Hans Ledwinka na viedenskej priemyslovke a od roku 1897 pracoval v kopřivnickej Nesselsdorfer Wagenbau. V roku 1902 odišiel do viedenskej firmy Max Friedmann, ale v roku 1905 bol už znovu v Kopřivnici, kde vydržal až do roku 1945. Jedinou výnimkou bolo obdobie prvej svetovej vojny, keď až do roku 1921 pracoval v rakúskej zbrojovke, neskôr premenovanej na Steyr-Werke AG, kde v roku 1920 začali podľa Ledwinkovho návrhu vyrábať svoj prvý automobil Steyr Typ II. Práve tu sa spriatelil s Ferdinandom Porschem, ktorý ako riaditeľ spoločnosti

Austro-Daimler bol pri tom, keď bolo rozhodnuté, že v rakúskej zbrojovke vznikne automobilové oddelenie. Obidvaja mali rovnaký sen – postaviť ľudový automobil – a Hans Ledwinka bol v tomto ohľade šťastnejší. Podieľal sa na výrobe prvého kopřivnického automobilu Präsident aj prvého pretekárskeho automobilu NW postaveného pre baróna Liebiga, ale jeho najzásadnejšou prácou bola konštrukcia skutočného ľudového automobilu – Tatra 11 z roku 1923 s centrálnou nosnou rúrou tvoriacou chrbticový rám, výkyvnými polonápravami a vzduchom chladeným motorom. Nemenej významnou Ledwinkovou konštrukciou bola aerodynamická Tatra 77 z roku 1934 poháňaná trojlitrovým osemvalcom, ktorá znamenala skutočnú revolúciu. Dokonca aj Adolf Hitler sa vyjadril v tom zmysle, že práve takéto vozidlá by rád videl na nemeckých diaľniciach. V roku 1931 bol podľa návrhu, ktorý vypracoval Hans Ledwinka v spolupráci so svojim synom Erichom a Ing. Überlackerom, dokončený ďalší prototyp ľudového vozidla, tentoraz s motorom uloženým v zadnej časti vozidla – Tatra V570. Napriek nádejnému výsledkom prevádzkových skúšok sa malá aerodynamicky tvarovaná Tatra nedostala do sériovej výroby. Jedným z dôvodov bola viac ako dobrá predajnosť nasledovníka ľudových Tatier 11 a 12 – Tatra 57. Navyše Tatra v roku 1937 začala výrobu menšej zjednodušenej verzie aerodynamických typov 77 a 87. Tatra 97 oproti KdF ponúkala dokonalejšie technické riešenia a priestrannejšiu karosériu, ale v roku 1939 vzniklo iba 510 vozidiel.

V tejto súvislosti je zaujímavé, že Ferdinand Porsche ponúkal projekt ľudového vozidla s motorom uloženým vzadu spoločnosti Auto Union ešte predtým, ako poslal podrobný popis jeho konštrukcie na Ríšske ministerstvo dopravy. Predseda predstavenstva Auto Unionu, veľmi dobrý priateľ Ferdinanda Porscheho, barón Klaus von Oertzen, však projekt neprijal s tým, že neverí, že by podobný automobil mohol byť niekedy predajne úspešný. Opel mal totiž vo výrobnom programe relatívne dostupný typ Kadett. Porsche sa so svojím Volkswagenom teda ocitol v podobnej situácii ako Ledwinka s prototypom V570.

Na základe tejto podobnosti sa ponúka myšlienka, že hlavným zmyslom súdneho sporu nemala byť ochrana duševného vlastníctva, ale skôr snaha zabrániť alebo aspoň obmedziť produkciu lacného a pritom moderne riešeného automobilu, ktorý by mohol výrazne ovplyvniť predaj v segmente najlacnejších automobilov.

