1958
Ferry Porsche in der Montagehalle Werk 2 in Zuffenhausen vor Fahrzeugen der Typenreihe 356 A

FERRY PORSCHE 100

Text
Dieter Landenberger

Fotografie
Porsche-Archiv

Sein Werk

Der Tod von Professor Dr. Ing. h.c. Ferdinand Anton Ernst (Ferry) Porsche im März 1998 bedeutete auch den Abschied von einem der letzten großen Auto-Männer. Unter seiner Führung war 1948 der erste Sportwagen mit dem Namen Porsche entstanden, er prägte jahrzehntelang das Unternehmen, auch als Verfechter der Selbstständigkeit. Erinnerungen anlässlich seines 100. Geburtstages am 19. September 2009.

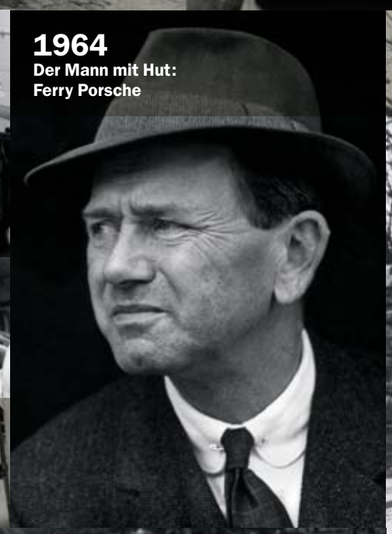
1956
Vater und Sohn (Ferdinand Alexander) in New York

1956
Der Sportwagenfan Ferry Porsche in der Boxengasse vor den 550 A Coupés bei den 24 Stunden von Le Mans

1936
Ferry Porsche fährt ab auf den Käfer: Auf dem Tübinger Marktplatz zeigt er sich am Steuer eines Volkswagen-Prototypen

1996
Ferry Porsche feiert den 1 000 000sten 911 – mit Wendelin Wiedeking (links) und Ministerpräsident Erwin Teufel (rechts)

1956
Chef und Tüftler: Porsche (rechts) mit Rabe (links) und Komenda



1964
Der Mann mit Hut: Ferry Porsche

1955
Der Konstrukteur Porsche mit dem legendären Carrera-Motor

1948
Der Sohn (Ferry) mit seinem Vater (rechts) und Erwin Komenda (links) bei der Lagebesprechung neben der Nummer 1 in Gmünd/Kärnten

1950
Ferdinand senior mit Ferry junior beim Vater-Sohn-Gespräch vor der Porsche-Villa

1997
Ferry Porsche fährt ab auf den Boxster, weil „das nächste Auto immer das schönste ist“

1953
Experten unter sich: Ferry Porsche (rechts) mit Huschke von Hanstein in Le Mans

1953
Porsche im Porsche-Werk 2 – vor der „Knickscheiben“-Variante des Porsche 356

FERRY PORSCHE 100

„Der Porsche ist meine Philosophie von der Freiheit der individuellen Fortbewegung, der der Menschheit dienen, sie aber nicht belasten soll.“

Es ist ein Kernsatz aus dem Nachlass von Ferry Porsche, der aus eigener Anschauung stammt: „… wer von Buben geliebt wird, hat ein großes seelisches Vermögen erworben.“ Als er selbst noch Bub war, hatte er ein enormes Vermögen an richtigen Auto-Genen schon mitbekommen. Sohn des weltbekannten Konstrukteurs Ferdinand Porsche zu sein, hieß aber auch, im Schatten des genialen Vaters einen eigenen Platz in der Welt des Automobils zu finden. Kein leichtes Unterfangen, aber ein fruchtbarer Weg. Schon seit der Gründung des Konstruktionsbüros 1931 begleitete er von Beginn an alle Projekte und Auftragsentwicklungen der Porsche GmbH. In einem Umfeld von hochkarätigen Ingenieuren lernte Ferry Porsche rasch und entwickelte sich in kurzer Zeit vom Praktikanten zum Junior-Chef. Ferdinand Porsche förderte und forderte den Sohn, dem er 1935 die Leitung der Fahr-Erprobung des VW-Käfers übertrug und den er 1938 zum Leiter seiner Versuchsabteilung ernannte. Als der Vater 1945 in französische Gefangenschaft geriet, übernahm Ferry die Gesamtverantwortung und führte das Unternehmen durch die Wirren der frühen Nachkriegsjahre. Der „Ritterschlag“ durch den Vater folgte 1947, als der heimgekehrte Professor den komplett unter der Regie des Sohnes entwickelten Cisitalia-Rennwagen betrachtete und ihn lobte: Keine Schraube hätte ich anders gemacht.

