



The Porsche Journal

č. 2 / 2012

The Porsche Journal, Vydáno jako klubové noviny Porsche Classic Clubu Česká republika
Vychází 2x ročně, pro lepší informovanost příznivců a majitelů převážně historických automobilů Porsche v ČR

Automobilka Volkswagen převezme Porsche

Německý automobilový koncern Volkswagen získal 50,1 procentní podíl v automobilce Porsche a převzal tak úplnou kontrolu nad výrobcem těchto sportovních aut.

Největší evropská automobilka zaplatila holdingové společnosti Porsche SE za zbývající podíl v Porsche, který ještě nevlastnila, celkem 4,46 miliardy eur a jednu kmenovou akcii, čímž se vyhlala vysokým daním. Dlouho odkládaná dohoda byla dokončena k 1. srpnu 2012.

Volkswagen a Porsche usilují o rychlou integraci svých automobilových divízi, kterou chtějí uspořít náklady ve výši zhruba 700 milionů eur ročně a smazat

přibližně dvě miliardy eur z dluhu holdingové společnosti Porsche SE.

Společnosti dohodu odkládaly dlouhou dobu kvůli obavám z daně, která by mohla dosáhnout až 1,5 miliardy eur, pokud by ji Volkswagen uzavřel před srpnem roku 2014. Na základě platné německé legislativy by ale předání jedné kmenové akcie nemělo být pro daňové účely prodejem, ale interní restructuralizací už propojených firem.

„Unikátní značka Porsche se tak stala pevnou součástí skupiny Volkswagen, což je dobré pro Volkswagen, pro Porsche i pro Německo,“ uvedl generální ředitel Volkswagenu Martin Winterkorn.

Koncern VW získal 49,9 procenta Porsche v prosinci roku 2009 poté, co se společnost Porsche rok předtím neúspěšně pokusila získat kontrolu nad mnohem větším konkurentem odkupem jeho akcií.

Porsche SE mělo do 1. 8. 2012 největší podíl ve skupině Volkswagen Group a několik řídicích pracovníků i dalších důležitých akcionářů působí v obou firmách.

Zdroj: Reuters



Rodný dům Ferdinanda Porsche je stále prázdný

Již před rokem koupila automobilka Škoda Auto a. s. rodný dům Ferdinanda Porsche ve Vratislavicích nad Nisou. Pravděpodobný záměr byl získat tento dům s jedinečnou historií pro koncern Volkswagen.

Původní majitel i nájemci jednotlivých prostor se odstěhovali k 31. září 2011 a dům zůstal opuštěný. Sice jej ještě před uzavřením koupě několikrát navštívil firemní architekt až z Německa, ale zatím se stále nic neděje. Celý dům i areál je opuštěný a jako každý neobývaný dům, tak i tento rychle chátrá. Ještě

šťěstí, že se nový majitel domu dohodl s původním vlastníkem, který bydlí v sousedství, alespoň na hlídání domu a občasně větrání. Jinak by se určitě ztratila i pamětní deska, instalovaná na domě v roce 2000.

Z různých zdrojů prosakují informace, že o jakékoliv tovární muzeum koncernu VW nebo Porsche není valný zájem, neboť jej mají ve Wolfsburgu i Stuttgartu, přímo u hlavních výrobních závodů. Na školící nebo ubytovací středisko je objekt malý, a tak se naskytá otázka, co dům čeká? Možná, že zde časem vznikne reprezentativní prostor pro uzavírání mimořádných smluv a prestižních koncernových jednání. Že by se ale do zapadlých Vratislavic nad Nisou sjížděli bossové z celé Evropy, je docela komická představa. Spíše to vypadá, že dům nechají nenápadně chátrat, aby se časem zapomnělo, že Ferdinand Porsche pocházel z Čech.



91. Carrera Europeaniana

Po loňském nečekaném úmrtí bývalého automobilového závodníka na Porsche a čestného člena našeho Porsche Classic Clubu ČR Jaroslava V. Juhana jsme se rozhodli, že na jeho počest budeme pořádat každoročně klubový výlet automobilů Porsche po Evropě. Jako pravidelný termín jsme zvolili den jeho úmrtí, tedy 28. září, kdy je současně každoročně státní svátek Svätého Václava.

Juhanovým slavným závodem, který jej přivedl mezi světovou elitu jezdců značky Porsche, byl náročný dálkový závod napříč Mexikem zvaný Carrera Panamericana. Ten jel Jaroslav Juhan v letech 1953 a 1954 a právě od této doby získaly závodní modely Porsche přívlastek Carrera. Vzhledem k tomu, že naše cesty povedou výhradně po Evropě, ponese naše jízdy název Carrera Europeaniana. Číselné označení nám připomene, kolika let by se v uvedený rok Jaroslav Juhan dožil, a poslední číslice, nebo později dvojčíslí, nám napoví, kolikátý ročník této akce pořádáme.