A povojnové pokračovanie súdneho procesu akoby túto myšlienku len podporilo. Rozhodovanie sporu nebolo práve jednoduché a do začiatku vojny sa nenašlo konečné riešenie. Vojna súd prerušila a po vojne bol Hans Ledwinka už 5. mája roku 1945 zatknutý. Rovnako ako Ferdinand Porsche vstúpil do NSDAP a viedli ho k tomu aj podobné pohnútky. V septembri roku 1946 bol postavený pred ľudový súd a vtedajší riaditeľ Tatra sa zasadil o to, aby bol Hans Ledwinka ako spolupracovník nacistov odsúdený, čo sa v septembri roku 1948 aj stalo, a na slobodu bol prepustený až v roku 1951. To však vedeniu Tatra nebránilo v tom, aby ich konštruktéri za Hansom Ledwinkom dochádzali do väzenia s tým, aby im pomohol v riešení konštrukcie Tatra 600, známej ako Tatraplán, alebo aby využili cesty slávnych cestovateľov Hanzelku a Zikmunda na prezentáciu Ledwinkovho najobľúbenejšieho diela – Tatra 87 ako výsledku tvorivého úsilia pracujúceho ľudu socialistického Československa. Hoci sa ani po vojne výroba ľudového vozidla konštrukčne vychádzajúceho z prototypu V570 alebo napríklad aj z typu 97 nezačala, vedenie Tatra ďalej pokračovalo v súdnych sporoch. Sotva však išlo o ochranu duševného vlastníctva ich bývalého riaditeľa. Súd sa ťahal až do roku 1961, keď spoločnosť Volkswagenwerk súhlasila s jednorazovým vyplatením odškodného československému štátu. Hans Ledwinka sa odškodnenia za vykonštruovaný proces a pobyt vo väzení zo strany československého štátu nedožil. Zomrel v Mníchove v roku 1967 a Najvyšším súdom Českej republiky bol zbavený viny vo všetkých bodoch obžaloby až v roku 1993 na žiadosť jeho príbuzných o rehabilitáciu.

Projekt 64

Desiaty vyrobený, ešte prototypový, podvozok vozidla KdF Typ 60 poslužil na stavbu aerodynamického kupé s hliníkovou karosériou, ktorého autorom bol Erwin Komenda, ktorý na jeseň roku 1938 vzbudil veľkú pozornosť na výstave vo Frankfurte nad Mohanom. Niekedy je označovaný ako Typ 60 K10, ale v hierarchii konštrukčnej kancelárie Porsche bol vedený ako Projekt 64 a priamo nadväzoval na tzv. F-Wagen alebo Projekt 114, ktorý ale nebol nikdy postavený ani ako prototyp.

Názov F-Wagen odkazoval na slávny P-Wagen, pričom označenie F je prisudzované prvému písmenu mena Ferry. Jeho konštrukcia pripomínala slávne monoposty Auto Union postavené podľa návrhu Ferdinanda Porscheho. Vidlicový vodou chladený desaťvalec

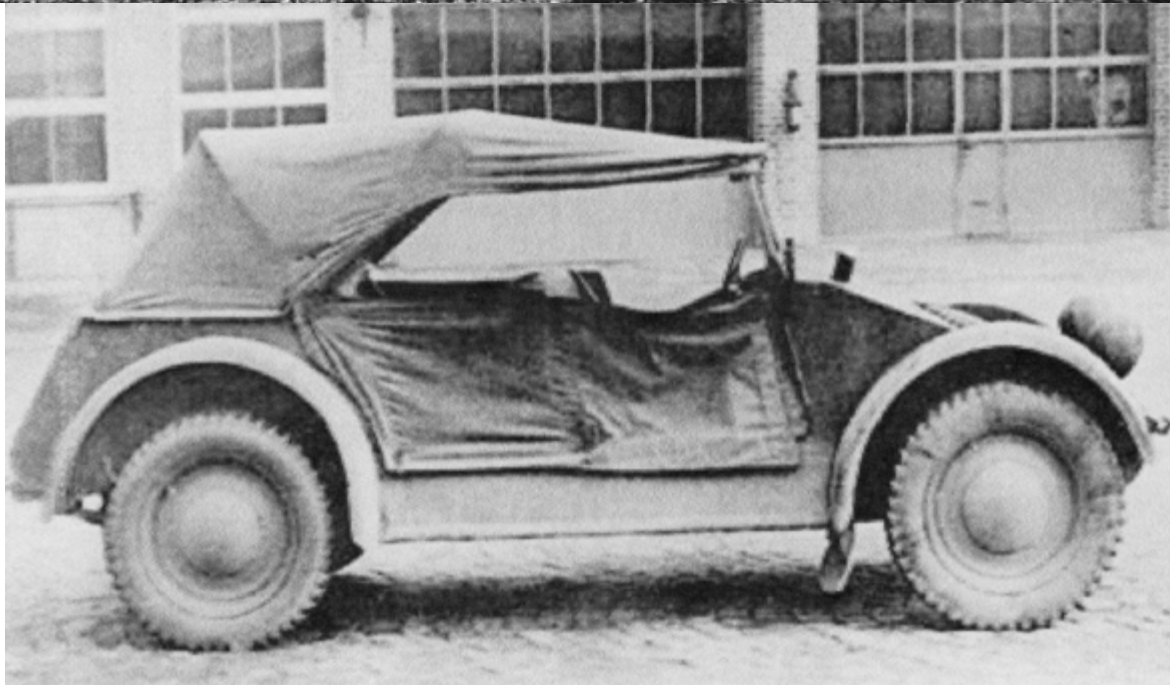


Projekt 64 bol vyvinutý pre preteky z Berlína do Ríma a späť plánované na september roku 1939