Kurz darauf traf Ferry Porsche eine historische Entscheidung, die von seinem technischen und unternehmerischen Wagemut zeugte: Am 8. Juni 1948 erhielt der erste Sportwagen mit dem Namen Porsche, der Typ 356 „Nr.1“, seine Straßenzulassung. Das Risiko dieser Unternehmung lässt heute erstaunen: Ganz Europa befand sich im Wiederaufbau, und es waren vor allem praktische und preiswerte Fahrzeuge, die ihren Weg auf den Markt fanden. In dieser Situation realisierte Ferry Porsche unbeirrt seinen Traum vom eigenen Sportwagen – und stellte fest, dass andere Automobilliebhaber diesen Traum mit ihm teilten. Die Selbsterfahrung prägte seinen Wunsch: „Ich stamme aus einer Zeit, wo man es nicht mehr erleben möchte, dass das Auto nichts anderes ist als eine Uniform.“ In der Realität waren es Selbstbewusstsein und Selbstvertrauen, die den Traum beflügelten: „Ich hatte im richtigen Augenblick eine Idee und ging das Risiko ein, diese Idee zu verwirklichen. Die Idee war, einen Sportwagen mit hervorragenden Leistungen und Fahreigenschaften zu bauen, und das Risiko ging ich ein, indem ich alle vorhandenen Mittel in die Produktion dieses Wagens investierte.“ Noch in der zweiten Jahreshälfte 1948 begann in Gmünd die Fertigung der ersten serienmäßigen Coupés und Cabriolets vom Typ 356, die ab dem Frühjahr 1950 in Stuttgart-Zuffenhausen gebaut wurden. Dass Ferry neben einem guten technischen Gespür auch unternehmerische Weitsicht besaß, beweist der am 17. September 1948 mit Volkswagen unterzeichnete Vertrag über die Zulieferung von VW-Teilen sowie die Nutzung des VW-Vertriebsnetzes. Ferry Porsche erreichte zudem, dass VW für jeden gebauten Käfer eine Lizenzgebühr zahlte, da dieser vor dem Krieg schließlich von Porsche entwickelt worden war. Diese Vereinbarung mit dem Volkswagenwerk bedeutete Sicherheit für das junge Unternehmen Porsche – besonders in finanzieller Hinsicht. Die Grundlage für den Ausbau der Porsche KG als Sportwagenhersteller war geschaffen. Es war das Resultat seiner eigenen Philosophie: „Über die Rezepte, erfolgreich zu sein, gibt es unzählige Bücher. In ihnen stehen alle möglichen guten Tipps. Ich habe keines dieser Bücher gelesen.“ Dem setzte er Thesen entgegen wie „Der Fortschritt muss vernünftig sein“ oder „Die Dinge im Leben kann man nicht erzwingen. Zwang ist etwas, was mir am verhasstesten ist“.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für das junge Unternehmen Porsche war auch die frühe Exportorientierung. Bereits 1950 ließ Ferry Porsche die ersten Wagen nach Amerika verschiffen. Auf dem größten und wichtigsten Absatzmarkt der Welt eroberte der Porsche 356 die Herzen der Sportfahrer und nicht zuletzt auch vieler Hollywoodstars im Sturm. Mit Modellen wie dem 356 Speedster traf Ferry Porsche instinktsicher die Wünsche der amerikanischen Kunden, an die bereits 1955 die Hälfte der gesamten Jahresproduktion verkauft wurde. Es war der feste Glaube, dass Automobil und Menschheit sich ergänzen: „Mit einem Auto war der Mensch frei. Und das Freisein, glaube ich, hat den Menschen verändert.“ Eine Lebensanschauung, die auch spielerische Ansätze zugelassen hat: „Daran, wie einer Auto fährt, kann man seinen Charakter erkennen.“

Neben dem Export war es Ferry Porsches Leidenschaft für den Motorsport, die zu einem Katalysator für den Erfolg der Marke Porsche wurde. Anstatt Reklame oder Werbung zu betreiben, sollten seine Sportwagen vor den Augen des Publikums durch Rennsiege für sich selbst sprechen. Der Rennsport bedeutete für Ferry Porsche zudem ständigen technischen Fortschritt, denn dort gesammelte Erfahrungen flossen direkt in die Perfektionierung der Serienmodelle ein, was den Wettbewerbsgeist im begeisterten Techniker schärfte: „Die Entwicklung des Automobils hat zu keiner Zeit einen Ruhepunkt gefunden. Viele Probleme stehen heute vor uns, und ebenso viele neue werden auf uns zukommen, wenn die heutigen gelöst sind. Wie bisher wird um weitere Perfektion gerungen werden. Zur Lösung all dieser Fragen hat stets der Sport einen wichtigen Beitrag leisten können, und er wird es auch in Zukunft tun.“

