

Po pětadvaceti letech: Porsche oživilo závodní vůz LMP 2000

05/12/2024 Cesta do minulosti začala: historický závodní speciál vyjel na testovací dráhu vývojového centra ve Weissachu. Vůz LMP 2000 byl původně navržen pro vítězství v Le Mans, v polovině vývoje se však společnost Porsche z finančních důvodů rozhodla projekt ukončit.

Po pouhých 78 testovacích kilometrech byl vůz zakryt a na více než dvě desetiletí zaparkován. Tedy až do chvíle, kdy tým z Porsche Heritage and Museum přivedl vůz LMP 2000 zpět k životu - a to i se všemi mýty, které se kolem jeho existence točí. Po pětadvaceti letech se mnozí, kteří byli součástí původního programu, znovu setkali při poslední jízdě. A za volantem neseděl nikdo jiný než Allan McNish. Stejně jako v roce 1999.

Příběh o projektu blízkému srdcím

„Projekt blízký našemu srdci" je věta, která je ve vývojovém středisku Weissach stále slyšet, když se mluví o LMP 2000. Vůz, který zatím neabsolvoval jediné závodní kolo, nebyl nikdy daleko od myšlenek lidí, kteří jej v posledních dvou a půl desetiletích vytvářeli. U příležitosti 25. výročí původních testovacích

jízd, které se konaly 2. a 3. listopadu 1999, připravil tým Porsche Heritage and Museum vůz k dalšímu nasazení. Za volantem seděl Allan McNish - poslední člověk, který závodní vůz řídil v roce 1999.

Zatímco čtyřiapadesátiletý jezdec zajížděl první kola na 2,88 km dlouhé testovací trati, zbytek realizačního týmu (před čtvrtstoletím nesl interní označení „9R3“) jásal a vzpomínal. Byl mezi nimi například Norbert Singer, tehdejší závodní inženýr, vedoucí oddělení motorsportu Thomas Laudenbach, tehdejší inženýr aplikací a také Herbert Ampferer, bývalý vedoucí závodního oddělení. Dále se zúčastnili Armin Burger, koordinátor historického motorsportu, Traugott Brecht, technický poradce historického motorsportu, Timo Bernhard, vítěz Le Mans a ambasador značky, pak i Steffen Wolf, inženýr v oblasti systémů motormanagementu a také Alexander E. Klein, vedoucí oddělení oddělení provozu a komunikace památkové péče.

Pro každého z těchto lidí je LMP 2000 víc než jen auto. Je to kapitola jejich osobního příběhu Porsche. Všechny je spojuje fakt, že jde o příběhy projektu, který je jim blízký a zároveň o příběhy závodního vozu, který se nikdy nezúčastnil žádného závodu, nemá za sebou žádný úspěch a má najeto méně než 80 kilometrů. Vůz byl původně vyvinut pro prototypovou třídu LMP900 Le Mans, což znamená, že jeho hmotnost nepřesáhla 900 kg. A cíl? Celkové vítězství v závodě 24 hodin Le Mans. O nic méně působivé než tyto údaje: výkon více než 600 k z atmosférického V10 o objemu 5,5 litru.

Emocionální cesta do minulosti: zpět na trati ve Weissachu

„Fantastické! Mám pocit, jako bych se vrátil o 25 let zpátky,“ říká vítěz Le Mans McNish, když dokončuje první testovací jízdy v novém voze LMP 2000. „Úsměvy na tvářích zdejších lidí jsou stejně působivé jako zvuk motoru, který se za vámi rozléhá na dlouhé rovince!“ Jako tovární jezdec Porsche se skotský závodník poprvé s vozem svezl 3. listopadu 1999 - když mu bylo 29 let - při chladných 8,6 stupních Celsia a 68procentní vlhkosti vzduchu. Toho dne dosáhl navzdory pneumatikám, které nebyly vhodné pro tak nízkou teplotu, maximální rychlosti 302 km/h a ujel 60 km. A právě při této jízdě vytvořil traťový rekord. Den předtím již Bob Wollek, který zemřel v roce 2001, absolvoval ve voze několik prvních kilometrů. Společně pak během dvou dnů ujeli ve voze LMP 2000 oněch 78 km. „Bob by se dnes určitě přišel podívat,“ říká dojatě McNish.

Pro všechny přítomné to bylo, jako by se LMP 2000 katapultoval do současnosti přímo z minulosti, jako kus živoucí historie motorsportu. Zatímco McNish dodnes básní o tom, že se po oné listopadové středě roku1999 cítil, jako by nikdy nebyl pryč, Timo Bernhard vzpomíná na svůj osobní moment v LMP 2000 takto: „Viděl jsem to auto a představoval si, jaké by to asi bylo, kdybych ho jednou řídil." Krátce předtím podepsal muž, který později sám vyhrál Le Mans, ale kterému tehdy bylo pouhých 18 let, smlouvu jako jezdec programu Porsche Junior. „Jsem velmi hrdý na to, že jsem o 25 let později mohl absolvovat několik testovacích kol se závodním vozem,“ směje se Bernhard. „Z vozu LMP 2000 vyzařovala důvěra. Motor V10 je stále jemný jako máslo, auto je extrémně lehké a agilní, s velkým přítlakem. Téměř lineární průběh výkonu je úžasný, zvuk neuvěřitelný,“ nešetří 43letý jezdec chválou. Otevřený kokpit a výhled, který poskytuje, pro něj ztělesňují svobodu. „Byla to pro mě velká pocta a pocit, že jsme takto mohli pokračovat ve vyprávění příběhu.“