*Skúšobný model KdF Typ 62 z roku 1938 bol priamym predchodcom KdF Typ 82 známeho ako „Kübelwagen“
dole*

*KdF Typ 166 „Schwimmwagen“ síce po konštrukčnej stránke vychádzal z veliteľskej verzie „Kübelwagenu“ KdF Typ 87, ale okrem pohonu 4 × 4 tomu pri pohľade zvonku takmer nič nenasvedčovalo
nasledujúca strana hore*

*Definitívne vyhotovenie armádnej verzie ľudového automobilu KdF Typ 60 prišlo na svet v roku 1939 pod označením KdF Typ 82
nasledujúca strana dole*



bol uložený pred zadnou nápravou a takmer identické bolo aj zavesenie kolies. Zhoršujúca sa politická situácia ale podobne veľkým projektom nepriala, a tak sa Ferdinand Porsche so synom Ferrym rozhodli celý projekt prepracovať.

Vznikol podstatne skromnejší pretekársky automobil, nakoniec postavený v troch exemplároch, ktoré sa mali zúčastniť pretekov z Berlína do Ríma

a späť, plánovaných na september 1939. Karoséria by mohla byť považovaná za akýsi predobraz budúceho Porsche 356 a konštrukcia podvozka zodpovedala ľudovému KdF Typ 60, vrátane pohonnej jednotky predstavovanej ležatým vzduchom chladeným štvorvalcom s objemom 1131 cm³ poskytujúcim výkon 32 k (23,5 kW) a poháňajúcim zadné kolesá prostredníctvom štvorstupňovej prevodovky. Úpravami

motora – väčšie ventily, dva karburátory a vyššia kompresia – bolo dosiahnutých 50 k (38 kW) a maximálna rýchlosť vozidla prekročovala 150 km/h, ale kvôli nadchádzajúcim vojnovým udalostiam sa plánované preteky neuskutočnili a Ferry Porsche potom Typ 64 používal ako bežný cestovný automobil. Z pôvodných troch vyrobených kusov sa do súčasnosti zachoval len jediný. Prvý bol zničený pri havárii ešte na začiatku



vojny a druhý bol rozobraný na náhradné diely v roku 1945. Posledné Porsche 64 bolo podrobené renovácii a v roku 1982 sa predstavilo návštevníkom pretekov historických vozidiel v Laguna Seca.

Projekt 82

Druhá svetová vojna prerušila nielen súdny spor o autorstvo konštrukčných riešení ľudového vozidla KdF, konštrukciu a výrobu automobilov pre veľké športové podniky, ale aj samotnú produkciu ľudového automobilu Volkswagenwerk GmbH. Výroba sa musela podriaďovať potrebám vojenského eráru.

Hitler svoju podporu vývoja a výrobu ľudového vozidla podmienil možnosťou využitia jeho konštrukcie aj pre potreby armády. V roku 1938 boli preto postavené skúšobné vzorky označované ako KdF Typ 62, ktoré sa od civilného KdF na prvý pohľad líšili jednoduchou štvormiestnou otvorenou karosériou bez dverí, ale potrebám armády príliš nevyhovovali vzhľadom na malú svetlú výšku a teda obmedzenú priechodnosť terénom. Nepomohlo ani zväčšenie priemeru kolies, a preto muselo prísť k rozsiahlejším úpravám.

V roku 1939 vznikol prototyp označovaný ako KdF Typ 82 s väčšou svetlou výškou, upravenou prednou kľukovou nápravou, redukčnými prevodmi v zadných kolesách, samosvorným diferenciálom ZF a ocelovou škatuľovitou karosériou. Na pohon slúžil vzduchom chladený ležatý štvorvalec s objemom 985 cm³, ktorý bol v roku 1943 navýšený na 1 131 cm³, takže výkon prenášaný len na kolesá zadnej nápravy prostredníctvom nesynchronizovanej štvorstupňovej prevodovky vzrástol z 24 na 25 k (18,4 kW) pri spotrebe paliva 8 litrov na 100 km. Vozidlo s vonkajšími rozmermi 3 740 × 1 620 × 1 720 mm vážilo 750 kg a dosahovalo rýchlosť 80 km/h. Vzhľadom na to, že išlo o automobil určený do bojových podmienok, mala jeho palivová nádrž objem 40 litrov, na rozdiel od 25 litrovej nádrže civilného KdF.

