



# The Porsche Journal

č. 1 / 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

## Ustanovili jsme český rekord v počtu vozů Porsche na jednom místě

**A**gentura Dobrý den z Pelhřimova, starající se o české rekordy všeho druhu, zaregistrovala 3. 9. 2011 náš český rekord v počtu automobilů Porsche na jednom místě.

U příležitosti 18. ročníku Ferdinand Porsche Festivalu, pořádaného již tradičně v rodišti Ferdinanda Porsche, v Liberci – Vratislavicích nad Nisou, byl Porsche Classic Clubem ČR vyhlášen pokus o zápis rekordu v počtu automobilů Porsche, které se sjedou na jednom místě v České republice. Stalo se tak v sobotu 3. 9. 2011, v den výročí 136. narozenin Ferdinanda Porsche, když byl za asistence oficiálního komisaře agentury Dobrý den z Pelhřimova ustanoven ve 13:00 hodin nový český rekord, jehož hodnota činí 141 automobilů.

Porsche Classic Club ČR touto cestou děkuje všem majitelům automobilů Porsche, kteří se o utvoření tohoto rekordu přičinili svou účastí a prokázali nejen široké veřejnosti, ale i pomlouvačné konkurenci, že ačkoli jsme klubem neoficiálním,



který automobilka Porsche do svých řad nechce přijmout, jsme přesto v České republice klubem nejen nejstarším, ale i největším. A touto účastí prokazatelně i klubem nejoblíbenějším.



## Po Evropě se kradou vozy Porsche

**D**íky stále rostoucím cenám klasických automobilů Porsche vzrůstá zájem o tyto automobily i v okruhu ne zrovna čistých obchodníků či přímo zlodějů aut.

Poslední krádež vzácného porsche se stala počátkem roku 2012 v Anglii. Okraden byl známý anglický odborník na historii značky a sběratel Delwyn Mallett, kterému bylo z garáže vlastního domu zcizené jedinečné aerodynamické Porsche 356 Coupé

„Le Mans“ vyrobené v roce 1952. Tento mimořádný automobil, pocházející ze speciální sedmikusové série závodních vozů vyráběných v letech 1951 a 1952 ve stuttgartské karosárně Router, se vyznačuje zakrytými koly i hliníkovými mřížkami místo zadních bočních oken.

Tyto mimořádně lehké a rychlé vozy se zúčastňovaly počátkem padesátých let mnoha automobilových závodů, jako třeba 24 hodin Le Mans nebo dálkového závodu Evropou Liege–Roma–Liege.

## Akce PORSCHE v roce 2012

### Srazy a jízdy automobilů Porsche v České republice

6. 5. 2012

Porsche sraz, Zlín  
Tradiční jihomoravský sraz

19. – 20. 5. 2012

Porsche sraz, Hradec Králové  
3. setkání v Královéhradeckém kraji

9. 6. 2012

Vzhůru Farinovou zatáčkou, Brno  
Jízdy do vrchu i pro Porsche

16. 6. 2012

Porsche sraz, Český Krumlov  
3. Jihočeský Porsche sraz

21. 7. 2012

Letní sraz Porsche 108, Čáslav  
Tradiční setkání uprostřed republiky

31. 8. – 2. 9. 2012

19. Ferdinand Porsche Festival  
Liberec – Vratislavice nad Nisou

28. – 30. 9. 2012

91. Carrera Europenicana  
Výlet na Grossglockner

6. 10. 2012

Podzimní sraz Porsche 108  
Tradiční sportovní den na závěr sezóny

**Podrobnější informace o našich akcích najdete uvnitř.**

Akce v roce 2012 plánuje i oficiální a jediný licencovaný Porsche Club Česká republika. Jeho termíny však nejsou běžně veřejnosti a fandům značky dostupné a dozví se je výhradně pouze řádní členové tohoto klubu. Bez komentáře.

## V ČR v roce 2011 přibylo dalších více než 500 vozů Porsche

**P**odle oficiální statistiky SDA (Sdružení dovozců automobilů) bylo v České republice za rok 2011 nově zaregistrováno 637 nových nebo ojetých automobilů Porsche.

