

ŘÍMSKÁ JEDENÁCTKA

Příznivci Porsche 911 nikdy nemohli přijít na chuť generaci 996. Nejenže porušila tradici vzduchem chlazených motorů, ale přišla i s rozporuplným designem. Italové se s jejím výrazem nesmířili, a tak se zrodil kit, který tuhle popelku vrací do časů dávné slávy.



99S

KONCEM LETOŠNÍHO LÉTA dorazila do redakce lákavá zpráva: „Chcete vidět Porsche 996 ročníku 2000 nově upravené pomocí italského kitu do vzhledu starší generace 993? Máte-li zájem, ozvěte se.“ Kdo by odolal! A jestliže nad čtenářským přínosem některé současné pracovní cesty občas tápeme, pak tahle pozvánka nás s fotografem vymrštila ze židlí a urychleně jsme mířili východním směrem od Prahy.

Okolo Hradce v malé zahrádce
Směrem na Hradec Králové, v malebné vísce mezi Poděbra-

dy a Kolínem, už na nás čeká majitel nevšedního kupé Vojtěch Blecha. „Porsche používám jako každodenní auto, už mám na něm najeto sedmdesát tisíc kilometrů,“ ukazuje Vojta na modrý kousek generace 996, kterou bychom v něm na první pohled netipovali. Jediný vnější identifikační znak představují typické dveřní kliky, které legendární kupé poprvé přijalo až spolu s revoluční konstrukcí i radikální změnou designu v roce 1997. Na zádi si mezi atraktivně ztenčenými svítilnami všímá- ➤

**ZVLÁŠTNÍ
ČÍSLOVÁNÍ**
Italská přestavba modelu 911 generace 996 na starší model 993 nese hrdé označení 99S



Standardní kupé 996 připadalo majiteli moc obyčejné, a tak si na internetu našel italské specialisty

SEBEJISTÉ
Jízdní vlastnosti páté generace Porsche 911 jsou dodnes fascinující, a to i v případě základního šesti-
válce 3.4 s pohonem zadních kol

Modravé porsche na snímcích je teprve druhou úpravou italské firmy



PORSCHE 99S

Šestiválec boxer, podélně vzadu, čtyři ventily na válec, elektronické vstřikování benzínu Bosch ME 7.2 • **Objem** 3387 cm³ • **Vrtání x zdvih** 96 x 78 mm • **Výkon** 221 kW (300 koní) při 6800/min • **Točivý moment** 350 N.m při 4600/min • **Největší rychlost** 280 km/h • **Zrychlení 0-100 km/h** za 5,2 s • **Převodovka** šestistupňová manuální • **Pohon** zadních kol • **Brzdy** vpředu i vzadu kotoučové s vnitřním odvětráváním • **Pneumatiky** 225/40 ZR 18 vpředu, 265/35 R 18 vzadu • **Spotřeba paliva** 12,9 l/100 km • **Vnější rozměry** 4430 x 1765 x 1300 mm • **Rozvor** 2350 mm • **Rok výroby** 2000 • **Rok přestavby** 2025



MODERNA PRO KLASIKU
Originální auto-rádio Porsche PCCM+ je určeno pro starší porsche generací 996 a 986



KLACEK DO RUKY
Klasické Porsche 911 si nejlépe užijete s manuální převodovkou – v tomto případě jak jinak než šesti-stupňovou

► me netradičního označení 99S. Nedá nám to a okamžitě si v této souvislosti vzpomeneme na dortmundskou firmu 9ff Fahrzeugtechnik, která staví nejrychlejší porsche na světě. Mimochodem, v roce 2001 zahájila svoji činnost právě úpravami řady 996.

„Tohle je ale sériová technika, úpravami prošel jen zevnějšek vozu,“ prozrazuje Vojta. Jeho porsche pochází z USA, naopak vnější kit má původ v Itálii. Společnost Italian Steel Art z Říma se zabývá právě optickými přestavbami vozů Porsche. „Standardní kupé mi v téhle generaci připadalo moc obyčejné, Italy jsem pak našel na internetu. Jejich prezentace mě zaujala, a tak jsem firmu oslovil,“ vzpomíná Vojtěch v malebné středočeské krajině na své novodobé vizuální vzkršení legendárního modelu 993.