Sériová výroba KdF Typ 82, pre ktorý sa vďaka tvaru jeho karosérie zaužívala prezývka „Kübelwagen“, sa začala v auguste 1940, ale rozbiehala sa iba veľmi pomaly. O zvláštne vyzerajúci automobil s pohonom iba jednej nápravy nebol zo strany armády záujem, ale jeho kvality sa naplno prejavili v priebehu afrického ťaženia a generál Erwin Rommel sa zasadil o to, aby sa výroba v roku 1941 naplno rozbehla.

Do konca vojny bolo vyrobených 50 453 vozidiel v základnej verzii KdF 82, ale vznikli aj ďalšie varianty.

Typ KdF 82E bol kombináciou zvýšeného podvozku a civilnej karosérie KdF 60, typ KdF 87 bol postavený ako veliteľské vozidlo s pohonom 4 × 4 schopné zdoláť až 75 % stúpanie, a vznikli aj prototypy polopásových vozidiel.

Po vojne bol KdF 82 vyrábaný ako základná verzia s označením VW 21, celkovo sa vyrobilo 539 kusov. Variant označovaný ako VW 51 zodpovedal verzii KdF 82E so zvýšenou svetlosťou podvozku, variant valníka bol označovaný ako VW typ 27.

Projekt 166 Schwimmwagen

Vojenský KdF 82 poslužil ako základ terénneho obojživelného automobilu, ktorý dostal v konštrukčnej kancelárii Porsche označenie Projekt 128. Jeho podvozok využíval pohon 4 × 4 z KdF 87, ale ploché dno pôvodnej karosérie nebolo vhodné na plavbu, a tak musel Erwin Komenda navrhnuť úplne novú člnovú karosériu. Čoskoro sa však ukázalo, že tieto zvárané karosérie sú v náročnejšom teréne pomerne neobratné, navyše nemajú dostatočnú torznú tuhosť a praskajú pri čelnom priečnom nosníku. Preto bol pôvodný rázvor zhodný s rázvorom štandardného KdF skrátený z 2 400 mm na 2 000 mm a po ďalších úpravách tak vznikol model KdF Typ 166.

Bol rovnako ako KdF 82 poháňaný vzduchom chladeným ležatým štvorvalcom boxer 1,1 OHV s výkonom 24,5 k (18 kW). Zo zadného konca kľukového hriadeľa motora bol vyvedený pohon ručne sklopnej lodnej skrutky s tromi listami umožňujúcimi dosiahnuť na pokojnej vodnej hladine rýchlosť 10 km/h

a predné kolesá plnili funkciu kormidla. V priebehu plavby boli všetky kolesá v pohybe, takže keď KdF 166 narazil na dno, plynule vyšiel na breh. Vo výbave nechýbala tyč na meranie hĺbky, veslá a vyslobodzovacia lopata. KdF 166 mal vonkajšie rozmery 3 825 × 1 480 × 1 615 mm, hmotnosť 910 kg a bol schopný dosiahnuť najvyššiu rýchlosť 80 km/h pri celkom rozumnej spotrebe desať litrov na 100 km.

Pri vývoji samonosných karosérií spolupracovala konštrukčná kancelária Porsche s berlínskou firmou Ambi-Budd, ale samotná výroba prebiehala vo Wolfsburgu, kde bolo od apríla roku 1941 vyrobených 14 276 obojživelníkov a v Stuttgarte vo firme Porsche vzniklo ďalších 1 308 vozidiel, ktoré sa prezývali Schwimmwagen. Ich výroba bola natoľko náročná, že keď bola v lete 1944 zbombardovaná továreň vo Wolfsburgu, nebolo možné začať s ich výrobou inde. Napriek tomu bolo ešte po vojne v roku 1945 zmontovaných päť obojživelníkov s novým typovým označením VW 70. Celkovým počtom vyrobených vozidiel je KdF Typ 128, 166 a VW 70 najvyrábanejším obojživelným automobilom.

Dva exponáty britského Bovington Tank Museum – PzKpfw VI Aus. B Tiger II alebo tiež „Königstiger“. V tomto prípade ide o jeden z päťdesiatich kusov vybavených vežou Porsche. Za ním stojí stíhač tankov Elefant. nasledujúca strana

Projekt 110 mal byť akýmsi náprotivkom ľudového vozidla, tentoraz bolo jeho hlavnou úlohou uľahčenie práce v poľnohospodárstve





V povojnovom Československu sa „Schwimmwagen“ dočkal ešte oveľa zaujímavejšieho využitia ako počas vojnových rokov. Na svojich cestách ho v druhej polovici minulého storočia používal náš zrejme najslávnejší záhadológ a kryptozoológ Ivan Mackerle, inak tiež jeden z konštruktérov a vedúcich pracovníkov generálneho riaditeľstva ČAZ a syn automobilového konštruktéra Julia Mackerleho – autora vidlicového osemvalca poháňajúceho Tatra 603.