Statistika SDA uvádí, že od ledna do prosince roku 2011 bylo v naší malé republice i přes probíhající krizi zaregistrováno celkem 305 nových vozů Porsche. Počet nových skutečně sportovních automobilů však v roce 2011 bohužel upadal. Nových Porsche 911 přibylo pouze 19 kusů, Porsche Boxter 3 vozy, Porsche Cayman 4 kusy. Téměř neuvěřitelnou kuriozitou je skutečnost, že statistika uvádí 8 zaregistrovaných supersportů Porsche Carrera GT. Zbýlých 271 nových automobilů se dělí na takřka-jíc rodinné modely, jakými jsou Panamera s počtem 50 vozů a model SUV Cayene s 221 kusem. K tomu ale patří podotknout, že 104 nových automobilů bylo následně reexportováno jinam do zahraničí. Díky tomu nám zde zůstalo jen 201 nových porsche s registrací roku 2011.

Dalších 332 automobilů Porsche k nám bylo v roce 2011 dovezeno jako ojeté. Do 5 let stáří to bylo 211 automobilů, od 5 do 15 let stáří 91 vozů a 30 kusů starších 15 let. Pouze 9 automobilů Porsche bylo v roce 2011 v evidenci zrušeno a dle platných zákonů ekologicky zlikvidováno. Zde šlo pravděpodobně o neopravitelné nehody.

Oproti roku 2010 se vloni výrazně zvedl počet ojetin. Dovezlo se o 86 ojetých porsche více než v roce 2010. U nových vozů nastala stagnace, neboť počet vzrostl o pouhé 3 kusy. O téměř třetinu však vzrostl reexport, z předloňských 72 na loňských 104 automobilů. Počet nových vozů Porsche tedy poklesl.

Kolik je tedy nyní v ČR registrováno všech modelů značky Porsche? Ministerstvo vnitra uvádí, že v roce 2011 bylo v České republice registrováno (na standardních černobílých registračních značkách) celkem 2968 vozidel Porsche. Dalších několik set vozů je registrováno na zeleno-bílých registračních číslech (V) pro historická vozidla.

A tyto akce ve své kategorii s přehledem vyhrávaly. Historická hodnota těchto vozů je dnes nevyčísitelná.

Dá se předpokládat, že automobil byl ukraden na přímou objednávku pro nějakého rozmarilého šejka z Dálného východu nebo multimilionáře z USA, Ruska, Číny nebo Japonska.

Závěrem vyvstává otázka – máte své porsche proti krádeži dostatečně zabezpečeno? Používáte alarm, vyhledávání GPS a máte vůz pojištěn proti krádeži? Je velmi pravděpodobné, že ne, jelikož

jedinou pojišťovnou, ochotnou pojiřit v České republice historický automobil, je zřejmě Servisní pojišťovna ze Zlína.



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

**Dne 16. listopadu 2011 byl v Londýně na prestižní akci International Historic Motoring Awards, podporované časopisem Octane, oceněn znovuzkříšený automobil Porsche Typ 64 Rennwagen titulem „Car of the Year 2011“.**

Ocenění převzali pánové Thomas König a Oliver Schmidt z Musea Prototype Hamburg, kteří se o záchranu tohoto jedinečného vozu nejvíce zasloužili.

### Jak to vlastně vše začalo

Ve třicátých letech minulého století podporoval v Německu Nejvyšší národní úřad pro sport velmi silně automobilové závody, aby tak celému světu dokázal neporazitelnou technickou vyspělost německého národa. Díky tomu závodní automobily Mercedes-Benz a Auto Union kralovaly na mnoha okruzích závodů Grand Prix. Když byl v roce 1938 dokončen nový dálniční úsek z Berlína do Mnichova a dále na Salzburg, došel tento úřad k myšlence uspořádat dálkový závod automobilů mezi městy Berlín a Řím. Termín tohoto závodu byl stanoven na 27. 9. 1939 a jeho trasa měla vést nejprve po nové dálnici z Berlína do Mnichova a pak přes Brennerský průsmyk dále přes Itálii do Říma. Délka celé plánované trasy měřila více než 1300 kilometrů. K účasti byly vyzvány výhradně německé a italské automobily Auto Union, BMW, Horch, Maybach, Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Fiat a Lancia. Oslovena byla také konstrukční kancelář Ferdinanda Porsche, aby připravila závodní vůz na bázi vznikajícího lidového automobilu VW (KdF). Téměř všichni se shodli na tom, že v takovémto dálkovém závodě může uspět pouze automobil s aerodynamickou karosérií, ihned na něm tedy začali s větším či menším úspěchem pracovat. Nikdo si netroufl oponovat, neboť závod podporoval jak samotný Hitler, tak i Mussolini.



