



# PORSCHE

KOMPLETNÁ HISTÓRIA ZNAČKY

Ljndeni

# Porsche

Vyšlo aj v tlačovej podobe

Objednať môžete na  
[www.lindeni.sk](http://www.lindeni.sk)  
[www.albatrosmedia.sk](http://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

<b>KORENE</b> .....	<b>7</b>	Porsche 911 Carrera 3,2 (1983 - 1988).....	104
<b>PRVÉ AUTOMOBILOVÉ KONŠTRUKCIE</b> .....	<b>11</b>	Porsche 911 Carrera typ 964 (1988 - 1993) .....	107
<b>KONŠTRUKČNÁ KANCELÁRIA DR. ING. H. C. F. PORSCHE GMBH</b>	<b>23</b>	Porsche 911 Carrera typ 993 (1993 - 1998) .....	114
<b>AUTOMOBILKA PORSCHE</b> .....	<b>41</b>	Porsche 911 Carrera typ 996 (1997 - 2005) .....	121
<b>PORSCHE 356 (1948 - 1955)</b> .....	<b>47</b>	Porsche 911 Carrera typ 997 (2004 - 2011) .....	129
Porsche 356 (1948 - 1955).....	48	Porsche 911 typ 991 (2011 - 2019).....	139
Porsche 356 A (1955 - 1959) .....	52	Porsche 911 typ 992 (2018 -).....	161
Porsche 356 B (1960 - 1963) .....	55	<b>PORSCHE 912 (1965 - 1976)</b> .....	<b>167</b>
Porsche 356 C (1963 - 1965) .....	59	<b>PORSCHE 914 (1969 - 1975)</b> .....	<b>171</b>
<b>PORSCHE 911 (1964)</b> .....	<b>63</b>	<b>PORSCHE 916 (1971)</b> .....	<b>179</b>
Porsche 911 séria A (1964 - 1968).....	66	<b>PORSCHE 924 (1975 - 1989)</b> .....	<b>183</b>
Porsche 911 séria B a C (1968 - 1970).....	71	<b>PORSCHE 944 (1981 - 1991)</b> .....	<b>195</b>
Porsche 911 séria D (1970 - 1971) .....	74	<b>PORSCHE 968 (1991 - 1995)</b> .....	<b>203</b>
Porsche 911 séria E (1971 - 1972).....	75	<b>PORSCHE BOXSTER CAYMAN (1995 -)</b> .....	<b>207</b>
Porsche 911 séria F (1972 - 1973).....	76	Porsche Boxster / Cayman typ 986 (1995 - 2005) .....	209
Porsche 911 séria G (1973 - 1975).....	79	Porsche Boxster / Cayman typ 987 (2005 - 2012) .....	213
Porsche Turbo Porsche 911 séria H (1975 - 1976).....	96	Porsche Boxster / Cayman typ 981 (2012 - 2016) .....	219
Porsche 911 séria I (1976 - 1977) .....	97	Porsche Boxster / Cayman typ 718 (2016 -).....	223
Porsche 911 séria J (1977) .....	98	<b>SUPERAUTOMOBILY PORSCHE</b> .....	<b>231</b>
Porsche 911 Turbo 3,3 typ 930		Porsche 959 (1986 - 1993).....	233
Porsche 911 Carrera Turbo 1977 - 1989.....	101		

Porsche Carrera GT (2003 – 2006) .....	238	Porsche 787 F1 .....	323
Porsche 918 Spyder (2013 – 2015) .....	244	Porsche 804 F1 .....	324
<b>PORSCHE GRAND TOURISMO .....</b>	<b>253</b>	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
<b>PORSCHE SUV .....</b>	<b>283</b>	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
<b>E PORSCHE .....</b>	<b>309</b>	Porsche Projekt 2708 .....	363
Mission E (2015) .....	310	Porsche 3512 Footwork Arrows .....	365
Taycan (2019) .....	312	Porsche 911 GT1 .....	366
<b>PRETEKÁRSKE ŠPECIÁLY PORSCHE .....</b>	<b>315</b>	Porsche LMP1-98 .....	370
Porsche 550 Spyder .....	317	Porsche RS Spyder .....	371
Porsche 645 .....	319	Porsche 919 Hybrid .....	374
Porsche 718 RSK .....	319	<b>PROJEKTY A ŠTÚDIE .....</b>	<b>385</b>
		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 Vratislavic 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 sklonku 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 vybrané všetky priečky

vrátane stropu, takže vznikla priestraná 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 Vratislavic 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 natolko 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 prevládala nad zámermi jeho otca. Okrem prihovorenia sa bratom 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 predviedla elektrickú železnicu, elektrifikovala cisársku rezidenciu Schönbrunn a ako prvá vo Viedni inštalovala elektrické osvetlenie vedúce z Lainzer Tor k tzv. Hermsvilla 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

