



Tisková zpráva

21. listopadu 2018

Sedm generací modelu Porsche 911 (1. díl)

První Porsche 911: Mistrovský kousek z Zuffenhausenu

Stuttgart. Dne 27. listopadu oslaví v Los Angeles světovou premiéru osmá generace modelu Porsche 911 – 55 let po debutu prvního vozu Porsche 911. To je příležitost k ohlédnutí na sedm předchozích generací tohoto kultovního sportovního vozu:

Místem zrození legendy byl mezinárodní autosalon IAA ve Frankfurtu. Značka Porsche na něm 12. září 1963 odhalila napjatě očekávaného nástupce modelu 356. Nový sportovní vůz, který nesl zpočátku označení 901, přebíral štafetu od velmi úspěšného předchůdce. V nové konstrukci se zrcadlily ambice značky Porsche, která s novým modelem vstupovala do vyšší ligy. Šestiválec nahradil čtyřválcové motory – v souladu s nejlepšími tradicemi firmy se samozřejmě jednalo o vzduchem chlazený „boxer“ – a již tehdy poskytoval nejvyšší výkon 130 k. Nový model byl uveden na trh v roce 1964, a to již s označením 911. Ke změně názvu došlo po diskuzi o právech na ochranu obchodní známky s francouzským výrobcem automobilů Peugeot. „Devětsetjedenáctka“ byla okamžitě přijata jako „opravdové“ Porsche, protože jízdní výkony nového sportovního vozu překonávaly veškerá očekávání. Tím byl vytyčen směr nevídané globální kariéry.

Modelová řada byla postupně rozšiřována. V roce 1965 odpověděla značka Porsche na diskuzi v USA, v níž byly kabriolety označovány za nebezpečné, svým typicky pragmatickým způsobem. Společnost Porsche představila na IAA model 911 Targa jako první „bezpečnostní kabriolet“ na světě, s ochranným obloukem pro případ převrácení, který byl široký 20 centimetrů, s odnímatelným střešním panelem a zadní miniaturní skládací částí s průhledným plastovým oknem. Zanedlouho následovala i

verze s vyhříváním skleněným panoramatickým zadním oknem. Název otevřené varianty – „Targa“ – byl odvozen od vytrvalostního závodu Targa Florio na Sicílii, z něhož měla značka Porsche v té době na svém kontě již čtyři triumfy.

Společně s verzí 911 S o výkonu 160 k oslavila v roce 1966 světovou premiéru další stylistická ikona: kola Fuchs. Patrně nejslavnější kola v historii automobilu byla technologickou novinkou. Vyráběla se kováním z jednoho kusu materiálu a měla mnohem nižší hmotnost.

Na podzim 1967 byly k dispozici další modelové varianty. Model 911 T o výkonu 110 k završil nabídku pod vrcholnými verzemi 911 S a 911 E – písmeno „E“ symbolizovalo vstřikování benzínu. Byla to navíc čistá záležitost, protože společnost Porsche splňovala jako první německý výrobce automobilů s těmito třemi variantami přísné americké emisní normy.

Nepřetržité optimalizace sportovního vozu Porsche s interiérem v uspořádání 2+2 vyvrcholily v polovině roku 1968 dalším milníkem. Od modelového roku 1969 byl rozvor první generace modelu 911 prodloužen o 57 na 2268 milimetrů. Tato změna vedla v první řadě k větší jízdní stabilitě sportovního vozu s motorem vzadu. V roce 1969 skončila éra dvoulitrových motorů. Zvětšením vrtání o čtyři milimetry se zdvihový objem zvýšil na 2195 cm³. V modelovém roce 1972 vzrostl zdvihový objem dokonce na 2,4 litru a sportovní vůz akceptoval i benzin s nižším oktanovým číslem. Nově nabízené modely pokrývaly rozsah výkonů od 130 k až do 190 k ve verzi 911 S.

Naprosto neporovnatelnou legendou se stal model 911 Carrera RS 2.7 se zadním spoilerem, jehož tvar připomínal kachní kostrč. Sportovní vůz s hmotností pouhých 1000 kilogramů a nejvyšší rychlostí více než 245 km/h vyjel 1525krát z bran výrobního závodu v Zuffenhausenu. Tato verze korunovala úspěchy první generace modelové řady 911. Celkem bylo v letech 1963 až 1973 vyrobeno 111 995 exemplářů první „devětsetjedenáctky“.

Fotografie jsou k dispozici na portálu Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.de>), pro novináře také v tiskové databázi Porsche (<https://presse.porsche.de>).