Po válce vyměnil třetí vůz německé SPZ za rakouské (okresu Kärten)



### První Porsche Typ 64

Ferdinand Porsche měl v té době již rozpracovány plány aerodynamického deseti-válcového vodou chlazeného sportovního automobilu V 10, ale Německá fronta práce (DAF), která celý jeho projekt byla ochotna financovat, trvala na využití komponentů ze vznikajícího nového lidového vozu KdF. Porscheho spolupracovník Erwin Komenda proto přepracoval původní aerodynamickou karosérii pro použití upravených agregátů z vozu KdF. Díky přísné aerodynamice byla kabina pro dva cestující tak úzká, že řidič a spolujezdec nemohli sedět vedle sebe. Sedadlo řidiče bylo vlevo vpředu a spolujezdec seděl šikmo mírně vzadu. Dodnes není stoprocentně prokázáno, zda aerodynamickou hliníkovou karosérii vyrobila Stuttgarter Karosseriewerk Reutter nebo Karosseriefabrik Eugene Rupflin z Mnichova. Stavba automobilu Porsche Typ 64 (38/41) pro závod Berlín-Řím byla dokončena 19. srpna 1939. Vůz vážil pouhých 585 kg a díky mimořádně zdařilé aerodynamické karosérii měl jeho motor o objemu 985 ccm a výkonu pouhých 32 koní sílu rozjet vůz až na rychlost 150 km/h. Za 18 dní však



Porscheho černý vůz na nádvoří továrny Porsche ve Stuttgartu v roce 1941

začala válka a plánovaný závod Berlín-Řím se nikdy neuskutečnil.

Hotový automobil Porsche Typ 64 (č. podvozku a motoru 38/41) ve stříbrné barvě (Deutsche Rennen Silber), prezentující tehdy všechny německé závodní automobily, byl pro plánovaný závod Berlín-Řím připravený, nakonec ho ale převzal vysoký zástupce organizace DAF, Dr. Bodo Lafferentz. Automobil byl vybaven jediným stěračem čelního skla před řidičem, upevněným na střeše, a autorádiem s anténou namontovanou uprostřed podél středového sloupku předních oken. Dostal přidělenou registrační značku IIIA-40701, kterou disponovala stuttgartská konstrukční kancelář F. Porsche pro zkušební jízdy.

Další upravený motor označený číslem 38/42, se kterým se pro tento vůz počítalo jako s rezervou, byl dokončen 5. října 1939 a nakonec byl namontován do vozu KdF Wagen Typ 60 L (ev. č. IIIA - 43028, které používal pro zkušební testy Ferdinand Porsche).

### Druhý Porsche Typ 64

Dne 23. října 1939 byla dokončena stavba i druhého aerodynamického vozu Porsche Typ 64 s výrobním číslem podvozku 38/42, který však byl osazen motorem výrobního čísla 38/43. Tentokrát již byl vůz v černé reprezentativní barvě a obdržel jej Jakob Werlin, generální ředitel nově vznikající Volkswagenwerk GmbH. Získal „služební“ registrační značku firmy VW - IIIA-0687 - používanou později například i na prototypu KdF 82 Kübelwagen. Sportovní automobil ale Werlinovi nevyhovoval pohodlím, a tak jej velmi brzy firmě Porsche vrátil.



Vůz 38/41 těsně po nehodě v listopadu roku 1939

Porsche pro tento „vrácený“ černý vůz použil registrační značku IIIA-43011, kterou již předtím od roku 1938 používal na zkušební vůz KdF Typ 60 CL. Automobil využíval převážně pro své dálkové jízdy, například ze Stuttgartu do rodinného sídla v rakouském Zell am See nebo do Wolfsburgu na kontrolní návštěvy budování nového závodu KdF (VW). Sám ale většinou neřídil a využíval služeb svého osobního řidiče, Josefa Goldingera, který pro Porscheho pracoval více než třicet let. Ve svých vzpomínkách Goldinger poznamenává, že na nových německých dálnicích využívali plného výkonu motoru, a tak velmi často jeli rychlostí téměř 150 km/h.