V roku 1940 bola Porschemu za konštrukciu ľudového vozidla a od neho odvodených variantov udelená Nemecká národná cena a v septembri toho istého roku bol Ríšskym ministrom pre vedu, výchovu a vzdelávanie menovaný čestným profesorom.

Projekt 110 Volkstraktor

O rok neskôr Ferdinand Porsche kúpil poľnohospodársku usadlosť Schüttgut postavenú na alpskej lúke nad Zell am See, ktorá sa stala obľúbeným miestom rodín Porscheovcov i Piěchovcov, ale poslúžila aj ako priestor na testovanie Projektu 110. V tomto prípade však nešlo o automobil, ale skôr o traktor vyvíjaný na základe objednávky firmy DAF z roku 1937. Do začiatku vojny bolo postavených niekoľko prototypov, ktorým sa hovorilo Klein-Schlepper alebo tiež Volkstraktor. Rovnako ako ľudový automobil mal byť aj tento traktor čo možno najjednoduchší, a teda aj spoľahlivý a predovšetkým lacný.

Na jeho pohon bol použitý vzduchom chladený dvojvalec, na ktorého prednú stranu bolo možné pripojiť celý rad ďalších mechanizmov, takže skôr ako

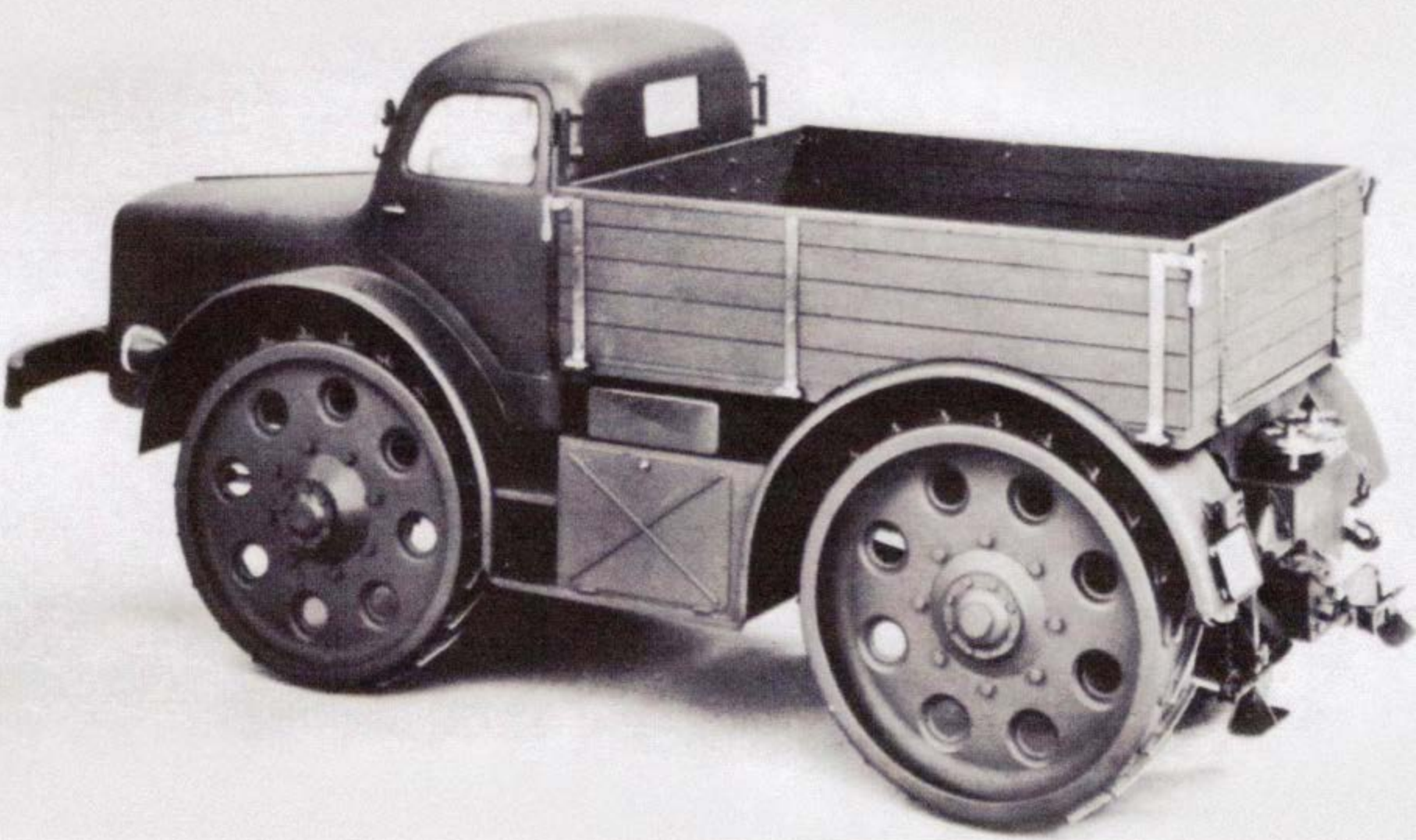
o traktor išlo o akýsi univerzálny nosič náradia, ktorého podvozok bolo možné nastaviť podľa potreby, a to vrátane umiestnenia miesta pre vodiča. Kvôli zvýšeniu priechodnosti terénom bolo možné na zadné kolesá pomocou prípravku upevniť na ráfik lopatky. Základná verzia mala byť otvorená, ale bolo možné použiť aj plechovú kabínu poskytujúcu ochranu pred nepriaznivým počasím. Postupne vznikli ďalšie tri verzie, Typ 111 až 113, a Volkstraktor mal byť vyrábaný vo veľkých sériách v továrni Volkstraktorenwerke, ktorá mala byť postavená vo Waldbröle podľa vzoru Volkswagenwerke, ale to sa už nestalo.