Pod přezdívkou Modrá lentilka Římská společnost mu dodala kit obsahující redukci na zadní svítilny a přední blatníky, hrubé práce včetně úpravy předního nárazníku si následně dělal sám. Broušení, tmelení a lakování poté svěřil autolakovně v Kolíně – Sendražicích, aby nakonec s pomocí lakýrníka opět v domácí garáži

vše znovu nastrojili. Výsledek stojí za to, leckterý pozorovatel v modrém porsche jasně vidí kultovní řadu 993. Odkazuje na ni také speciální barva karoserie. „Dobový lak Riviera Blue pochází z oficiálního vzorníku generace 993,“ prozrazuje hrdý majitel a dodává, že tenhle pestrý odstín na sobě auto nese teprve od letošního června. Do té doby bylo až příliš decentně tmavé. „Manželka tomu autu přezdívá Lentilka. Kamarádi mu zase vzhledem k mému zaměstnání říkají doktorské saně. Je to zároveň odkaz na hru Járy Cimrmana – před domem vidím doktorské saně, že on tu není doktor,“ připomíná českou dramatickou klasiku Vojta.

Kompletní přestavba včetně lakování a finálního sestavení jeho vozu trvala půl roku – vše se totiž podřizovalo nejen majitelovu volnému času, ale i vyřízení lakovny. Porsche vlastní současný majitel už od roku 2018. Pochvaluje si na něm univerzální schopnosti, na střechu se vejdou i lyže nebo jízdní kolo. Kupé dopravá poctivou údržbu – po každých 10 000 kilometrech dostane nový motorový olej, mezi jednotlivými sezonami střídá letní pneumatiky Pirelli Zero se sedmnácti- ►



POTEMNĚLÁ TĚLOCVIČNA
Sportovní modely máme spjatý s černým čalouněním interiéru a stejně temnou stropnicí. Porsche 911 ročníku 2000 je v této oblasti příkladem.



OSOBNOST
Kdyby se Porsche před 28 lety rozhodlo s designem nového modelu méně experimentovat, mohl sériově vypadat klidně takto. Líbil by se vám víc?



ZLEVA
Spínací skříňka se ovládá levačkou. Otočný prepínač osvětlení s vytážením mlhovek má stejný princip jako v soudobé octavii.

KŘESLA
Přední sedadla jsou ukázkově pohodlná, vždyť Porsche 911 je univerzální celoroční automobil

► palcovými zimními plášti Kumho. Právě celoroční využitelnost na Porsche 911 obecně majitelé vychvalují – na rozdíl od různých supersportů je tohle auto připraveno na všechny podmínky každodenního provozu. „Olej to nespotřebovává, spotřeba benzínu se pohybuje okolo deseti až jedenácti a půl litru,“ prozrazuje. Vzhledem k tomu, že za podobný příděl paliva dnes dokážou jezdit i některá běžná rodinná SUV s přeplňovanými přímovstřikovými čtyřválcí, jde v případě legendárního Porsche 911 se všemi jeho tradičními přednostmi o velmi skromné nároky.

Bella Italia na vlastní oči
„Moje auto představuje v pořadí teprve druhé takhle přestavěné kupé 911. Italian Street Art jeho fotografie dokonce hrdě prezentuje facebooku na svém webu,“ ukazuje nám na displeji mobilního telefonu internetové stránky mladého římského úpravce. Prohlížíme si tak snímky vozu pořízené v tomtéž prostředí, kde se nyní nacházíme. A když si nyní výsledek německo-italsko-české koprodukce prohlížíme na vlastní oči, jsme touhle přestavbou doslova okouzleni. Sami mezi milovníky designového stylu modelu 996 zrovna nepatříme, jeho původní tvář zkrátka ►



JEN 2 + 2
Stísněnost zadní řady navzdory dvojici bezpečnostních pásů prozrazuje, že se tu s případnými spolucestujícími moc nepočítá

VŠE V JEDNOM
Levý panel sdruhuje táhla otevírání předního kufru, kapoty a tlačítka paměti nastavení sedačky



Aerodynamika je krásná i funkční.
Jsme rádi, že automobilka stále zůstává věrná siluetě z šedesátek.

DEVADESÁTKY PŘINESLY REVOLUCI

Pátá generace kultovního Porsche 911 – typ 996 – se v roce 1997 odvážíla přejít od klasického chlazení motoru vzduchem k modernímu kapalinovému. Typ 996 čekal těžký úkol, ale současně také začínal psát první kapitolu nové éry. To bylo patrné již z jeho designu. Délka vzrostla o 18,5 cm, podruhé v historii byl prodloužen i rozvor, a to o 80 mm. O tři centimetry se rozšířila také karoserie. Kapalinou chlazený šestiválec boxer se čtyřmi ventily na válec poskytoval ze zdvihového objemu 3,4 litru nejvyšší výkon 300 koní, čímž se vyrovnal legendárnímu 911 Turbo 3.3. Následná modernizace zvýšila zdvihový objem na 3,6 litru a nejvyšší výkon na 320 koní, v jubilejním modelu „40 let Porsche 911“ to bylo dokonce 345 koní.