Doch nicht nur auf technischer Ebene, sondern auch auf sozialem Gebiet wollte Ferry Porsche sein Unternehmen ganz nach vorne bringen: Schon 1956 führte er die betriebliche Altersversorgung ein, und eine Porsche-Stiftung half fortan jenen Mitarbeitern, die unverschuldet in eine wirtschaftliche Notlage geraten waren. Unternehmer sein und Mensch bleiben war für ihn kein Gegensatz, sondern die logische Ergänzung, vielleicht sogar die Basis allen Erfolgs. Ferry Porsche verstand es, die Zeichen der Zeit richtig zu deuten und Marktveränderungen zu erkennen. Ende der 50er Jahre bestanden für den 356, der trotz aller „Fitness“-Programme seine Verwandtschaft mit dem VW-Käfer nicht verleugnen konnte, nur noch geringe Zukunftsaussichten. Statt einer Weiterentwicklung des bewährten Modells entschied sich Ferry Porsche für eine Neukonstruktion, die sich am bewährten Porsche-Konzept mit dem luftgekühlten Boxer-Heckmotor orientieren sollte. Keine leichte Aufgabe für ihn und sein Team, denn der 356 war nach ▸

1968
Der Erfinder und sein Sportwagen: Ferry Porsche mit dem 911

nur eineinhalb Jahrzehnten längst zum Klassiker geworden. Gezielte Selbstzweifel beschleunigten den Wunsch nach Evolution: „Das perfekte Auto gibt es nicht. Aber wir als Ingenieure und Designer müssen alles tun, um diesem Ideal immer näher zu kommen.“ War die Entscheidung erst getroffen, dann fiel es ihm leicht, dazu zu stehen: „Wir haben einfach das Auto gebaut, das wir für richtig hielten.“

Die Entscheidung für den von seinem ältesten Sohn Ferdinand Alexander gestalteten 911 war visionär, unterschied er sich sowohl in seiner Stilistik wie auch technisch grundlegend von allem bisher Dagewesenen. Dass Ferry Porsche das Zukunfts- und Erfolgspotenzial des durch und durch innovativen 911-Konzeptes erkannt hat, ist eines seiner großen Verdienste. Dahinter steckt auch ein ganz persönlicher Wunschgedanke: „Wenn man jedoch etwas schafft, das die Zeit überlebt, etwas, das von der Exzentrik bestimmter Epochen unberührt bleibt, etwas Zeitloses also, ist das die höchste Errungenschaft.“

Das Erfolgsrezept der 911-Baureihe war die Modellpolitik der beständigen Evolution, die den 911 zum perfekten Sportwagen reifen ließ. Aber auch neuen Ideen zeigte sich Ferry Porsche gegenüber aufgeschlossen. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats nahm er nach wie vor Einfluss auf die Unternehmensgeschicke. Gerne ließ er sich von den innovativen Ideen seiner Ingenieure begeistern und überzeugen. Mit den Typen 914, 924 und 928 verließ Porsche die gewohnten Fahrwasser – nicht immer zur Freude der „gusseisernen“ Kunden. Zum Unternehmenserfolg trugen aber auch diese Modelle bei, denn immerhin war in den 80er Jahren jeder zweite produzierte Porsche ein solcher Frontmotor-Sportwagen. Die Freiheitsliebe Ferry Porsches kannte kaum Grenzen, nur diese: „Einen Porsche darf man modifizieren und verbessern, aber der Charakter und die Unverwechselbarkeit müssen erhalten bleiben.“

Im Alter musste Ferry Porsche erleben, wie sein Unternehmen in eine existenzbedrohende Krise geriet. Doch auch als Porsche als Übernahmekandidat gehandelt wurde, betonte er stets den unbedingten Willen zur Selbstständigkeit. Gegen die Verzweiflung half ihm dies: „Es kommt darauf an, nie aufzugeben und einer Krise mit den richtigen Antworten zu begegnen.“ Mit dem unter dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Wendelin Wiedeking eingeleiteten wirtschaftlichen Turnaround war es ihm vergönnt mitzuerleben, wie sein Lebenswerk wieder auf die Erfolgsspur zurückfand. Mit seinem Tod am 27. März 1998 endete eine Ära – im selben Jahr lief der letzte luftgekühlte 911 vom Band.