30. januára roku 1942 prejavila Ferdinandovi Porschemu svoje uznanie aj obávaná organizácia SS udelením čestného členstva spojeného s prepožičaním hodnosti Oberführera zodpovedajúceho armádnej hodnosti plukovníka. Toto ocenenie Porscheho zásluh býva zamieňané s riadnym členstvom v SS, ale ak by to tak skutočne bolo, v zachovaných zoznamoch členov NSDAP by bolo vedľa kolónky s členským číslom uvedené aj číslo v poriadku SS, ale pri Ferdinandovi Porschem je táto kolónka preškrtnutá. Rovnako ako chýba meno Ferdinanda Porscheho v zoznamoch držiteľov tzv. čestného prsteňa SS-Totenkopfringu, ktorý Heinrich Himler udeľoval zaslúžilým členom SS. A hoci čestné členstvo s prepožičanou hodnotou umožňovalo jeho držiteľovi nosiť uniformu SS, zatiaľ nebola publikovaná žiadna snímka Ferdinanda Porscheho v uniforme SS. Podľa niektorých kritikov mohol Porsche čestné členstvo odmietnuť. Lenže toto odmietnutie by znamenalo koniec konštrukčnej

kancelárie a s najväčšou pravdepodobnosťou odsun do koncentračného tábora nielen Ferdinanda Porscheho, ale aj jeho rodinných príslušníkov a najskôr i najbližších spolupracovníkov. Niečo také by Ferdinand Porsche nikdy nepripustil.

Na druhej strane sa Porsche skutočne významne podieľal na konštrukcii tankov a ďalších bojových vozidiel, ale pravdupovediac úspešný bol len tak na polovicu. V roku 1942 dokončili firmy Henschel a Porsche svoje verzie ťažkého tanku, ktoré sa neskôr preslávili ako PzKpfw VI Tiger. Výrobou tankov bola nakoniec poverená firma Henschel, ale ani Porsche nevyšiel skrátka a deväťdesiat už dokončených podvozkov tankov navrhnutých konštrukčnou kanceláriou Porsche bolo použitých ako základ pre stavbu stíhača tankov SdKfz 184 vybaveného výkonným kanónom s kalibrom 88 mm, ktorý bol známy ako Ferdinand, a jeho neskôr vylepšená verzia ako Elefant.

Dva roky po začatí výroby tankov Tiger boli na jar roku 1944 do boja nasadení jeho nasledovníci PzKpfw VI Aus. B, známy ako Tiger II alebo tiež ako „Königstiger“. Ani v tomto prípade nebol Porsche taký úspešný, ako by si predstavoval. Ním navrhovaný spôsob pohonu kombinujúci spaľovací motor a elektromotor bol veľmi náročný na výrobu a náchylný na poruchy, preto nebol prijatý, a aj tentoraz dostala prednosť firma Henschel, ktorej tankové veže navyše na výrobnéj linke nahradili síce po konštrukčnej stránke dokonalejšie, ale technologicky náročnejšie tankové veže Porsche použité len v prvých päťdesiatich vyrobených kusoch.