Letošní 91. Carrera Europeaniana zavede účastníky na rakouský okruh Salzburgring, do největšího soukromého muzea Porsche v Gmünd in Kärnten i na legendární Großglockner. V dalších letech pojedeme třeba do slovenských Tater, na německý Nürburgring, po jižní Moravě nebo do Hamburku. Dle toho, na jaké trase se právě dohodneme. Zúčastnit se může každý, kdo vlastní sportovní automobil Porsche jakéhokoliv modelu i roku výroby a bude mít chuť se vydat na výlet společně s dalšími fandami značky.

Odjždíme 28. září.

Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche

Narodil se 11. prosince 1935 ve Stuttgartu a celý život si nesl přezdívku „Butzi“. Byl synem Ferryho Porsche a vnukem Ferdinanda Porsche. Byl také designérem, jehož nejznámějším dílem je sportovní vůz Porsche 911.

Jako nejstarší syn Ferryho Porsche, zakladatele automobilky zaměřené na sportovní vozy, byl Ferdinand Alexander

téměř předurčen k tomu, aby se podílel na vývoji automobilů. Na rozdíl od svého otce a dědečka, kteří byli konstruktéři, inklinoval spíše k návrhům tvaru výrobků. Sám sebe nikdy nepovažoval za umělce, za které bývají někteří designéři označováni, ale spíše za technicky nadaného řemeslníka tvarů. Po absolvování waldorfské školy nastoupil na studium průmyslového designu v Ulmu.

Pokračování na straně 4



Ferdinand A. Porsche a jeho nesmrtelné Porsche 911

Pra, Pra, Porsche Typ 64 (VW 60 K 10) Rennwagen (1939/2011)

(pokračování z jarního Porsche Journalu)

Po válce

V roce 1944 přesunul Porsche svou konstrukční kancelář ze Stuttgartu, kde hrozily spojenecké nálety, do klidného podhůří Alp, do malého městečka Gmünd in Karten. Jednou z variant bylo tehdy i Pošumaví na jihu Čech, ale nakonec padla volba na Rakousko. Pohled na alpské vrcholky připomínal Porschemu pohled na Ještěd, který se mu vybavoval z mládí.

V Gmündu Porsche zakoupil bývalou pilu, kde vznikla nová konstrukční kancelář i dílny pro výrobu prototypů. Nedalekou halu pilotní školy pro kluzáky používala firma Porsche jako sklad hotových vozů a jako firemní garáže. Zde byl společně s několika dalšími prototypy uložen i černý aerodynamický automobil Porsche Typ 64 (38/42). Tady jej také v květnu roku 1945 objevila a zkonfiskovala americká armáda. Druhý, stříbrný vůz (38/46) byl v té době našťáště v Zell am See na rodinném sídle Porsche a konfiskaci firemních vozidel se vyhnul. Američtí vojáci ze zabaveného vozu v letních teplých měsících nejprve odřízli střechu a poté s ním jezdili pro zábavu na přilehlém letišti bez jakékoli údržby tak dlouho, až motor vozu totálně zadřeli. Poté jej odstavili a ponechali vlastnímu osudu. Poškozený vrak zachránil Ferry Porsche a nechal jej převést zpět do firmy, kde jej rozebírali na náhradní díly pro poslední zbylé testovací stříbrný vůz č. 38/46. Po skončení války a zpětném odtržení Rakouska od Německa obdrželo stříbrné porsche rakouskou registrační značku K 45.240, neboť firma Porsche i nadále setrvala v rakouském Gmündu.

V roce 1946 začal Ferry Porsche spolupracovat s Pietrem Dusiem, pověřeným společností Consorzio Industriale Sportive Italia prací na projektu závodního vozu Cisitalia 360. Velkou část finanční odměny z tohoto projektu věnoval v roce 1947 Ferry Porsche na úhradu kauce za svého otce Ferdinanda, který byl tehdy na základě umělé vykonstruovaných důkazů internován ve francouzském vězení. Francouzi požadovali za jeho propuštění rovný milion franků, které

nakonec Ferry Porsche i zaplatil. Při práci na voze Cisitalia se Ferry Porsche seznámil také s Pinin Farinou, kterému v roce 1947 zapůjčil jediný dochovaný aerodynamický automobil Porsche Typ 64 (38/46). Ten původně zvažoval jeho výrazné překarosování podle vlastních představ, ale po testech v aerodynamickém tunelu dospěl k závěru, že až na nepatrné detaily (jako například zvětšení přední mřížky pro chlazení brzd) není co upravovat. Přitom když v roce 1939 Porsche a Komenda vůz vyvíjeli, využívali při jízdě na běžné silnici jen nalepených proužků látky, které z mostu pozorovali, zda se linou podle karoserie, nebo se vzájemně zamotávají vzdušnými víry.