Ein erfülltes Unternehmerleben war zu Ende. Doch eine erfüllte Weisheit ist Porsche bis heute erhalten geblieben: „Wir hegen alle den Wunsch, unsterblich zu sein. Deshalb versuchen wir etwas zu hinterlassen, das später beweist, dass wir hier waren und dass wir etwas von Bedeutung geleistet haben. Die Suche nach einem Zweck des Daseins ist universell und wird sich nie ändern. Ein Lebensziel zu finden ist die Essenz der menschlichen Seele. Deshalb sind funktionelle Designs so großartig … und so beruhigend.“ ◂

Der Autor Dieter Landenberger ist Leiter des Historischen Archivs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Ferdinand Anton Ernst (Ferry) Porsche

Geboren: 19. September 1909, Wiener Neustadt (Österreich)
Gestorben: 27. März 1998, Zell am See (Österreich)
Familienstand: 1935 Heirat mit Dorothea Reitz (1911–1985); vier Söhne: Ferdinand Alexander (geb. 1935), Gerhard (geb. 1938), Hans-Peter (geb. 1940) und Wolfgang (geb. 1943)

Der Ingenieur und Unternehmer war Sohn des Fahrzeugkonstrukteurs Ferdinand Porsche. Ferry Porsche machte aus dem Konstruktionsbüro seines Vaters den Sportwagenhersteller Porsche und gab dem 356 seine Urform. Er war bis zum Rückzug der Familie Porsche aus der operativen Unternehmensleitung im Jahr 1972 Geschäftsführer der Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG. Anschließend leitete Ferry Porsche den Aufsichtsrat der Porsche AG und wurde dessen Ehrenvorsitzender.

Exklusiv im Porsche-Museum

Als eine Edition des Porsche-Museums erscheint am 19. September das Buch „Ferry Porsche 100 Jahre/Years“. 220 Seiten, zweisprachig: deutsch/englisch. ISBN: 978 398 128 1620 Preis: 12,90 Euro

Ebenfalls zum 100. Geburtstag von Ferry Porsche bietet der Museumsshop eine Plakette an, die am Lufteinlassgitter befestigt werden kann. Sie ist aus Metall, hat einen Durchmesser von rund 95 Millimeter und kostet 24,90 Euro. Die Plakette ist auch per E-Mail zu beziehen: shop.museum@porsche.de.

Mehr unter **www.porsche.com/museum**

Mythos Porsche – dank Ferry Porsche

Ein Essay zum 100. Geburtstag des Firmengründers

Von Wolfgang Peters, Ressortleiter Motor und Technik bei der Frankfurter Allgemeinen Zeitung

Vielleicht erklärt sich wirklich alles aus einem einzigen Satz. Alles, was Prof. Dr. Ing. h.c. Ferry Porsche in seinem langen und reichen Leben initiiert, unternommen, erfolgreich abgeschlossen und mit der ihm eigenen zurückhaltenden und nach innen gerichteten Freude auch gefeiert hat, das alles hat womöglich mit diesem Satz zu tun. „Ich hätte die Aufgabe genau so angepackt wie du!“ Das sagte Ferdinand Porsche seinem Sohn im August 1947. Und der Vater klopfte seinem Sohn auf die Schultern, nachdem er sich die Konstruktionszeichnungen für den damals von Ferry Porsche entworfenen Cisitalia-Rennwagen lange angesehen hatte. Der Sohn, das kann man sich unschwer vorstellen, war stolz, erleichtert und erkannte, auf dem richtigen Weg zu sein. Auf einem Weg, der sein eigener werden sollte.