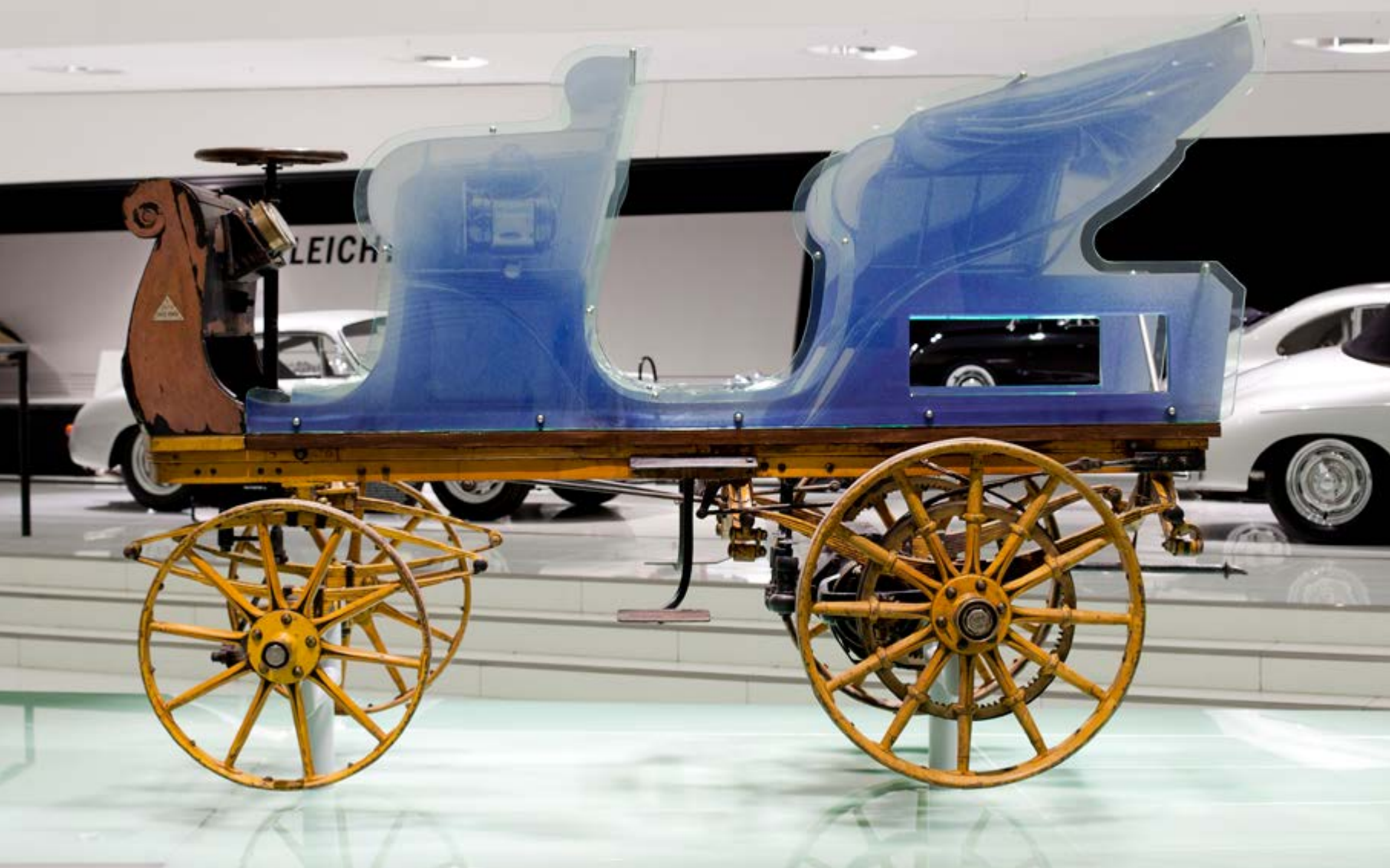
vo Viedni aj jeho staršia sestra, ktorá mu viedla domácnosť, mohol mladý Porsche vo voľných chvíľach a po večeroch navštevovať prednášky na viedenskej Technickej univerzite.