Otto Mathé

Počátkem roku 1948 vznikly v Gmündu první, ještě hliníkové a ručně vyklápané karoserie na nový model vozu, nesoucí již název PORSCHE. Jedno se o typ 356 a upravený podvozek a motor byly použity ještě z vozu VW Brouk. Kapacitní prostory malé dílny však na plánovanou sériovou výrobu nestačily, a tak se již ke konci roku 1948 stěhují Ferdinand i Ferry Porsche se svou firmou zpět do Stuttgartu a hned v následujícím roce rozjíždějí ve spolupráci s karosárnou Reutter první větší sérii sportovních vozů Porsche 356.

Aby na tento nový rozjezd měli dostatek financí, rozprodávají urychleně první sérii automobilů Porsche 356 „Gmünd“. Úplně prvním, kdo si toto Porsche 356 Coupé zakoupil, byl rakouský automobilový závodník Otto Mathé. Tím vznikl mezi ním a Ferry Porsche určitý přátelský vztah, který vyvrcholil následným odprodejem jediného dochovaného aerodynamického automobilu Porsche Typ 64 (38/46), včetně množství zachráněných dílů z vozu 38/42. Otto Mathé za něj 14. května 1949 zaplatil 32 000 rakouských šilinků a osadil jej svou registrační značkou T 2222. Vůz následně upravil přemístěním řízení vpravo (roku 1934 prodělal vážnou motocyklovou nehodu a přišel o pravou ruku, proto by při sezení vlevo nemohl řídit) a začal se



Jedinečný tvar karoserie je dílem Erwina Komendy

s ním zúčastňovat různých automobilových závodů a soutěží. Řádně nevyzkoušený závodní automobil trpěl, bohužel, mnoha poruchami, a tak Otto Mathé velmi často do cíle ani nedojel. Jedním z mála závodů, které vyhrál, byl Österreichischen Alpenfahrt 1950. Přesto s tímto automobilem závodil až do roku 1952, kdy dokončil stavbu svého vlastního závodního automobilu MA-01. Mathé jej z velké části postavil z dílů zbylých z americkými vojáky zničeného vozu Porsche Typ 64 (38/42).

Když Otto Mathé v sedmdesátých letech se závoděním skončil, oba závodní automobily si ponechal. Občas se s nimi objevil na různých exhibicích před závody a na motoristických výstavách. Naposledy to bylo v roce 1982 v Americe při velkém setkání vozů značky Porsche na okruhu Laguna Seca. Mimochodem, o otevření tohoto okruhu se v roce 1957 významně přičinil český rodák, čestný člen našeho klubu, významný prodejce automobilů VW a Porsche na jihu USA a ve své době i majitel největší sbírky závodních vozů Porsche, Vašek Polak.

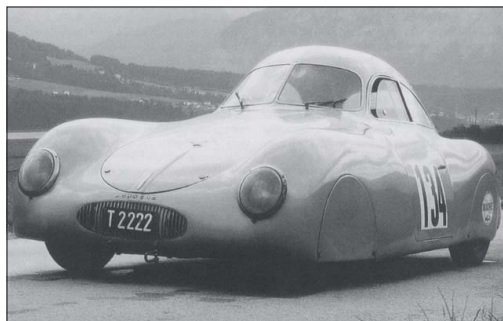
Prototyp museum

Poté, co Otto Mathé 29. listopadu 1995 zemřel, nebylo jasné, kdo je přímým dědicem jeho majetku. Po několika soudních sporech byla nakonec vozidla Otta Mathé prodána v aukci. Téměř celou tuto motoristickou pozůstalost za více než milion německých marek koupili společně dva němečtí odborníci na historii značek VW a Porsche, pánové Thomas König a Oliver Schmidt. Vedle aerodynamického automobilu Porsche Typ 64 (38/46) získali i první vyrobené Porsche 356 Coupé „Gmünd“, závodní speciál MA-01 a také transportní automobil Volkswagen Transporter Typ 2. Samozřejmě, že ke všemu bylo ještě

velké množství náhradních dílů, sportovních cen, tiskových materiálů atd. Tento úspěšný nákup oba pány motivoval k úvahám založit vlastní motoristické muzeum. To bylo otevřeno v roce 2009 pod názvem „Prototyp museum“ v nově rekonstruované budově bývalého námořního skladu z roku 1906, v centru hamburského přístavu.