Spolupráce s týmem Formule E

Myšlenka přestavby LMP 2000 se rozvíjela několik let. Pro tým Porsche Heritage and Museum jsou rekonstrukce více než jen cestou v čase do historie společnosti - jsou to především technické projekty, při nichž se historická vozidla vracejí do provozu nebo se udržují v chodu pomocí nových metod. „Pokaždé, když jsem ve skladu muzea viděl zakrytý vůz LMP 2000, vzpomněl jsem si na roll-out z roku 1999," říká Armin Burger. „Nakonec jsme se rychle dohodli, že závodní vůz znovu oživíme v době jeho výročí," dodává Alexander E. Klein. Ani vedoucí oddělení provozu a komunikace památkové péče na LMP 2000 nikdy nezapomněl. „Tolik lidí se mě ptalo, zda legendární vůz skutečně existuje, a pokud ano, kde je," říká Klein o původně tajném projektu z let 1998 a 1999.

Ve Weissachu začal Burgerův kolega Traugott Brecht postupně odstraňovat karoserii z černého závodního vozu. „Postupovali jsme krok za krokem, opatrně až k motoru. Až jsme se jednoho dne odhodlali k prvnímu nastartování," vzpomíná Burger. Okamžik prvního naskočení motoru byl vzrušující - a všech deset válců běželo bezchybně. Poté se tým věnoval převodovce, která byla už v roce 1999 velkou výzvou. „Znovu zprovoznit převodovku byl jeden z největších úkolů posledních měsíců," vysvětluje Burger a ukazuje na původní volant a jeho pádla řazení.

„Našli jsme čtyři řídicí jednotky a pokusili se k nim dostat pomocí starého počítače," vysvětluje Steffen Wolf. Inženýr z oddělení systémů motormanagementu ve společnosti Porsche Heritage and Museum pomohl týmu zprovoznit motor V10, který byl kdysi zamýšlen jako budoucí závodní agregát. Wolf je také součástí úspěšného příběhu vozu Porsche 919 Hybrid. Jeho hnacím motorem je neustálé zvyšování účinnosti. Prostě výzva, jak z toho, co je k dispozici, dostat to nejlepší. „Každý, kdo někdy slyšel motor V10, ví, že se vám z něj zježí chlupy na zátylku. Ten svalnatý zvuk na volnoběh a reakce. Stačí dotyk plynového pedálu a díky lehkému setrvačníku se V10 tak rychle roztočí," připomíná Wolf. Bez souboru s popisem řídicí jednotky bylo přiřazování a čtení signálů sisyfovskou prací. „Potřebovali jsme řídicí jednotku, která by reagovala na signál z pádla na volantu a následně aktivovala řazení. Protože řazení pádly nebylo možné, muselo být nastaveno tak, aby k řazení nahoru a dolů docházelo při aktivaci spojky," říká Wolf.

Na řešení intenzivně pracoval tým Porsche Heritage and Museum společně s kolegy ze společnosti Bosch a Timo Flammerem, Christophem Abrahamem a Robinem Maurerem z oddělení Motorsport a Formule E společnosti Porsche. K přenosu signálu řazení z řadicí páky do převodovky pak byla použita řídicí jednotka Formule E. „Nastartovali jsme motor a při dostatečném hydraulickém tlaku jsme stiskli spojku, zatáhli za řadicí pádlo a mohli jsme zařadit," vzpomíná Burger na okamžik, kdy se převodovka zařadila a kdy věděl, že v blízké budoucnosti bude možné uskutečnit shakedown.

Motor V10 vozu LMP 2000 vychází z dřívějšího motoru Porsche pro Formuli 1 - vysokootáčkové jednotky o objemu 3,5 litru s pneumatickým ovládáním ventilů, který byl původně vyvinut pro vstup do Formule 1 na počátku 90. let minulého století. Pro použití v Le Mans tvůrci upravili motor - ten byl

původně určen pro mnohem kratší závodní vzdálenosti. Wolf často vzpomíná na svůj okamžik v LMP 2000 a také opakovaně používá spojení „projekt blízký mému srdci“ a slovo „čest“, když mluví o opravě vozu a nasazení v roce 2024. „Od svého nástupu do Porsche v roce 2012 jsem o tomto voze slyšel spoustu historek. Teprve po letech jsem ho viděl v depozitu, jak byl pečlivě zakrytý hedvábnou látkou krémové barvy. Vidět ho dnes znovu jezdit je nepopsatelné.“

Znovuzrozená jízda na uvítanou a zároveň na rozloučenou

Pro Norberta Singera je projekt LMP 2000 s uhlíkovou karoserií rovněž blízký jeho srdci. Vzpomíná na rok 1998, kdy se nápad na tento vůz zrodil. Zkušený závodní inženýr tehdy se svým týmem a vozem Porsche 911 GT1 '98 dosáhl dvojnásobného vítězství v závodě 24 hodin Le Mans. „Už ve Weissachu jsme zvažovali, zda se v následujícím roce znovu postavíme do řady s vozem GT1 nebo LMP,“ říká Singer. Rychle padlo rozhodnutí ve prospěch prototypu, který měl pneumatiky, jež se tolik neopotřebovávaly, byl úspornější a umožňoval trojité stinty namísto dvojitých - tato koncepce slibovala méně zastávek v boxech, což by ušetřilo drahocenný závodní čas.