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 zákazník 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 cieli. 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.

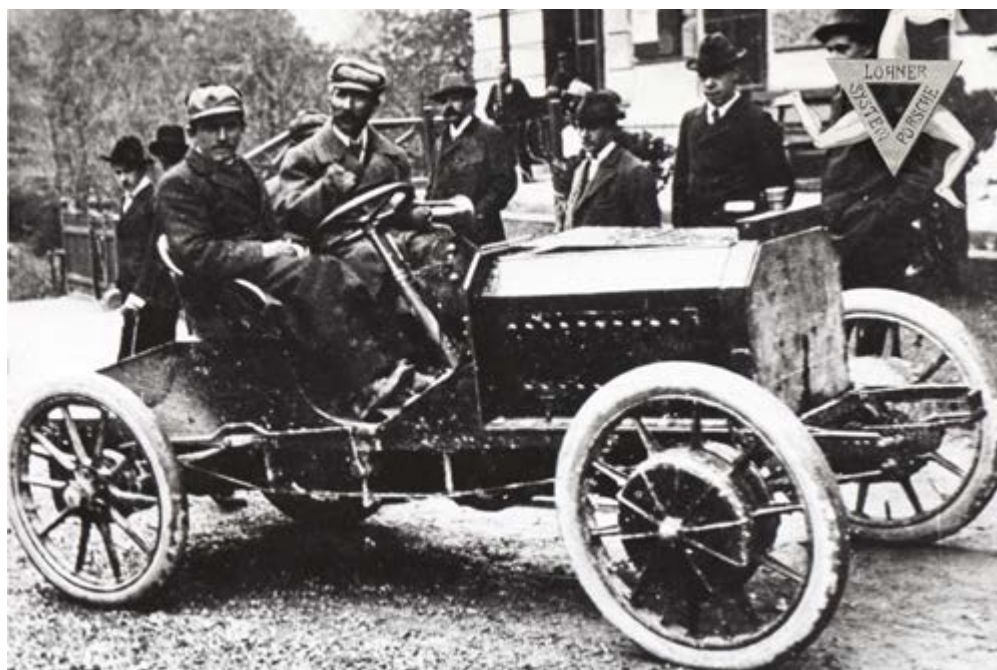
Nezávisle od Ferdinanda Porscheho použil podobnú koncepciu pohonu aj František Křižík,