Při probírání se nakoupenými náhradními díly oba pánové zjistili, že získali i velké množství dílů z původně již zničeného druhého aerodynamického vozu Porsche Typ 64 (38/42). Další díly jako převodovka a přední náprava byly zabudovány v závodním voze MA-01. To oba nadšence inspirovalo k pátrání po zbytcích dílů, které by se mohly nacházet v rakouském Innsbrucku, kde Otto Mathé žil a provozoval přes zimu svou půjčovnu lyží. A úvaha to byla správná. Při pátrání se podařilo objevit a získat další díly podvozku a dokonce i motor se dvěma karburátory z odlehčeného materiálu. Na jednom z doma postavených malých traktorů našli v horách původní volant. Kliky dveří čekaly na své objevení dokonce v šuplíku pracovního stolu původní Mathého dílny na opravu lyží. Díky tomu, že se podařilo soustředit značné množství podstatných komponentů z vozu Porsche Typ 64 (38/42), rozhodli se pánové König a Schmidt ke znovupostavení tohoto již zničeného automobilu.

Mechanické díly měli téměř kompletní, chyběla jen karoserie. Její výrobu zadali oba pánové renomované německé karosářské firmě Nostalgi Car, vyrábějící již dvacet let různé hliníkové karoserie na především sportovní a závodní veterány. Tato firma si vypůjčila původní Mathého dochovaný automobil, který následně pečlivě oskenovala pomocí laseru. Mezitím pánové König a Schmidt pátrali v archívech, aby získali autentické fotografie Porscheho vozu a mohli při stavbě uplatnit některé odlišnosti, kterými se jednotlivé karoserie vozů Porsche Typ 64 lišily. Celá renovace trvala téměř deset let. Automobil Porsche Typ 64 38/42 byl veřejnosti slavnostně představen 16. dubna 2011 a ještě téhož roku na podzim získal prestižní cenu anglického časopisu Octane „CAR OF THE YEAR“ za nejlepší renovaci historického automobilu. Dnes je tento automobil vystaven na čestném místě v hamburském Prototyp museum.



Vlevo Porsche Typ 64 (38/46), když je vlastnil Otto Mathé, a vedle něj Porsche Typ 64 (38/42) v muzeu Prototyp v Hamburku. Vpravo T. König představuje Porsche Typ 64/42 po renovaci.

Jan Marek a Porsche 911 SC, r. v. 1982

V Českém mistrovství závodů automobilů do vrchu a na Rallye Revival Praha či Berounka se můžeme setkat s červeným Porsche 911 SC na veteránských registračních značkách. Za jeho volantem najdeme sympafáka, který se jmenuje Jan Marek, pochází z Karlových Varů a je členem Porsche Classic Clubu ČR.

Pro naše klubové noviny Porsche Journal jej vyzpovídal kamarád Jarda Malík z Prahy, kterého jste mohli vidět vloni na Porsche Festivalu ve Vratislavicích n/N s Porsche 944 v barvách firmy Auto Kelly.

Honzo, mohl by ses trochu představit?

Jsem ročník 1944. Narodil jsem se v Praze a od roku 1950 žiji v Karlových Varech. Po studiu na strojně průmyslovce jsem odešel do Prahy na ČVUT, které jsem ale nedokončil. Vše šlo sice hladce, učít jsem se moc nemusel, vůně benzínu se ale s pachem skript nedala srovnat. Navíc mne Zdeněk Procházka, v té době nejlepší karlovarský soutěžní jezdec, seznámil s panem Zdeňkem Treybalem a bylo vymalováno. Skripta do kouta, rozebrat motor tátovy octavie, snížit hlavu, výfuk Burges a „á dvojka“ byla hotová. To se psal rok 1963, licence automobilového závodníka přišla na asi 20 Kčs, nebo možná i zadarmo. Kvalifikaci na MR ČSR jsem absolvoval se spolejzděm Františkem Janečkem. S ním jsem taky odstartoval do své první Rallye Vltava. Šlo o ročník, kdy se jela poprvé na opravdu dlouhé trati a cíl první etapy byl v Karlových Varech. Ten jsme ale bohužel nespátřili, neboť nám někde u Lipna prasklo těsnění pod hlavou.

V tu chvíli jsme byli ve vedení třídy A2 1150 a největší esa a naši soupeři jako V. Hubáček a Ing. J. Poliaček byli už mimo hru. Třídou nakonec vyhrála slečna (nebo paní) Žigrajová z Bratislavy a cenu pro nejmladšího účastníka mi vyfoukla Alena Egemová s Fiatem Abarth. Pak následovalo několik rallye v Čechách i v NDR a závěrečná rána v Kopřivnici. Chtěli jsme před startem pěknou fotku v zatáčce někde pod Štramberskou Trúbou.