### Třetí Porsche Typ 64

Někdy v listopadu roku 1939 se Bodo Lafferenz se stříbrným Porsche Typ 64 (38/41) střetl s protijedoucím automobilem. Poškození vozu bylo natolik veliké, že se již nevyplatilo jej opravovat. Podvozek a některé agregáty z tohoto vozu byly použity pro stavbu třetího aerodynamického vozu Porsche Typ 64, který měl označení 38/46 a dokončen byl až 12. března 1940. Tento vůz, opět ve stříbrné barvě, sloužil k testování různých dílů pro konstrukční kancelář Ferdinanda Porsche. Pro něj používala firma Porsche jednu ze svých „služebních“ přidělených registračních značek IIIA-0703 pro zkušební vozy. Historie obou vozů po dobu války je u firmy Porsche velmi těžko doložitelná. Spousta dokumentů se nedochovala, fotografie téměř neexistují a navíc většina projektů a testů tehdy podléhala vojenskému utajení.

*Pokračování v podzimním Porsche Journalu.*

## Klasické porsche = dobrá investice

**Z**a poslední roky ceny víceméně již historických automobilů Porsche od modelu 356 až po 911 (model 993) stále a nezadržitelně rostou.



Významnou roli v tom jistě hraje například nostalgie po vzduchem chlazených motorech. Jak si ale máme vysvětlit skutečnost, že začaly radikálně růst i ceny ještě nedávna mnohými skalními fandami Porsche opovrhovaných vodou chlazených modelů typu „Transaxle“? Přitom statistiky uvádí, že i přes stovky tisíc vyrobených automobilů Porsche od roku 1948 je po celém světě v provozu stále okolo 80 % všech těchto vozů. A i u nás zažívají za posledních 20 let automobily Porsche značný boom a po českých silnicích se dnes prohánají několik tisíc porsche většiny modelů.

Když se konkrétně podíváme například na Porsche 356 – co nejvíce táhne zájemce o tento model? Mezi skutečné sportovní vozy, až na pár výjimek typu Carrera, se příliš řadit nemůže a je to spíše ještě sportovně pojatý Brouk. Přesto jeho ceny šplhají k neuvěřitelným číslům a mnohdy, je-li vůz ve špičkovém stavu, atakující hranici 100 000 eur.

Devětsetjedánáctka má samozřejmě již také svou více než čtyřicetiletou tradici. Nejlevnější Porsche 911 z období osmdesátých let, většinou americké verze, kterých se vyrobilo nejvíc, se dají pořídit ve slušném stavu i za cenu 25 000 eur. Protipólem je špičkové Porsche 911 Carrera RS Touring

(1972–1973), jehož cena vystřelila až na pro většinu nedosažitelných 270 000 eur.

Do zájmu sběratelů se však velmi rychle dostávají i ještě před nedávnem opomíjené čtyřválcové vzduchem chlazené modely Porsche 912 a především Porsche 914. Zde se jejich ceny za posledních pět let téměř zdvojnásobily.

Podobně je tomu u vodou chlazených modelů Porsche 924, 944 a 928. I když jsou to v současnosti asi nejlevnější klasická porsche, tak i jejich ceny se v případě dobrého stavu pohybují okolo 15 000 eur. A jdou velmi rychle nahoru. Vždyť před pár lety se dalo Porsche 924 koupit i za pár stovek. To již dnes neplatí a většinu vozů má nakoupeno a dobře uloženo mnoho automobilových obchodníků a šmelinářů, kteří přesně vědí, do čeho investovat a co jim přinese zisk.

Kdo má dnes doma klasické porsche, jako by měl cihlu zlata. Při dobré údržbě a slušném zacházení již na takovém autě nemůže v žádném případě prodělat.

Jaké jsou aktuální ceny klasických vozů Porsche na rok 2012, sestavené podle německé společnosti Classic Data, se můžete podívat na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

## Nová kniha:

### Jaroslav Juhan – Život bez brzd

**K**nihou o prvním českém automobilovém závodníkovi na vozech značky Porsche, který byl jejím zástupcem pro Guatemalu a měl i vlastní závodní stáj Porsche.

Jaroslav Juhan patří k nejúspěšnějším automobilovým závodníkům v celé historii našeho motoristického sportu. Byl světoběžníkem a nejen ve svém oboru mimořádnou osobností.