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**

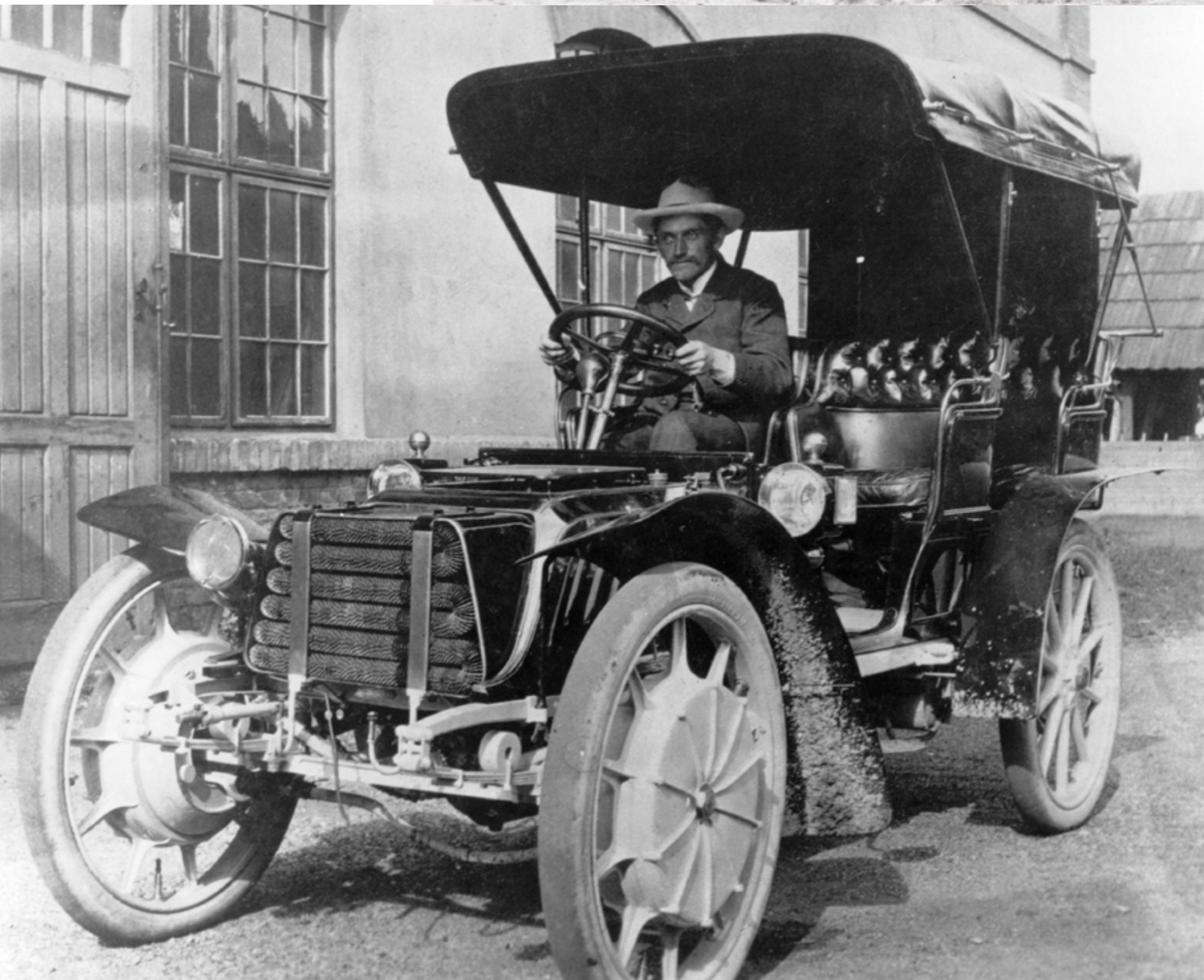
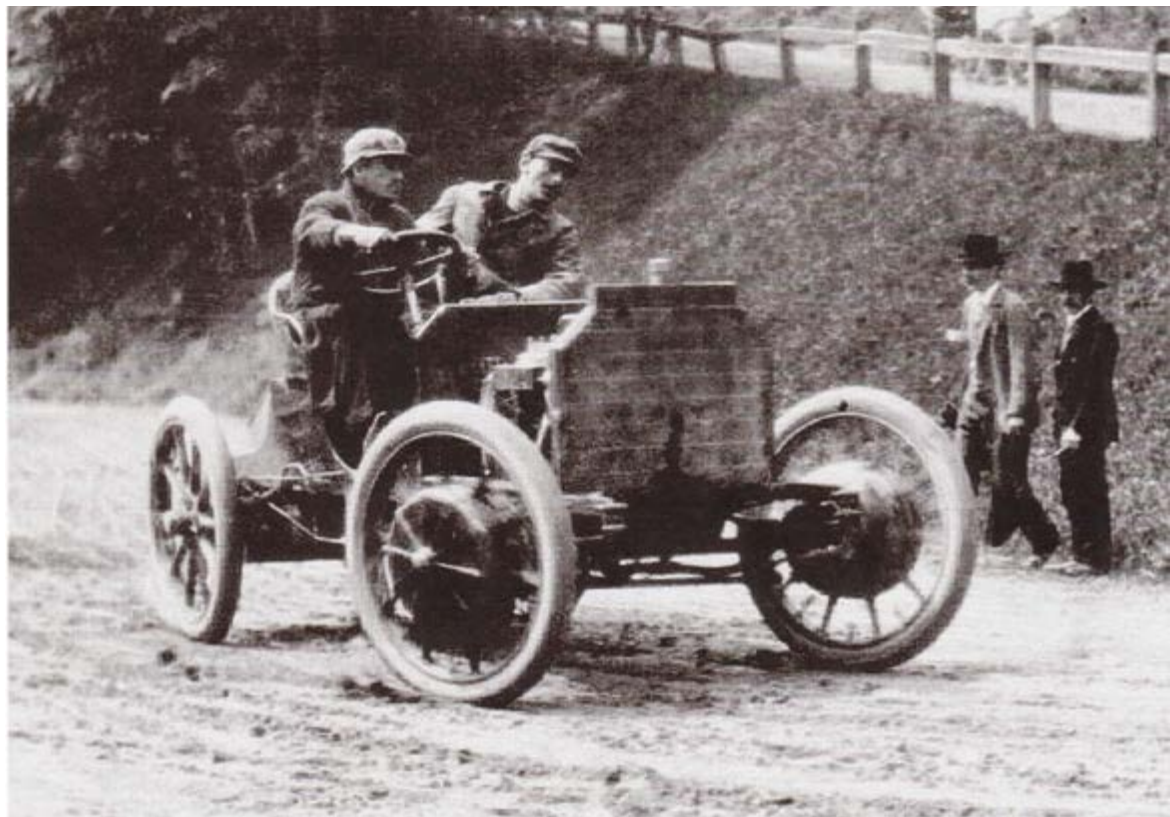
**V roku 1900 bol senzáciou automobilovej výstavy v Paríži Lohner-Porsche s elektromotormi zabudovanými v nábojoch predných kolies. V súčasnosti je elektromobil s karosériou voiturette vystavovaný aj v Technickom múzeu vo Viedni. hore**