První výkonnostní třída byla naše, stejně jako pozvánka na soustředění reprezentantů na Hrubé Skále. Vše ale přerušila vojna, sen o Dukle Praha s V. Hubáčkem nebo Rudé hvězdě Plzeň s K. Jílkem a V. Bervidem byl ten tam. Hned po vojně jsem se postavil na start Rallye Vltava 66. Tento ročník se počítal do mistrovství Evropy, a tak spolu s námi ze Strahova odstartovali v úžasné atmosféře největší tehdejší soutěžácké hvězdy jako

Erik Carlsson, Patricie Mossová, Rauno Aaltonen, Timo Mäkinen. Bohužel, někde u Jablonce n/N se na nás podívala ojnice a skončili jsme. To mne neodradilo a do třetice jsem se na start Vltavy postavil o rok později, kdy se startovalo z Liberce. Dělal jsem mitfáru Vencovi Mičanovi na Škodě 1000 MB a konečně jsem se dočkal úspěchu. V cíli jsme skončili někde na 7. místě. V roce 1967 jsem ještě stihl zvítězit na poslední karlovarské Panoramě a následoval na delší dobu klid.

V té době došlo k rozkvětu karlovarského Autoklubu a i díky uvolněné atmosféře konce šedesátých let jsme navázali spolupráci s MSC Marktredwitz na Wiesbaden rallye. A z nás se tak stali bafuňáři.

V sedmdesátých letech, kdy u nás došlo k velkému rozkvětu autokrosu, jsem u toho spolu s pány Třešňákem, Maťátkem, Neradem a Vojtou nemohl chybět.

V roce 1976 jsem nechtěně zjistil, že označení „L5“ či „L6“ neznamena jen levé zatáčky v rozpise na rallye, ale také bederní obrátle. S auty tak byl na mnoho let konec.

Máš bohatou a zajímavou motoristickou historii, závodil jsi se škodovkami. Kdy se dostaneme k vozům Porsche?

K prvnímu seznámení došlo v roce 1968. Pár dní jsem proháněl „devětsetjedenáctku“ předsedy MSC Marktredwitz pana Hanse Schwägerleho, dlouholetého předsedy ADACu. Sen o vlastní 911 se na dlouhých 36 let rozplynul. Ale jeden z mých prvních kroků v roli důchodce byla koupě vysněného vozu. Podařilo se mi získat Porsche 911 SC, rok výroby 1982, v relativně slušném stavu. Po pár týdnech strávených v dílně jsem vyrazil na setkání do Vratislavic n/N. Zde jsem se seznámil se skvělým nadšencem Milanem Bumbou.

Poté mi pár okruhů v Sosnové znovu připomnělo mladá léta a následně jsem zjistil, že Eda Patera pořádá seriál závodů do vrchu, kde bych mohl také startovat. Stačilo pár e-mailů Edovi a stál jsem v depu mosteckého autodromu připraven k prvnímu závodě ČM ZAV Edda Cup 2010. Těšil jsem se, ale ve volném tréninku se z motoru ozvala rána a byl konec. Kvůli vypadlé matičce vahadla ventilů spadl ventil do válce. Stálo mne to spoustu práce i peněz, ale spolupráce s Ing. Sedlákem mi vrátila úsměv na tvář a vlila do žil chuť k závodění. Absolvoval jsem u Edy několik skvěle připravených závodů, zazávodil si např. na tratích v Mostě, Vysokém Mýtě, Bečově nad Teplou nebo na Ještědu. Získal jsem i pár krásných cen v poháru pro youngtimery, kam má sériová 911 SC v tomto seriálu patří. Poznal jsem novou partu oktánových nadšenců a po 50 letech jsem se vrátil k rallye. Zúčastnil jsem se několika

The Porsche Journal



revivalových rallye, které také pořádá tým kolem Edy Patery. Jedná se o akce hlavně pro bývalé závodníky a majitele historických sportovních a závodních automobilů. Jel jsem dvakrát Rallye Praha Revival se starty na Staroměstském a Václavském náměstí a Rallye Berounka Revival, kde mne ale zradilo třicet let staré palivové čerpadlo.

Vím, že jsi přihlášen na podzimní Berounku, tak ti přeji hodně štěstí. Teď jsi vyprávěl hlavně o závodech, ale účastníš se i nějakých veteránských akcí vzhledem k roku výroby tvého Porsche?

Velkou radost mi dělá účast na veteránských rallye v Německu. Hlavně jejich silnice se mi i mému porsche moc líbí. Tam se mi určitě nestane, že bych utrl zadní tlumič jako u nás na jedné akci.

