



VW-Verbesserer Porsche, Porsche 356 B: Für jeden Volkswagen ...

## AUTOMOBILE

### PORSCHE

#### Einer für alle

(siehe Titelbild)

Zwei Männer erhielten im Spätsommer vergangenen Jahres den Auftrag, eine geheimnisvolle Fracht mit einem Lastwagen an ihren Bestimmungsort zu transportieren. Der Auftraggeber ermahnte die Männer zu äußerster Vorsicht. Einer von ihnen, so lautete die Instruktion, habe während der Fahrtpausen ständig am Wagen zu wachen. Niemand dürfe unter die Plane des Lastwagens blicken, bevor das Ziel erreicht sei.

Ohne Zwischenfall gelangten die derart scharf vergatterten Fahrer ans Ziel. Verborgen und verpackt unter der Plane des Lastwagens, war eine auto-

mobilitische Novität vom Porsche-Werk in Stuttgart-Zuffenhausen zum Volkswagenwerk nach Wolfsburg gerollt:

Es war der von der Stuttgarter Karosseriebaufirma Reutter karosserierte und von den Porsche-Ingenieuren ein letztes Mal gründlich durchleuchtete und getestete Prototyp des neuen VW 1500. Er wurde, gleichzeitig mit einem auf zwei Liter Hubraum und 130 PS verstärkten Porsche-Neuling der Preis- und Leistungskategorie des Mercedes 300, am Donnerstag vorletzter Woche auf der Automobilschau in Frankfurt am Main erstmals der breiteren Öffentlichkeit präsentiert.

„Zu der naheliegenden Frage“, schrieb das Stuttgarter Fachblatt „Auto, Motor und Sport“, „ob Konzeption und Konstruktion auch dieses ‚zweiten‘ Volkswagens von der Firma Porsche stammen, war aus Zuffenhausen kein Kommentar zu erhalten.“

Der in Zuffenhausen nicht erhältliche Kommentar kam aus Wolfsburg. Unwillig über die öffentlich ausgespro-

chene Vermutung, das größte Automobilwerk Europas (Tagesproduktion: 4200 Wagen) lasse sich von Deutschlands kleinster Automobilfabrik (Tagesproduktion: knapp 40 Wagen) ein neues Modell konstruieren, verkündete VW-Generaldirektor Heinz Nordhoff knapp: „Die Behauptung, der neue VW sei durch Porsche konstruiert worden, ist unrichtig.“

Immerhin mußte Nordhoff bestätigen, was das Millionenvolk der Volkswagenfahrer nicht wußte, obgleich es in Fachkreisen seit langem kein Geheimnis mehr ist:

Zwischen dem Volkswagenwerk und der Firma Porsche, deren Gründer, Professor Ferdinand Porsche, vor fast dreißig Jahren den Volkswagen entwarf, besteht eine „sehr enge Zusammenarbeit“.

Wie intim die Allianz zwischen den Großserien-Produzenten von Wolfsburg und den Miniserien-Fertigern von Zuffenhausen ist, bekundete unlängst in vertrautem Kreis der 52jährige Chef des Zuffenhausener Unternehmens, Gründersohn Ferdinand („Ferry“) Porsche: Das Unternehmen Porsche und das VW-Werk arbeiten zusammen, „als wären wir eine Firma“.

Der Chef der Firma Porsche, die einst den Volkswagen vom technischen Embryo zur produktionsreifen Robustnatur entwickelte, ist der Erbe eines Familienunternehmens, das nach dem Hinscheiden der Borgward-Autofabrik als einziges deutsches Automobilwerk noch den Namen seines Inhabers trägt:

Professor-Sohn Ferry Porsche raffte die Reste der nach dem Kriege in Baracken vegetierenden „Dr.-Ing. h. c. F. Porsche K.G.“ zusammen und kurbelte eine eigene Automobilproduktion an, deren Erfolg ihn selber überraschte. Ferry Porsche, der auf Unbefangene wie ein Playboy mit dem Habitus eines angelsächsischen Privatgelehrten wirkt, erzielte aus den Trümmern des väterlichen Unternehmens heraus auf Anhieb einen automobilistischen Markterfolg neuen Typs, der ihn zum Industriemillionär machte.

„Niemals“, so erinnert sich Ferry Porsche, der häufig aussieht, als sei er gerade durch den Witz des Tages gekränkt worden, „hätte ich 1950 geglaubt, daß wir mehr als 500 Stück verkaufen könnten.“ Gegenstand seiner Skepsis war der zweiseitige Sportwagen „Porsche 356“, der heute populärste in Serie gefertigte Heckmotor-Sportwagen der Welt.

Obwohl der Wagen den Charakter eines schnellen Bruders des Volkswagens nicht verleugnet, wurde er zum rollenden Statussymbol für Sozialprestige und motorisierten Snobismus, zum Spielzeug für Renn-Amateure und zum Gegenstand eines neuen Kults, den über 7000 Sport-Erfolge des Porsche-Werks noch verstärkten.