DVĚ TVÁŘE LEGENDY
Zatímco až do roku 1997 bylo Porsche 911 charakteristické kruhovými světly, následná generace 996 přešla ke křiklavému tvaru s integrovanými blikáči vycházejícímu z malého roadsteru Boxster



■ PORSCHE 99S

► patří boxsteru nebo cayenne. Porsche 911 má od přírody nárok na kruhové světlomety. Povedená je rovněž zadní stěna, ukrývající pod vysokým víkem s výsuvným přitlačným křídlem tradiční šesti-
válcový boxer. Rovněž interiér představuje vrcholnou formu klasiky z bádenského Zuffenhausenu. Před okázalým přístrojovým štítem s kruhovými ukazateli seřazenými opticky za sebou se rozprostírá volant s širokým středem, na němž se skví vygravírované logo jedné z nejvěhlasnějších automobilových značek na světě, jehož původ má navíc české kořeny.

Testováno prudkým deštěm

Na středovém tunelu září originální autorádio Porsche PCCM+, určené právě pro starší vozy generací 996 a 986. O motoru v tomto případě nemá cenu se příliš rozepisovat – zadní kola nynější bleděmodré carrery totiž pohání standardní šestiválec boxer 3.4 24V o objemu 3387 cm³ a výkonu 221 kW. K dispozici máme rovněž základní šestistupňovou manuální převodovku.



KOUZLO POHYBU
Výsuvné zadní křídlo zajišťuje přítlak ve vysokých rychlostech, a protože po aktivaci zakrývá brzdové světlo, je vybaveno vlastním

DVA ROZMĚRY
Přední i zadní kola jsou sice sedmnáctipalcová, jenže rozměry pneumatik mezi oběma nápravami už se citelněji liší

To už ale sedíme v kabině, klíček v levé ruce netrpělivě hledá zámek a po jeho otočení ve spínací skříňce už se kdesi za zadním oknem rozburácí očekávaná ryčná symfonie. A protože se během vizuální prohlídky vozu poklidný charakter počasí proměnil v hustý liják, čeká nás skutečná zkouška schopností klasického Porsche 911. Podvozek konstrukčně odpovídající pozdním devadesátkám se ke zkroplené silnici tulí jako přilepený, k dojmu bezpečí a kontroly nad vozem přispívá také ukázkově přesné a sportovně tuhé řízení. V pocitově těsné kabině si připadáme jako součást auta, vzájemná důvěra je obrovská. Vzhledem k velkorysému prosklení máme do všech stran skvělý výhled. Jediný nedostatek kabiny tak představuje pohled na zadní lavici. Sedadla s krásně vytvarovanými pozicemi sezení sice lákají k nastoupení, ale přes úzkou štěrbinu za překllopenými předními sedačkami se tam nikdo hrnout nebude, zvlášť



ZA SEBOU
Přístrojový štít s ukazateli opticky poskládanými za sebou patří k tradicím značky Porsche. Centrální rychloměr všemu dominuje.

HRAČKA
Díky kreativitě italských úpravců si uvědomujeme, že Porsche 911 může být i stavebnicí pro zručně dospělé kluky

když další prostorové omezení představuje vedle téměř kolmých opěradel také svažující se střecha nad hlavou. Jenže kdo by využíval kupé 911 jako čtyřmístné auto. Tenhle klenot automobilové historie byl vždy určený jen na společné zážitky ve dvou. Klidně i přes celý kontinent, což bychom v tomhle křiklavě modravém krasavci absolvovali klidně několikrát měsíčně...



ZÁVĚR

Lukáš Prejzek

Mezinárodní reinkarnace

Aktuální vydání Auto Tipu Klassik je plně různých mezinárodních kooperací: maďarský autobus Ikarus pro nejvyššího představitele NDR, výstava děl italských mistrů designu pro západoněmecké BMW, původně sovětský lidový offroad, na němž rozvinula své kreace západní Evropa... K těmto raritám, o nichž píšeme na vzdálenějších stranách, nemůže být lepšího úvodu než prezentace tradičního německého kupé v italské přestavbě zrealizované v Česku. A po pravdě nás reinkarnace řady 996 v klasiku s kultovním označením 993 hodně zaujala!