Své jméno spojil zejména se značkou Porsche, později ale také se značkou Lotus. Jeho blízkými přáteli byli třeba pětinasobný mistr světa F1 Juan Manuel Fangio, Louis Chiron a mnoho dalších významných osobností.

Byl to Juhan, kdo v roce 1953 přivedl značku Porsche na tehdy nejdelší a nejtěžší automobilový závod – Carrera Panamericana. I jeho zásluhou tedy zdobí nejostřejší sportovní vozy značky název tohoto pekelného závodu. Ve svém vyprávění vzpomíná také na svého bratra Františka Juhana, našeho nejvýznamnějšího předválečného motocyklového závodníka. Oba se po komunistickém puči rozhodli, nezávisle na sobě, opustit republiku, což byl důvod, proč se ani o jednom

z nich neobjevila po čtyřicet let, až do roku 1989, prakticky žádná zmínka. Tuto mezeru se snaží alespoň částečně zacelit a napravit nedávno vydaná kniha, jejíž autor Jan Králík zpovídal Jaroslava Juhana průběžně téměř deset let.

Knihu vydalo Nakladatelství Grada, Praha. Doporučená cena 319 Kč.



## Klubová slevová karta Auto Kelly

**P**orsche Classic Club ČR podepsal v roce 2011 smlouvu o spolupráci s jedním z největších dodavatelů náhradních dílů a příslušenství na českém trhu, s firmou Auto Kelly.

Každý řádně registrovaný člen Porsche Classic Clubu ČR obdrží nebo již obdržel „Klubovou slevovou kartu Auto Kelly“, která opravňuje jejího držitele k nákupu veškerého nabízeného zboží za výrazně vyšší slevy, než je na kartě uvedených 5 %. Tato karta platí na všech provozovnách firmy Auto Kelly po celé České republice a na celý sortiment zboží, které Auto Kelly prodává, vyjma zboží v mimořádných akcích. Výše slevy je na každý druh zboží trochu jiná, a to od zmíněných 5 až po 30 %. Výši slevy na nakupované zboží vám sdělí na prodejně.

Náš klubový „servisman“ Jan Sedláček příslibil, že členům klubu, kteří v jeho specializované dílně na vozy Porsche nedařilo Prahu tuto klubovou kartu předložit, sníží částku za cenu opravy o plných 10 %. Servis Porsche Sedláček můžete kontaktovat na telefonu +420 602 317 715.



## Akce v roce 2012 podrobněji

**P**odobně jako v minulých letech se i letos v celé republice pořádá několik setkání vozů Porsche. A nejsou v naprosté většině stroze zaměřeny výhradně jen na své členy, ale pořadatelé uvítají na svých akcích každého příznivce značky Porsche, ať je odkudkoli.

### 6. 5. 2012 – Moravský Porsche sraz, Zlín

Příznivci klasických porsche ve Zlíně pořádají letos již IV. ročník setkání automobilů Porsche na jihu Moravy. Akce je přístupná pro majitele všech modelů. **Pozor, akce se koná mimořádně v neděli!** Dopolední sraz a výstavu vozů na náměstí ve Zlíně doplní zajímavý odpolední výlet do okolí.

Více informací najdete na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

### 19. – 20. 5. 2012 – Porsche sraz, Hradec Králové

V tomto kraji pořádají letos majitelé vozů Porsche již III. ročník společného setkání všech modelů i roků výroby. Setkání proběhne na Velkém náměstí v Hradci Králové. Odpolední výlet zavede účastníky do motoristického muzea v Kuksu a poté na přehradu Les Království s následným cílem v hotelu Kováč u Jičina. Večer vás bude čekat posezení u dobrého jídla a pití a v neděli další program.

Více informací najdete na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

### 9. 6. 2012 – Vzhůru Farinovou zatáčkou, Brno

Vonka Racing, závodící již několik let s automobilem Porsche 911 GT3, pořádá na tradiční části trati bývalého starého Masarykova okruhu, závod do vrchu sportovních a závodních automobilů. Vozy Porsche jsou srdečně zvány a mohou si zde uspořádat „Brněnský sraz“.

Více informací najdete na [www.vonka.cz](http://www.vonka.cz).