**Ferdinand Porsche za volantom elektromobilu Lohner-Porsche s elektromotormi 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 Bratislavíc 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.

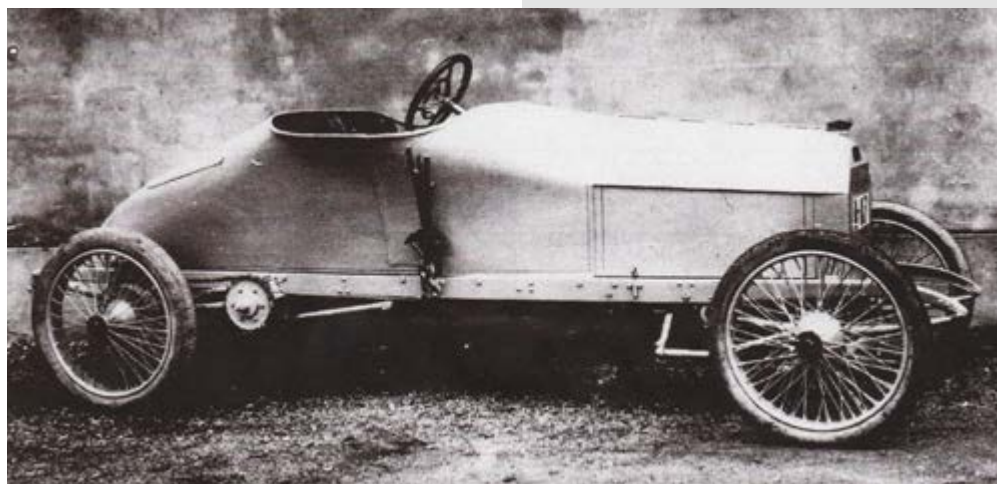
Ferdinand Porsche neostal bokom od hlavného prúdu vývoja individuálnej automobilovej dopravy

*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*



**THE MAJA CAR**

The Sister of Mercedes      Pronounced "My-yah"      The Sister of Mercedes

Maja is the only product of the Daimler Motoren Gesellschaft which you can buy direct from the makers.  
 Maja is their principal production for 1908.  
 Were this not so there would be no Maja. The name would have remained "Mercedes."

Maja is Herr Jellenik's masterpiece of motor making, using all that was best in Mercedes, simplified and perfected. The chassis weighs about 750 pounds less than the corresponding Mercedes of '07, owing to increased use of vanadium steel and to improved design. The three-oak-leaf design that is used only to distinguish the Maja Car is cast in the metal. The car is the latest and crowning achievement of the Daimler works. The makers guarantee Maja forever, and personally back up that guarantee to you. There are no agencies nor agents' commissions. Maja is sold **Only Direct From the Maker to the User** by branches of the parent company, saving All charges due to middlemen, placing the price within reach of all lovers of fine automobiles.

Maja is now ready for demonstration  
 AMERICAN BRANCH MAJA CO., LTD., 239 WEST 56th ST., NEW YORK



© Daimler AG

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-Fillius.

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 dynamy poháňal spolu osem elektromotorov v kolesách privesu.