„Der Porschefahrer ist der Herr der Landstraße und der Autobahn — deshalb benimmt er sich auch wie ein Herr“, renommierte Porsches Hauspostille „Christophorus“ selbstgefällig. Und der Düsseldorfer „Mittag“ urteilte: „Porsche-Fahrer sind keine gewöhnlichen Autofahrer.“

Tatsächlich fühlen sich die Fahrer keiner anderen Automarke der Welt einander so innig verbunden wie Porsche-Besitzer. Sie halten regelmäßig — auch unter Werksregie — „Porsche-Mee-

tings“ ab und haben sich zum Teil sogar in eigenen Klubs organisiert.

Kennzeichnend für ihren Gemeinschaftsgeist ist eine Grußzeremonie, die selbst bei höchstem Tempo nur selten unterbleibt: Auf offener Straße grüßen sie einander durch Anblinzeln mit der Lichthupe oder durch Armwinken.

„Sie haben so eine Art Standesdünkel auf die deutschen Straßen gebracht“, mokierte sich die „Welt“ über den Porsche-Kult und seine Anhänger, „sie sind gewissermaßen die ‚Corporierten‘ unter den bundesdeutschen Automobilisten.“

Zu diesen Corporierten zählte Alfried Krupp von Bohlen und Halbach ebenso wie Prinz Bertil von Schweden, ein Prinz von Thurn und Taxis, Spaniens Thronprätendenten-Sohn Juan Carlos, Fürst Metternich, König Sauds Lieblingssohn Prinz Maschur (mit Chauffeur), der Dirigent Herbert von Karajan, aber auch der ehemalige Catcher Conny Rux und der Balltreter Helmut („Boß“) Rahn.

Ohne Fließband gefertigt, Stück für Stück wie kostbare Schweizer Chronometer mit größter Präzision zusammengebaut, repräsentieren die Porsche-Wagen — wie das Fachblatt „Automobil, Technik und Sport“ ausschmückte — „eine Exklusivität... wie sie nur der sagenhafte Rolls-Royce für sich buchen kann oder früher einmal Ettore Bugatti“.

Die Exklusivität der Porsche-Wagen zeigt sich bereits bei ihrer Fertigung. „Porsche fahren heißt nicht nur sicher fahren“, lobte die „Welt“ die bauliche Güte des Zuffenhausener Autos, „sondern auch in einem Auto sitzen, das beste deutsche Qualitätsarbeit verkörpert.“

Auch das britische Fachblatt „The Autocar“ pries die „ungewöhnliche Präzision“ der Porsche-Fertigung.

Eingespielte Montage-Mannschaften bauen die Porsche-Wagen nicht nach weitgehend mechanisierten Fließbandmethoden, sondern nach dem sogenannten Taktverfahren aus vorgefertigten Teilen zusammen. Jedem Team obliegt ein bestimmter Bauabschnitt, den es mit äußerster Akribie zu bewältigen sucht, denn die Mechanikergruppen stehen untereinander in einem scharfen Qualitätswettbewerb.

Über seinen Ausgang befindet eine aus vier Etappen bestehende Inspektion. Von den 255 Beschäftigten der mechanischen Abteilung und der eigentlichen Fertigung befaßt sich jeder fünfte ausschließlich damit, die handgemachte Maßarbeit auf Präzision und Güte zu kontrollieren.

„Eine Verarbeitung dieser Klasse“, merkte der Düsseldorfer „Mittag“ an, „gehört in unserem Stadium des Automobilbaues leider zu den Ausnahmen.“

Seit der zaghaften Prognose von 1950 sind weit über 40 000 Porsche-Sportwagen aus der Zuffenhausener Montagehalle gerollt. Doch der Markt zeigt trotz abflauernder Automobil-Konjunktur noch immer kein Anzeichen einer Porsche-Sättigung.

Das Porsche-Werk sucht seit Jahren verbissen, seine Produktion zu steigern. Unter diesem Zwang ist bereits ein Brauch weggefallen, der zum Ansehen der Porsche-Wagen beigetragen hat: Jeder einzelne Motor wurde von jeweils einem Mechaniker montiert, der sein Werk zum Schluß wie ein Künstler signierte — er hämmerte seine Initialen in das Kurbelgehäuse. Wegen der wach-

senden Stückzahlen mußte Porsche vor geraumer Zeit für die Motormontage ein kleines Motorenband einrichten.

Unter derartigen Anstrengungen erzielte das Porsche-Werk zwar im Juni 1961 mit 900 Einheiten einen neuen Monatsproduktionsrekord. Zur selben Zeit lagen jedoch schon Bestellungen für zwölf Monatsproduktionen vor.