### 16. 6. 2012 – Jihočeský Porsche sraz, Český Krumlov

III. ročník Jihočeského setkání majitelů automobilů Porsche. Setkání se uskuteční před hotelem Vltava v Českém Krumlově, kde můžete i přespat. Odpoledne proběhne zajímavý výlet do okolí.

Více informací na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

### 21. 7. 2012 – Letní sraz Porsche 108, Čáslav

Klub Porsche 108 pořádá každé léto setkání majitelů klasických vozů Porsche v Čáslavi, přímo ve středu České republiky. Odtud se tradičně vyrazí na odpolední zajímavý výlet do okolí.

Více informací na [www.porsche.108.cz](http://www.porsche.108.cz).

### 21. – 22. 7. 2012 – VW Porsche 914 & VW Karmann Ghia setkání, Liberec

Po dvaceti letech opět samostatně setkání čtyřválcových sportovních automobilů VW Porsche, které se uskuteční v Liberci. Odpolední přesun účastníků z Liberce do Jizerských hor, kde také přespíme. Nedělní výlet do Harrachova na oslavy 300 let Harrachovské sklárny.

Více informací na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

### 31. 8. – 2. 9. 2012 – 19. Ferdinand Porsche Festival, Liberec

Tradiční největší setkání automobilů Porsche v České republice, pořádané přímo v rodišti Ferdinanda Porsche, v Liberci – Vratislavicích nad Nisou. Setkání majitelů a fandů značky Porsche v pivovaru Konrad, výstava vozů, burza dílů, 1. Porsche aukce, odpolední rallye do okolí atd.

Více informací na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

### 28. – 30. 9. 2012 – 91. Carrera Europeanica

Dálkový výlet automobilů Porsche jako vzpomínka na nedožitě 91. narozeniny prvního českého závodníka na vozech Porsche, Jaroslava Juhana. Letos se pojede do Rakouska k Porsche vile v Zell am See, do soukromého muzea Porsche v Gmündenu in Karten a chybět nebude přejezd přes Grossglockner.

Více informací na [www.porsche-club.cz](http://www.porsche-club.cz).

### 6. 10. 2012 – Podzimní sraz Porsche 108

Tradiční sportovní zakončení motoristické sezóny pro majitele vozů Porsche.

Více informací na [www.porsche.108.cz](http://www.porsche.108.cz).

**Veškeré uvedené akce jsou otevřeny všem majitelům automobilů Porsche, kteří mají zájem o společné setkání s dalšími fandami značky.**

## HuFi Racing Team Brno

**M**oravští majitelé klasických automobilů Porsche zaručeně znají Pavla Hurtíka z Brna, který mnoha fandům těchto sportovních automobilů zajišťuje náhradní díly i kvalitní servis.

Vše začalo někdy v roce 1991, kdy si Pavel Hurtík koupil první Porsche 924. Potřeboval náhradní díly, a jelikož u nás v republice tenkrát nikdo nic neměl, musel do Německa. Tam získal první kontakty a postupem času se začal seznamovat s podobnými blázný, vlastnicemi podobné stroje. Zjistil, že i oni mají nouzi o díly, a začal je tedy shánět i pro ně.

Někdy v roce 1993 začal Pavel se svým kamarádem nakupovat díly i spousty aut na rozebrání v Německu a nabízeli je českým i slovenským zákazníkům. Netrvalo dlouho a k prodeji dílů museli připojit i servis. Ten v současnosti převažuje, ale pokud jde o díly, jsou schopni sehnat prakticky cokoli na kterýkoliv typ, od 356 až po současná porsche, včetně speciálních modelů jako Carrera GT, GT2, GT3 atd.



Zabývají se i renovacemi veteránů a stavbou závodních vozů, což je také dovedlo k závodění. Začalo to někdy v roce 2004, kdy přišli s nápadem postavit závodní auto na tehdy plánovaný závod 24 hodin Le Brno. Ten se sice nakonec neuskutečnil, ale auto bylo na světě, a tak tento šampionát vytrvalostních amatérských závodů začali jezdit. Od roku 2006 se jej pravidelně účastní a v konkurenci bohatších týmů a silnějších strojů si vedou více než úspěšně. V roce 2007 se umístili na celkově druhém místě a poslední z těchto závodů, 12 hodin Le Brno 2011, dokončili na třetím místě v divizi.