Dass auf diesem Weg ein Unternehmen entstanden ist, das in der Welt ebenso gilt wie in den Träumen der Buben, das war 1947 natürlich nicht abzusehen. Die Männer (und die Frauen natürlich), sie taten in diesen Jahren das, was sie konnten und was nötig war. Dass Ferry Porsche und seine Mitarbeiter (fast möchte man angesichts der damaligen Umstände sagen: seine Getreuen) in den Jahren 1947 und 1948 damit begonnen haben, einen Sportwagen zu bauen, das mag im Rückblick wie ein Traum erscheinen. Europa lag in Schutt und Trümmern. Menschen ohne Heimat zogen herum. Es gab nur das Notwendigste. Und in dieser Situation entschließt sich eine Handvoll von Technikern dazu, einen Sportwagen zu bauen. Die Gründe dafür sind rasch gefunden: Ferry Porsche fühlte sich dazu in der Lage, und er glaubte an einen Erfolg. Und er hatte bereits 1939 Pläne für einen Sportwagen gezeichnet und damit gerechnet, die Technik des entstehenden Volkswagens dafür einsetzen zu können. Es gibt aus dieser Zeit nach dem Krieg das berühmte Foto: Drei Viertel des Bildes werden vom rundlichen Bug eines niedrigen Autos dominiert. Aus der Sicht des Betrachters stehen links an dem Auto zwei Männer. Der offensichtlich ältere Mann ist Ferdinand Porsche, die Hände in den Taschen, das Gesicht gezeichnet nicht gerade von mürrischem, doch sicher skeptischem Blick. Daneben mit einer körperlichen Gestik, die Bewegung ausdrückt, dennoch selbstsicher und ruhig: Ferry Porsche. Der Sohn, die Zukunft und die Jugend verkörpernd, in korrekter Haltung, den Kopf leicht schief genommen und ein Lächeln mit zurückhaltender Freundlichkeit um den Mund und in den Augen. Keine Spur von überbordendem Stolz oder aufmüpfigem Verhalten gegenüber dem Vater. Eher bestimmt von der Sicherheit, doch bestehen zu können neben dem Genius und der Übermacht des Vaters. Aber ohne das väterliche Erbe gering zu schätzen. Ferry Porsche begann von diesem Augenblick an ein Leben des selbstsicheren Respekts zu leben. Er geriet in die Verantwortung gegenüber dem bald und rasch wachsenden Unternehmen mit seinen Menschen, gegenüber seiner eigenen Familie und seinem Namen.

Der Bub, der junge Mann, er war bereit, in diesen Zeiten der Nöte und des Notwendigen die größeren Schuhe zu tragen. Und er entwickelte in der Stille seines Wesens die gesamthafte Idee: Konstrukteur, Visionär und Unternehmer fanden zusammen in der Person von Ferry Porsche. Alles, was er in der Folgezeit dann mit den Söhnen und der Familie bewegte, das erscheint im Rückblick wie das Ergebnis von privaten Vergnügungen. Jeder neuen Entscheidung wohnt die Leichtigkeit der Folgerichtigkeit inne. So, als habe sich der Aufstieg von Porsche und von Ferry Porsche wie von selbst ergeben. Das war es natürlich nicht. Aber zunächst die rasche Folge der ersten Porsche-Typen, der Aufbau eines Modellprogramms und die innerste Zuwendung an den Rennsport, verbunden mit Erfolgen, die niemand dieser Marke zutraute, die ja aus einem geschlagenen und geschundenen Volk hervorgewachsen war, wenn man den deutschen Sprachraum einmal zusammenfasst. Dann die unverbrüchliche Idee, an dem einmal entstandenen Charakter der Sportwagen festzuhalten, der Einsatz für den klaren, puristisch geprägten und technisch definierten Porsche, der verlässlich und gleichzeitig souverän seine Bahnen zog und vom privaten Fahrer im grauen Alltag geschätzt werden konnte, ohne eine sportliche Diva auf Rädern zu werden. Ferry Porsche hieß nicht zufällig so wie seine Autos. Und dann jener Vorgang, mit dem es gelang, den Kern der Marke zu übertragen, ohne ihn zu verlieren. Das war der eigentliche Grund für die Geburt des Mythos Porsche.

Zu Beginn der sechziger Jahre ging es nicht um ein weiteres Modell. Es ging um nicht mehr und nicht weniger als um die Neuerfindung von Porsche. Allerdings unter der Voraussetzung, dass der innere Kern der Faszination erhalten blieb. Daraus entstand der Typ 911, wie er nach dem Protest von Peugeot kurzerhand getauft worden war. Die Franzosen hatten sich jegliche dreistellige Chiffre mit der Null in der Mitte patentieren lassen. Ferry Porsche entschied rasch. So wie er daran geglaubt hatte, dass sein Sohn Ferdinand Alexander der richtige Mann wäre für das Design. Und so kam es. Das Vertrauen in die Familie war der entscheidende Faktor für Ferry Porsche. Und sein unbeirrbarer Glaube an die Einfachheit und an die technische Orientierung im Kern seiner Autos. Dass nun seine nie restlos erfüllte Liebe an einen Porsche mit vier Sitzen verwirklicht wird, ist ein später Erfolg. So folgt auch der neue Panamera den Linien von Ferry Porsche. Hundert Jahre nach seiner Geburt. Und alles hatte für ihn mit einem einzigen Satz begonnen. ◂