Svezení s devětsetjedenáctkou si užívám, to auto je prostě skvělé, jen s ním pořád neumím moc jezdit. Mých 68 let je věk dost nepříjemný pro hledání mezních možností, svých i vozu. Prostě strach je silnější než hlad. A tak si chci hlavně v pohodě užívat závody. To bohužel stojí vteřiny, o nich ale závody jsou. A také o práci nadšených a obětavých lidí, kteří je připravují, což je zvláště v dnešní době velmi náročné. A i o setkávání kamarádů, přátel, o vzpomínkách, radostech i strastech.



Honza Marek u svého Porsche 911

Přeji Janu Markovi ještě mnoho šťastných kilometrů za volantem červené devětsetjedenáctky. Jsem rád, že jsem jej díky závodům poznal a mohl jeho vyprávění pro Porsche Journal a příznivce vozů ze Zuffenhausenu vyslechnout a zaznamenat.

Text: Jarda Malík

Foto: archiv Jardy Marka

Porsche v československém autokrosu

Počátkem sedmdesátých let začala i u nás éra automobilových závodů v terénu nesoucích název autokros. Nejprve se závodilo s jen mírně upravenými sériovými vozy, ale později začaly vznikat i speciální soutěžní vozy nazývané buggy.

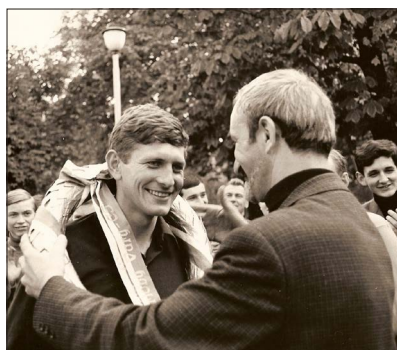
Domácí českoslovenští závodníci si svá vozidla upravovali a stavěli povětšinou jen z dobře dostupných dílů a vozů socialistické produkce, jako byly Škoda, Lada,

Wartburg nebo Tatra. Silné motory VW, Porsche a Ford pro ně byly tehdy téměř nedostupné. Přesto se občas našel i u nás šťastlivec, který si mohl dovolit použít například Porsche 911, nebo alespoň umístit do své buginy šestiválec Porsche a nezničitelnou převodovku VW.

Někdy před pětadvaceti lety se mi dostala do rukou tato fotografie, znázorňující Porsche 911 upravené pro autokros. Zjevně se jednalo o československého závodníka, ale bohužel nejsem schopen zjistit, o koho šlo.

Byl bych velmi potěšen, pokud byste mi pomohli tehdejšího majitele tohoto porsche vypátrat, a uvítal bych, pokud by mi někdo osvětlil historii i dalších československých autokrosových jezdců, kteří používali motory nebo i celé vozy Porsche.

Pište na porsche@automuzeum.cz. Děkuji.



Vítězný Jan Marek v šedesátých letech

The Porsche Journal

Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche (pokračování ze strany 1)

Záhy byl však vyloučen zkušební komisí pro pochybnosti o jeho talentu. Roku 1957 započal praktický trénink v oddělení designu karoserií v rodinné továrně pod vedením ředitele oddělení Erwina Komendy. Ten dal karoserii mimo jiné vozu VW Brouk nebo Porsche 356.

Karoserie pro Porsche

Svůj značný podíl měl Ferdinand Alexander zejména na tvarech zatím nejspěšnějšího modelu továrny, typu Porsche 911. Stalo se rodinou tradicí, že každá generace rodiny Porsche se podílela i na stvoření nové generace automobilu. Ferry Porsche chtěl, aby následovník jím navrženého typu Porsche 356 disponoval větším prostorem a komfortem v interiéru (přestože to byl také on, kdo prohlásil, že „komfort není to, co přináší radost z jízdy, spíše naopak“). Obzvláště zavazadlový prostor ale potřeboval určitě zvětšit.

Ferdinand Alexander načrtl první skici a ty byly přijaty velmi dobře. Nicméně Komenda byl jiného názoru a navrhoval odlišný tvar vozu, se kterým Ferdinand Alexandr a Ferry nesouhlasili. Ferry určil základní atributy nového vozu jako rozvor, výkonové charakteristiky a podvozek. Poté, co se stále s Komendou nemohl domluvit, vzal návrhy Ferdinanda Alexandra a šel s nimi do karosářské firmy Reutter, která sídlila přes ulici. Tam také vznikly základní linie modelu 901 (původní číslo projektu, později změněno na 911, poté, co Peugeot upozornil na fakt, že má obchodně zaregistrována označení vozidel trojmístnými čísly s nulou uprostřed). Model byl prezentován roku 1963 na autosalonu ve Frankfurtu na Internationale Automobil-Ausstellung. Sériová výroba se pak rozběhla roku 1965.