Jelikož se jejich docela raritní vůz líbí (každý většinou zná pouze závodní porsche modelu 911, nikoliv 924), došlo k tomu, že na sezónu 2012 postavili ještě druhý vůz pro jejich dlouholetého zákazníka. Během roku je čeká ještě stavba okruhové 944 Turbo Cup a repliky 924 Safari rallye.

Jelikož hodně jejich zákazníků vlastní kromě porsche i sportovní automobily jiných značek (Lamborghini, Ferrari, Aston Martin apod.), byli v podstatě „donuceni“ začít opravovat i tyto vozy. V současnosti mají již dvě servisní dílny, jednu v Telnici u Brna a druhou budují ve Šlapanicích, kam brzy přesunou celou divizi Motorsport. Konečně si tak budou moci splnit svůj sen – postavit repliku slavného Porsche 917 K s dvanáctiválcovým motorem.

Zájemci o servis a díly z HUFI Porsche Brno mohou Pavla Hurtíka kontaktovat na telefonu + 420 774 996 911, e-mailu porschebrno@seznam.cz nebo na facebooku (huFi racing). Internetové stránky jsou momentálně v rekonstrukci.

## Ing. Josef Michl – Porsche 911 S

**P**o sedmi vítězných letech v Mistrovství Evropy do vrchu se Škodou 130 RS přešel v roce 2011 Josef Michl na historické Porsche 911 S. A opět uspěl.

V evropském seriálu čítajícím 14 závodů vyhrál Josef Michl s Porsche 911 S hned šestkrát a v dalších třech závodech skončil druhý. To mu stačilo k získání titulu absolutního mistra Evropy v závodech historických automobilů do vrchu pro rok 2011 a k zisku celkově již osmého tohoto titulu. V konečném hodnocení kategorie 1 zvítězil Josef Michl na Porsche 911 před Rakušanem Jörgem Pachtauem na Puchu a Vladimírem Konicarem na BMW 2002. Současně vybojoval i 3. místo v zóně Střední Evropa historických automobilů do vrchu v kategorii 1.

Podobně úspěšně si Ing. Josef Michl počínal i v českém seriálu Mistrovství

republiky v závodech historických automobilů do vrchu. I v tomto seriálu zvítězil v kategorii 1 a získal titul Mistr ČR 2011.

V závěru sezóny 2011 si Michl se svým porsche zajel i Historic Rallye Vltava, a jak se zdá, velmi brzy přebere štafetu i po Janu Trajboldovi v rallye historických automobilů, který v něm zvítězil také na Porsche 911.

Pro nás je potěšitelné, že Josef Michl je již od roku 2010 čestným členem Porsche Classic Clubu ČR. Díky tomu se vítězně na mistrovských kopcích svezl na jeho Porsche 911 S i náš klub.



## Arnošt Neubauer

**O**d roku 2005 je Arnošt Neubauer čestným členem Porsche Classic Clubu ČR. Jeho závodní Porsche 911 bylo pak několikrát vystaveno na našem klubovém stánku během akce Retro Prague.

Arnošt Neubauer se narodil 24. 6. 1941 v Náchodě, vyrůstal ale v Krkonoších. Oba rodiče byli nadšenými lyžaři a tatínek ještě k tomu vášnivým automobilistou a organizátorem tehdy známého trutnovského okruhu „Branami Krkonoš“. Chlapec se zřejmě potatil a zdědil obě vášně – automobilový sport i lyže.

Začal závodit jako navigátor v posádce s akademickým malířem Bedřichem Dlouhým v AMK Bílá Labuť. Bedřich jezdil skvěle, ale měl trochu potíže s autem. Když jelo, měli dobré výsledky a brzy vyjetou i II. výkonnostní třídu. Bedřich posléze přestal závodit, a tak zakoupili s přítelem Arnsteinem „závodního“ trabanta ve třídě A2. Pojem „závodní“ spočíval v malém volantu, velké sportřebě, silném rámu a slabém výkonu. Nicméně výsledky nebyly špatné a často srdce vítězilo nad rozumem – někdy vítězství, někdy naprostý opak. Ale bylo to čím dál lepší, vyjeli si jedničku, a když se nejely soutěže, jezdili s trabantem závody do vrchu. Jednou Arnstein, jednou Neubauer. Posléze se u Arnsteinů zastavil čáp a novopečený otec dostal zákaz dalšího závodění, a tak se trabant prodal. Jeden rok jezdil Neubauer pouze závody do vrchu s rodinným Fiatem 128 Coupe A1 do 1100 ccm. Nebylo to špatné, ale Mach a Kloc byli rychlejší!