**Nie veľmi vydarený ťažký ťahač Škoda RSO
alebo tiež Projekt 175 z roku 1942**

Možno ešte väčšieho neúspechu sa Ferdinand Porsche dočkal pri konštrukcii ťažkého ťahača, ktorý bol podľa jeho návrhu vyrábaný v plzenskej Škodovke. Na jeho vývoji sa podieľali aj konštruktéri z Československa, ktorí prišli do Stuttgartu po Porscheho návšteve Mladej Boleslavi, kde si vyžiadali ich účasť na vývoji ťahača. Vedúcim desaťčlennej skupiny bol Oldřich Meduna, ktorý pred vojnou pôsobil v Mladej Boleslavi ako prednosta technickej kancelárie. Práve z jeho spomienok na čas pobytu v konštrukčnej kancelárii vyplýva, že Ferdinand Porsche ani jeho rodina rozhodne neboli žiadni prívrženci nacistov, a keď sa skupina našich konštruktérov stretla s nie príliš úctivými prejavmi zo strany niektorých Nemcov, Ferdinand Porsche sa veľmi rozčúľil a ich, nemeckých „nadľudí“, po zásluže „neodmenil“ iba vďaka príhovoru Oldřicha Medunu, ktorého si veľmi obľúbil. Aj z tohto je zrejmé, že pre Porscheho bola oveľa dôležitejšia odbornosť a schopnosti, než príslušnosť k etnickej skupine.

Vyvíjaný ťahač bol v konštrukčnej kancelárii Porsche označený ako Projekt 175. Bol poháňaný motorom s objemom 6 024 cm³ a výkonom 90 k (66,2 kW), čo mu malo umožniť pri vlastnej hmotnosti siedmich ton odviezť päť ton nákladu. Ťahač dostal označenie Škoda RSO – Radschlepper Ost a jeho obrovské kolesá bez pneumatík iba s vymeniteľnými kovovými obručami mu mali pomáhať pri prekonávaní rozbahneného terénu na východnom fronte. Tento predpoklad nakoniec nevyšiel, a ťahač sa nielenže v priebehu skúšok na jeseň roku 1942 nebol schopný v zmäknutom teréne za Mladou Boleslavou pohybovať, ale dokonca sa doň zahrabával. Z pôvodne plánovaného počtu 450 kusov vyrobených v každom mesiaci bolo nakoniec postavených iba 206 kusov, ktoré namiesto na východný zamierili na západný front. Hitler z tohto fiaska príliš veľkú radosť nemal.

Rok 1942 nebol pre Ferdinanda Porscheho veľmi úspešný. V júni tohto roku začal práce na megalomanskom projekte obrovského tanku Typ 205 známeho

ako Maus – Myš. Väčší tank nebol nikdy v histórii postavený – jeho hmotnosť sa pohybovala okolo 200 ton a mal byť vyzbrojený kanónom s kalibrom 128 mm. Predný plát podvozku s 30 stupňovým sklonom mal hrúbku panciera 200 mm a čelo veže 240 mm. Prvý prototyp bol zatiaľ ešte bez veže testovaný v októbri 1943, ale už vtedy sa ukázalo, že Hitlerova tajná superzbraň bola pre bojové nasadenie až príliš ťažká a pohonná jednotka nemala dostatočný výkon. Nakoniec boli vyrobené len dva prototypy a plánovaná výroba stopäťdesiatich tankov bola zrušená.

Aj napriek týmto neúspechom Hitler Ferdinanda Porscheho v apríli 1943 vyznamenal krížom za zásluhy 1. triedy s mečmi a Daimler-Benz ho angažoval ako poradcu pre zbrojársku výrobu, čo sa stalo dôvodom pre to, aby bol vymenovaný za predsedu komisie pre vývoj a konštrukciu obrnených vozidiel.

Z obáv pred bombardovaním sa v roku 1943 Porsche aj so svojou rodinou presťahoval do rakúskeho Zell am See, a keď ho velenie armády vyzvalo, aby stále silnejúcim spojeneckým bombardovaním ohrozenú výrobu presťahoval na bezpečnejšie územie protektorátu, kde to dobre poznal, Porsche túto možnosť rozhodne odmietol a výrobu presťahoval do Rakúska. Tam ho tiež zastihol koniec vojny. Ferdinand Porsche bol zatknutý Britmi, ale po krátkej internácii v tábore Kramsberg pri Bad Nauheime bol prepustený s osvedčením, že proti jeho osobe nie je vznesené žiadne obvinenie, a v Rakúsku mal zabezpečovať opravy automobilov pre Spojencov. Pretože Porscheho dcéra Luisa Piëchová mala rakúske občianstvo, nebola skonfiškovaná Porscheho dielňa a rodinné sídlo v Gmünde, kam sa Porsche s manželkou a rodinami obidvoch detí presťahoval.