„Protože čas na vývoj před sezónou 1999 byl příliš krátký, naplánovali jsme LMP pro závody v roce 2000,“ říká závodní inženýr, který si u Porsche vysloužil přezdívku ‚pan Le Mans‘. Singer, který před několika dny oslavil 85. narozeniny, se podílel na 16 z 19 celkových vítězství značky Porsche v Le Mans. „Rozhodli jsme se pro desetiválcový motor s atmosférickým plněním místo turba a pro otevřený vůz, který z aerodynamických důvodů umožňuje větší přítlak,“ vysvětluje Singer. Ale i když se tým stále pevně soustředil na účast v Le Mans, byl projekt v srpnu 1999 zrušen. Účast ve 24hodinovém závodě byla z rozpočtových důvodů zamítnuta. Přesto tehdejší generální ředitel Wendelin Wiedeking schválil dokončení vozu a nechal LMP 2000 absolvovat původní shakedown test. „Původní roll-out byl zároveň přivítáním i rozloučením. Byli jsme plni radosti - ale také smutku a lítosti,“ říká Singer.

Pro Herberta Ampferera, bývalého šéfa motorsportu u značky Porsche, měla tato jubilejní akce také zvláštní význam. V den premiéry v roce 1999 nebyl na místě. O to více ho potěšilo, že mohl být přítomen o 25 let později. „Byl to projekt naprosto blízký mému srdci. Dodnes si přesně vzpomínám na telefonát, který jsem před 25 lety obdržel při své služební cestě: 'LMP 2000 jede - ale nikdy ho neuvidíte,'“ vzpomíná Ampferer. „Chtěli jsme, aby monopost LMP 2000 ukázal, co umíme. Proces vývoje trval téměř 14 měsíců. Cítím se velmi poctěn, když ho dnes, po 25 letech, poprvé vidím na vlastní oči jezdit.“ Na rozdíl od bývalého šéfa motorsportu Ampferera byl současný šéf motorsportu Thomas Laudenbach, v té době pracující jako aplikační inženýr, na místě rekordní jízdy v roce 1999. „Dodnes si přesně pamatuji, jak Allan vystoupil a řekl: 'Tohle auto má velký potenciál'.“

Jubilejní 25-letá jízda je nejen technickým úspěchem celého týmu, ale také poctou všem, kteří do vývoje vozu investovali svůj čas, energii a nadšení. Model LMP 2000 ztělesňoval podstatu toho, čím je společnost: odhodlání neustále nově definovat, co je možné, a odvahu držet se skvělých nápadů i proti odporu. LMP 2000 je a zůstane projektem, který je nám blízký a který odráží hodnoty společnosti Porsche. Odhalený, plný příběhů. Připraven je konečně vyprávět.

MEDIA ENQUIRIES



Petra Klosová

PR Manager
Porsche Inter Auto CZ
Authorizovaný importér Porsche do České republiky
petra.klosova@porsche.cz

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_303548_en.mp4

Podtituly obrázku

Cesta: media/Obrázky/img_1.jpg
Titul: Allan McNish, LMP 2000, 2024, Porsche AG
Podtitul: Allan McNish

Cesta: media/Obrázky/img_2.jpg
Titul: Traugott Brecht, Timo Bernhard, Porsche Brand Ambassador, Armin Burger (l-r), Weisssach, 2024, Porsche AG
Podtitul: Traugott Brecht, Timo Bernhard a Armin Burger

Cesta: media/Obrázky/img_3.jpg
Titul: Steffen Wolf, engine management systems division at Porsche Heritage and Museum, LMP 2000, 2024, Porsche AG
Podtitul: Steffen Wolf

Cesta: media/Obrázky/img_5.jpg
Titul: Nobert Singer, LMP 2000, 2024, Porsche AG
Podtitul: Norbert Singer

Cesta: media/Obrázky/img_6.jpg
Titul: Herbert Ampferer, Former Head of Motorsport, Allan McNish, racing driver, Norbert Singer, Former race engineer (l-r), Weissach, 2024, Porsche AG
Podtitul: Herbert Ampferer, Allan McNish a Norbert Singer

Odkaz na kolekce

Odkaz na tento článek
https://newsroom.porsche.com/cs/2024/historie/Prototyp-pro-Le-Mans-vyjel-na-testovací-dráhu-ve-Weissachu.html

Paket Media
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a42a9a52-f243-4c56-8b98-7e76482c0baa.zip