Ešte zaujímavejší bol tzv. vojenský cestný vlak z roku 1912, kde uplatnil rovnakú koncepciu. Na ceste alebo v teréne vlieklo ťažné vozidlo päť jednoosových privesov, v prípade, že mal i nástavce kolies na jazdu po koľajniciach, bolo privesov desať. V kolesách každého z privesov 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.

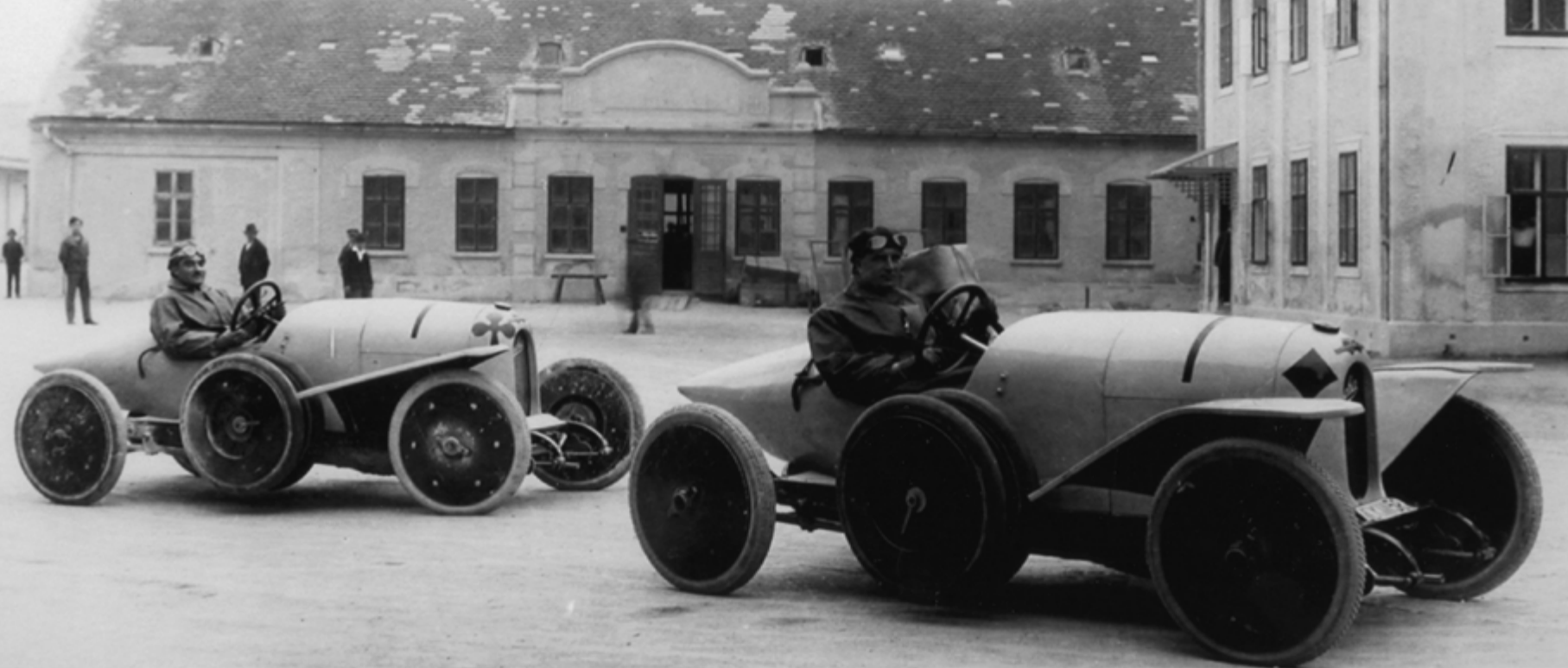
Jedným z nich bol známy a populárny český automobilový pretekár gróf Alexander Kolowrat, s ktorým sa poznal už z predvojnových čias. Napríklad keď sa Ferdinand Porsche pri návrate z Alpskej jazdy v roku 1910 zastavil v rodných Vratislaviciach a zašiel sa pozrieť do Mladej Boleslavi, stretol sa aj so „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 oboch 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 kuželové kolesá, cestovný variant sa musel uspokojiť s jednoduchším riešením, s jedným vačkovým hriadeľom poháňaným kráľovským hriadeľom. Radový štvorvalec s objemom 1 100 cm<sup>3</sup> 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<sup>-1</sup> a bolo možné ho vytočiť až na 5 000 ot. min<sup>-1</sup>. 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 cm<sup>3</sup>, 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 cm<sup>3</sup>, a 51 sekúnd za Kuhnom 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 Velkej 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.