V roce 1974 se ozval telefon z Krkonoš a byl to Tomáš Hank, který hledal spolujezdce. Bylo to krátce před I. ročníkem Škoda Rallye. Na tréninku nebylo mnoho času, ale něco se napsalo, něco se opsalo a už mazali na start. Tenkrát největší soutěže v republice.

Přišel závod a vůz s číslem 226 vyrazil do první vložky v Kokořínském údolí – jednoduše, leč pečlivě napsané! Po ujetí 38 kilometrů od startu soutěže a 12 kilometrů od startu vložky a po 200 metrech roviny přišla pravá 100 (zatáčky měli označené podle směru a rychlosti). Šli do ní tak o třicet rychleji. Na rozteklém asfaltu to nebrzdilo, jak by mělo, vlevo byla silná bříza. Ještě hlásí „Za zatáčkou 150 rovina“ a potom... Strašná rána (to bylo o tu břízu), nějaké točení kolem osy podélné, svah dolů, rybník, ticho... Sedělí vedle sebe, v autě plno kouře. Rychle ven – hoříme. Ani jedny dveře nebylo možné otevřít. Vyrážejí okno. Pryč, každou chvíli to musí explodovat! Při rozmachu helmou proti přednímu sklu se otáčí a za jejich sedadly vidí zelenou louku s kytíčkami a dál motor na okraji rybníka. Jejich závodní auták byl na dvě půlky, jedna na travnatém svahu, druhá ve vodě. Tak vystoupili zadem, počkali na kamarády a jeli se podívat na přítele Šmída, který skončil o pár kilo-



metrů dál. Když se k němu blížili, předjeli chlapa na pionýru s pilou přes rameno. Jel porazit dva stromy, aby auto mohlo zpět na silnici. Když odpoledne přivezli trosky škodovky do Mladé Boleslavi, nikdo nevěřil, že se auto může rozdělit na dva kusy pouhou břízou.

Po bouři sluníčko, po poušti háj, a už tu byl další ročník Škoda Rallye. A hle, 3. místo v absolutním pořadí a jako nejlepší posádka na voze Škoda vyhráli stotřicítku. Automobil, který sedlali pouze hoši z továrního teamu a Leo Pavlík z Barum Teamu. Ve stejném roce bojovali o titul v MR ve třídě s posádkami Kvajzar/Kotek a Havel/Wohanka. Po společné havárii s Havlem a Wohankou a ještě třemi dalšími posádkami byli druzí (Kvajzar s Kotkem do rokle nespadli). A druzí bývali potom často. Následovala nominace do státní reprezentace – krásné časy! Jezdili ve velké pohodě, nikdy se nehádali ani jinak netrápili. Jezdili MR a Pohár míru a přátelství a k tomu každý zvlášť závody do vrchu – Tomáš se stotřicítkou a Neubauer s Fiatem 128 Coupe. Potom mu zaměstnání dávalo stále méně času, a tak se závoděním skončil.

Jednoho dne spatřil v Bubenci zaparkovaný vlečák s naloženým historickým závodním autem – slavnou Alfou Romeo GTA. Bacil se probudil a infekce byla znovu na světě – zachvátila celé tělo, hlavně však mozek. V té době jezdil Honza Trajbold ME v rallye historických automobilů s Porsche 911. Jejich schůzky skončily vyhledáním starého vozu stejné značky v USA (výrazně lacinější než v zemi původu). Objednávka a pak už cesta s nerozlučným Tomášem Hankem pro auto do přístavu do Německa. Po kompletní rekonstrukci se z poničeného sportovního vozu stal ryzí závodák! Soutěže byly drahé, a tak bylo rozhodnuto – vrchy. Ze začátku MR a posléze ME! Začaly se dostávat výsledky a nakonec z toho byl titul mistra Evropy, jindy 2.–4. místo v ME. Závodění ale přerušil vážný úraz na lyžích a od té doby jeho porsche na startovací praporek stále čeká.

Převzato z www.edda.cz.