Ferdinand Alexander je autorem i dalších významných modelů značky Porsche. Dal tvar karoserii Porsche 804, což byl závodní automobil kategorie formule 1. Nejvíce se však v závodním světě automobilů zapsal modelem Porsche 904. F. A. tvrdí, že práce na typu 904 jej velmi bavila. Karoserie byla vyrobena firmou Heinkel ze sklolaminátem vyztuženém pryskyřice. Vývoj vozu byl provázen obrovským časovým presem, vzhledem k tomu, že bylo třeba stihnout homologaci pro závodní sezónu téhož roku. F. A.

si v té souvislosti pochvaloval skutečnost, že nikdo neměl čas požadovat změny na designu, a tak vše zůstalo podle jeho původního návrhu. Dnes je Porsche 904 považováno za jeden z nejkrásnějších závodních automobilů světa.

Porsche Design

Poté, co se rodina Porsche rozhodla změnit právní formu podniku a odstoupit v roce 1974 z jeho managementu, založil Ferdinand Alexander svou vlastní designérskou firmu – Porsche Design. Později se jeho nová firma přestěhovala z německého Stuttgartu do Zell am See v Rakousku, kde vlastní rodina Porsche pozemek jménem Schüttgut. Prvním výrobkem, se kterým přišel Porsche na trh, byly náramkové hodinky s chronografem vyráběné švýcarskou hodinářskou firmou Orfina. Ferdinand Alexander začal pracovat na návrhu hodinek, ještě když seděl ve vývojové kanceláři automobilky Porsche. Hodinky, představené v roce 1973, byly velmi odlišné od ostatních chronografů, protože jako jediné měly pouzdro a tah (pásek) z matné černé chromové oceli. Byly zamýšlené jako příslušenství pro řidiče vozů Porsche a distribuovaly se přes prodejce značky Porsche. Používaly tenkrát nový strojek Valjoux 7750, který je až do dnešního dne nejrozšířenějším strojkem v hodinkách s chronografem.

Vzhledem k tomu, že mnoho zájemců dávalo přednost hodinkám v normální barvě, byla později uvedena také verze z nerezavějící oceli s povrchem upraveným pískováním skelným prachem. Později byl Valjoux 7750 nahrazen strojkem Lemania 5100, což byl jednoduchý a robustní strojek užívaný většinou v armádních hodinkách. V rozličných verzích (různé barvy pouzdra, tahů či pásků a ciferníků) pak byly hodinky Porsche Design Chrono I vyráběny pro ozbrojené síly několika zemí a také pro NATO.

V roce 1978 se Ferdinand Alexander spojil se švýcarskou hodinářskou firmou International Watch Company (IWC) a společně vytvořili tzv. Kompassuhr, tedy náramkové hodinky s nemagnetickým automatickým strojkem kombinované s kompasem. Strojek byl umístěn v horní odklopné části pouzdra připev-

něné panty na spodní části, kde se nacházel kompas. Pouzdra a tah byly vyrobeny z hliníku upraveného technologií PVD (Physical Vapour Deposition – nanášení odpařením z pevné fáze) v barvě buď matně černé, nebo olivové. Pozdější verze měly pouzdra a tahy z titanu. Firma IWC byla průkopníkem v oblasti používání titanu na pouzdra a tahy náramkových hodinek, když spolu s F. A. Porschem uvedli v roce 1980 na trh první Titan Chronograph. Ve firmě IWC museli vyvinout procesy úpravy titanu vzhledem k jeho specifickým vlastnostem. Jediným designérským prvkem hodinek Titan Chronograph byla tlačítka stopek zapuštěná v siluetě pouzdra.

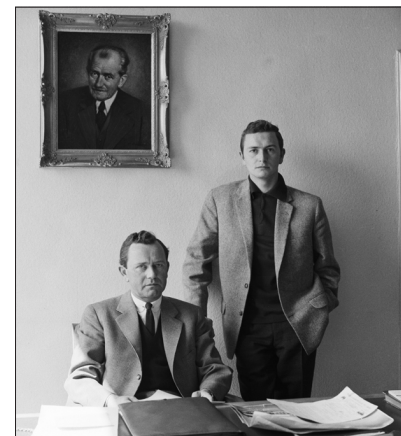
Náklonnost Ferdinanda Alexandra k užívání netradičních materiálů se projevila také při návrhu hodinek IWC Chrono II. Pouzdro těchto velice vzácných hodinek je vyrobeno z hliníku tryskaného skleněným prachem a tah je z pryskyřice vyztužené sklolaminátem. Také u těchto hodinek jsou zapuštěná tlačítka.

Hodinky jsou stále hlavním artiklem firmy Porsche Design. Holdingová společnost F. A. Porscheho koupila v roce 1996 švýcarskou hodinářskou firmu Eterna, která stojí za vynálezem kuličkového ložiska používaného pro náhový rotor u automatických strojků.