To sa ale nepáčilo Francúzom, konkrétne Jean-Pierovi Peugeotovi. Do Gmündu prišiel list s ponukou pre Ferdinanda Porscheho, jeho syna Ferryho a zaťa Antona Piëcha, aby pomohli pri obnove francúzskeho automobilového priemyslu. Všetci traja odcestovali do francúzskej okupačnej zóny, kde boli v decembri roku 1945 zatknutí priamo pri večeri v Baden-Badene a následne obvinení zo zavlečenia Francúzov na nútené práce, zlého zaobchádzania s francúzskymi zajatcami nasadenými v továrni KdF a z krádeže duševného vlastníctva automobilky Peugeot spočívajúceho v demontáži technického zariadenia firmy Peugeot na Nemcami okupovanom území Francúzska a jeho prevoze do tovární riadených Ferdinandom Porschem.

Porsche skutočne organizoval založenie koncentračného tábora nazvaného Arbeitsdorf – Pracovná dedina – do ktorého bolo v apríli roku 1942 prevezených prvých 500 väzňov z hamburského koncentračného tábora Neuengamme, ale v Arbeitsdorfe panovali v porovnaní s inými koncentračnými táborami pomerne lepšie podmienky. Zlievareň nemohli postaviť podvyživení, zle oblečení a chorí robotníci.

Ani jedno z obvinení prednesených Francúzmi sa nepotvrdilo. Nakoniec vtedajší New York Times o Porscheho procese písal v tom zmysle, že ani Ferdinand Porsche, ani jeho syn, ani zať nestáli pred súdom kvôli vojnovým zločinom. Doslova: „Pravou príčinou ich zadržania je skôr pokus prinútiť ich k spolupráci s francúzskym automobilovým priemyslom.“ V rôznych prameňoch sa aj dnes môžeme dočítať, že Porsche projektoval Renault 4-CV alebo sa na jeho konštrukcii nejako inak podieľal. V skutočnosti tento model vznikol už v priebehu druhej svetovej vojny, ale je možné povedať, že Porsche so svojím zaťom 22 mesiacov pomáhali Francúzom znovu vybudovať ich vojnou zničený automobilový priemysel.

Ferry Porsche bol čoskoro prepustený a vrátil sa k rodine, ale Ferdinand Porsche s Antonom Piëchom zostali vo väzbe v Dijone do augusta 1947, keď bol po zložení kaucie vo výške 62 000 dolárov prepustený a o rok neskôr bol francúzskym tribunálom pre vojnových zločincov oslobodený, takže na neho malo byť nazerané ako na beztretného. Napriek tomu

následnú žiadosť o udelenie rakúskeho občianstva úrady kvôli jeho spolupráci s nacistami zamietli.

V roku 1949 sa celá rodina vrátila do Stuttgartu, kde Ferdinanda Porscheho v decembri nasledujúceho roku postihla mozgová mŕtvica a 30. januára 1951 zomrel.

Pani Alica Caracciolová vo svojich spomienkach opisovala Ferdinanda Porscheho ako veľmi sympatického, múdreho a láskavého muža. Predovšetkým však vraj bol úžasne cieľavedomý, a ak sa zameral na dosiahnutie nejakého cieľa, ničím iným sa potom už nerozptyľoval. Vraj veľmi veľa čítal, ale žiadnu beletriu, zaujímala ho iba rýdzo technická literatúra. Nerád chodil do divadla, a pretože mu chýbal akýkoľvek hudobný sluch, vyhýbal sa aj koncertom, hudba pre neho nič neznamenal. Bol čestným členom dvoch jachtklubov, ale aj keď sa pôvodne o plachtenie prakticky vôbec nezaujímal, počas vojny mu doslova prepadol. Jeho dvanásťmetrová jachta s luxusne vybavenými kajutami bola vyrobená v Rakúsku a Porsche nielen pravidelne kontroloval postup prác pri jej výrobe, ale aj navrhoval rôzne vylepšenia. Hoci nevedel plávať, dokázal tráviť hodiny plachtením na Wörthersee. Jeho jedinými skutočnými vášňami okrem techniky boli iba návštevy kín a poľovačky. Keď sa mu nejaký film páčil, pozrel si ho aj niekoľkokrát. A čo sa týka poľovačky, tiež bolo jeho vnímanie trochu svojrázne. Mal dokonca svoj vlastný revír a prechádzky s puškou v ruke po poliach a lesoch doslova miloval, ale ani raz vraj na živého tvora nevystrelil.