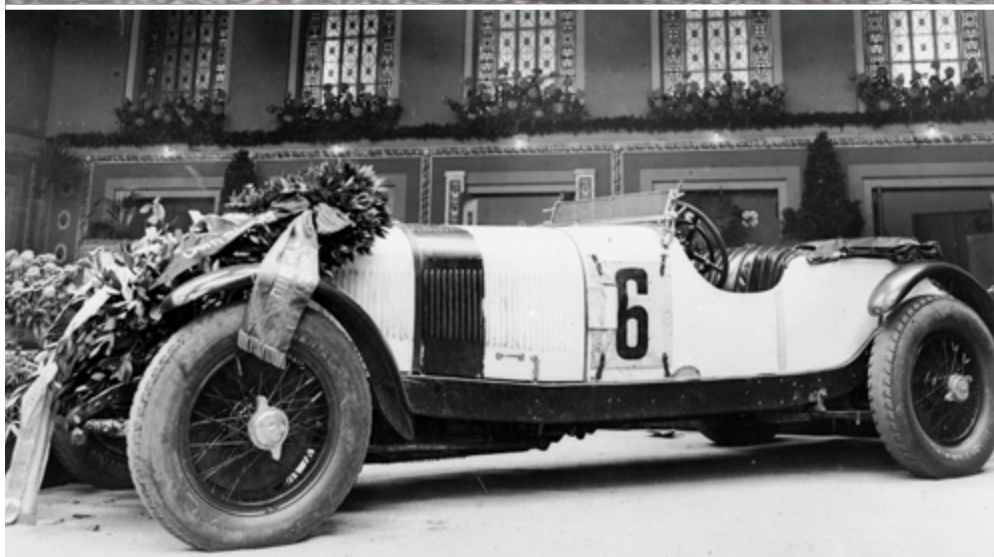
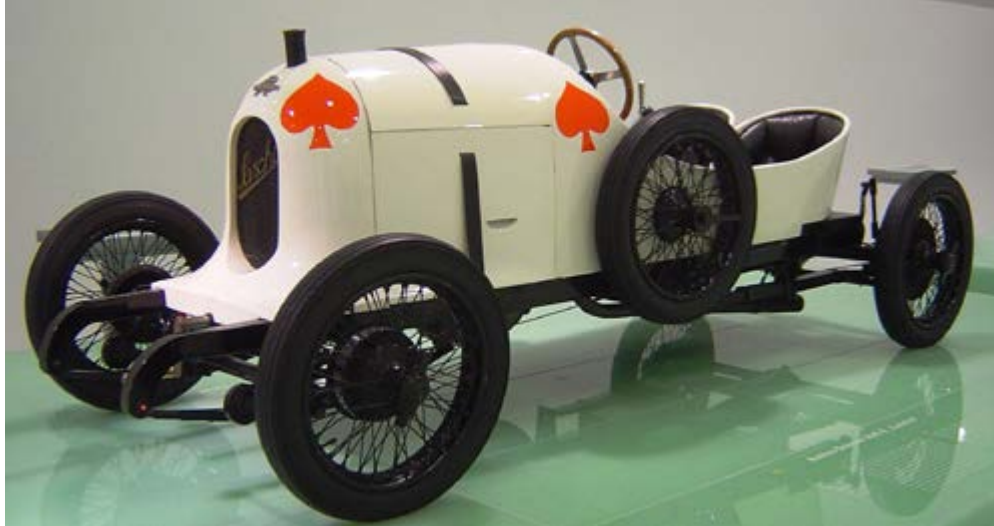
Z práce Ferdinanda Porscheho potom firma Austro-Daimler ťažila až do roku 1927, keď Porscheho spolupracovník z čias, keď pôsobil v Austro-Daimleri, Karl Rabe, navrhol modifikáciu pôvodného šesťvalca AD na typ ADR s modernejším podvozkom.

## 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 dvojitrovým štvorvalcom dosahujúcim výkon 126 k (92,7 kW) pri 4 500 ot.min<sup>-1</sup> 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<sup>-1</sup>. 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 Caltavatura za rekord pretekov, Coppa Villa Igiea 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 Zborovského.

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.