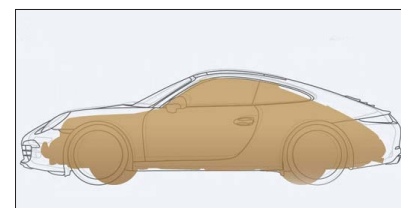
Výrobek firmy Porsche Design, který je plagiátory nejčastěji kopírován, jsou pravděpodobně sluneční brýle se skly ve tvaru kapky, které přišly na trh v 80. letech v mnoha zvláštních barevných kombinacích, např. jako fialová skla a zlaté či bílé obroučky. F. A. je autorem mnoha dalších brýlí, velmi často nesoucích některé zvláštní atributy. Kapkovité brýle disponovaly rychloupínacím mechanismem, který umožňoval jednoduchou výměnu skel. U jiných brýlí dokonce použil pro uchycení skel magnetů.

Návrhy designu dopravních prostředků zůstávaly vždy oblíbenou činností Ferdinanda Alexandra Porsche. Je autorem několika studií městských vlaků, tramvají, motocyklů, bicyklů či závodního člunu jménem Kineo, připomínajícího tvarem delfína.

S růstem společnosti docházelo k rozšiřování výrobních kategorií. Existují tři možnosti, jak se můžete s designem firmy Porsche Design setkat: Jde buď o znač-



Královská trojice Porsche. Ferry Porsche (vlevo), Butzi Porsche a nad nimi Ferdinand Porsche



Porsche 911 za ty roky pěkně vyrostlo, ale tvar si drží dál.

kové a exkluzivně vyráběné zboží se značkou Porsche Design, nebo o výrobky nesoucí výrobcevo jméno a nápis „Design by F. A. Porsche“, a nebo výrobky, které jméno Porsche nikde nezmiňují.

Porsche Design je ale také autorem několika koupelnových návrhů, pracích praček, nábytku, nožů, televizorů, stolních lamp (například jedné se třemi teleskopickými anténkami spojujícími úchyt žárovky se základnou a připomínající natahovací mechanismus gilotiny), tabákové dýmky s náznakem žebrování jako u vzduchem chlazených válců motoru, psacího pera z drátěné textury jinak používané na obalení olejových trubek u závodních motorů, počítačových monitorů, kávovarů a dokonce i koncertního křídla pro rakouského výrobce klavírů Bösendorfera.

Ferdinand Alexander Porsche odešel z vážných zdravotních důvodů ze své firmy Porsche Design do důchodu v roce 2005. Počátkem jara 2012 přišla nečekaná zpráva, že F. A. Porsche 5. dubna zemřel ve věku nedožitých 76 let v rakouském Salzburgu. Jeho jedinečné dítě, Porsche 911, žije dál a příští rok oslaví neuvěřitelných 50 let.

Porsche Journal do vaší schránky

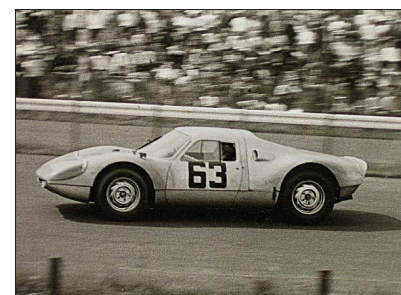
Klubové informační noviny Porsche Journal vycházejí zdarma 2x ročně, vždy na jaře a k akci Ferdinand Porsche Festival. Získat je můžete na různých setkáních během roku nebo u vybraných servisů vozů Porsche a prodejnách dílů. Přečíst si je můžete také na internetu na našich klubových stránkách www.porsche-club.cz Přesto je ale ještě stále mnoho příznivců značky Porsche, kteří nemají přístup na internet a nejezdí na srazy po republice. Nabízíme proto

možnost objednat si noviny Porsche Journal k zaslání do vaší poštovní schránky. Noviny samotné jsou zdarma, cena poštovního a balného je 25 Kč za jednu zásilku. Pokud tedy máte zájem si noviny od počátku roku 2013 objednat do své schránky, zašlete na náš klubový účet č. 2031496001/5500 částku 50 Kč (na rok) nebo 100 Kč (na dva roky).

Nezapomeňte nám také, nejlépe jako SMS na číslo 607 80 25 70, zaslat své jméno a adresu.



Hodinky Porsche Design pro NATO



Porsche 904, krásný závodní klenot

The Porsche Journal, klubové noviny vydávané 2x ročně, na jaře a na podzim, pro členy klubu, ale i další majitele a příznivce sportovních automobilů Porsche. Porsche Classic Club Česká republika, Tanvaldská 38, 463 11 Vratislavice nad Nisou
Třetí ročník • č. 05 celkově • NEPRODEJNÉ