Ein Porsche hat nur zwei vollwertige Sitzplätze, und es gilt als ausgemacht, daß ein Porsche-Fahrer mangels ausreichenden Kofferraums bei längeren Reisen sein Gepäck vorausschicken muß. Trotzdem nehmen Porsche-Käufer in einer Zeit, in der nahezu jedes Auto sofort oder kurzfristig lieferbar ist, die langen Lieferfristen in Kauf, um für den Preis eines dreifachen Monatsgehalts des Bonner Wirtschaftsministers Erhard — je nach Wagentyp zwischen 13 850 und 16 950 Mark — einen Sportwagen der Marke zu erwerben, mit der 1955 Amerikas Teenager-Idol James Dean in den Tod raste\*.

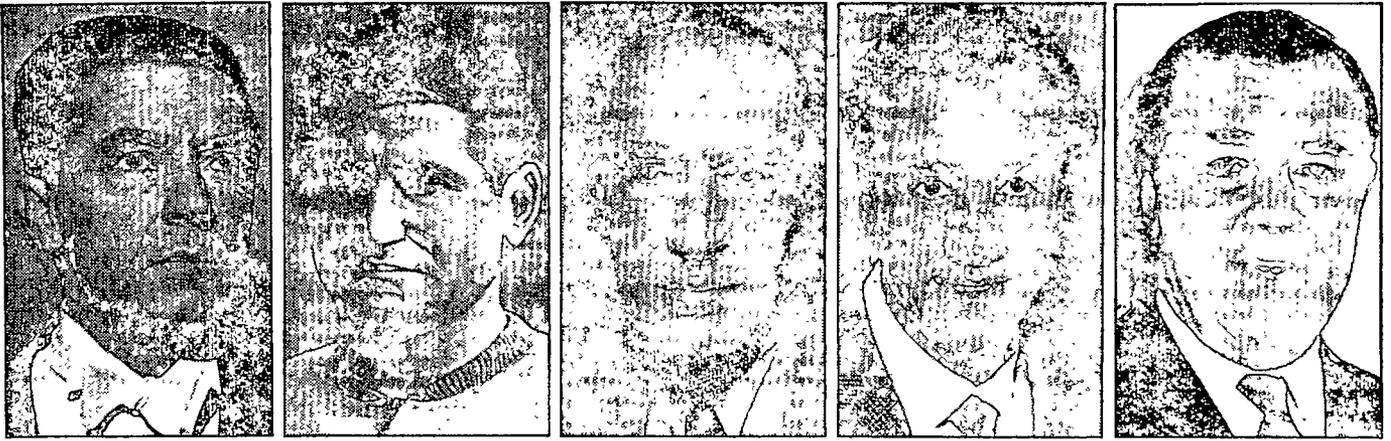
Viele Porsche-Fahrer wollen nicht warten, bis ihnen die Fahrzeuge am Heimatort ausgeliefert werden. Sie holen ihren Wagen selbst im Werk ab. Besonders unter amerikanischen Porsche-Käufern hat sich die Sitte eingebürgert, mit Charterflugzeugen nach Stuttgart zu fliegen.

Die US-Porsche-Liebhaber erhalten vom Werk Unterricht im sportgerechten Gebrauch ihrer brandneuen Sportvehikel, damit sie anschließend auf einem Europatrip sofort das „Fahren in

\* Die Preise gelten für die 1,6-Liter-Porsche-Wagen. Der in Frankfurt vorgestellte 2-Liter-Typ, der vom Frühjahr 1962 an gebaut werden soll (Tagesproduktion: ein Exemplar), wird 23 700 Mark kosten.



... eine Mark an Porsche: VW 1500 auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung



Porsche-Corporierte Karajan, Rahn, Krupp, Rux, Prinz Bertil: Spielzeug mit Snob-Appeal ...

seiner schönsten Form" (Porsche-Hauszeitschrift „Christophorus“) genießen können.

Seit elf Jahren ist die Karosserieform des Porsche im Prinzip nicht mehr geändert worden. Aber es vergeht kein Jahr, ohne daß Porsche-Wagen auf Automobilsalons Schönheitspreise gewinnen.

Weltrekordfahrten und Sport-Erfolge trugen dazu bei, den legendären Ruf des sportlichen Serien-Autos mit dem röhrenden Auspuffton auch dem weniger kapitalkräftigen Publikum ins Bewußtsein zu prägen: Der Porsche wurde in breitesten Benzinreisen zum gültigen Maßstab für die Beurteilung von Automobilen.

Die Fahreigenschaften des Autos, „mit dem man sich niemals langweilt“ („The Autocar“), animierten die Tester zu Lobeshymnen. „Er ist ein Auto, das den Teufel im Leibe hat“, urteilte der Hamburger Autotester Hans-Werner Bruckmann über den Porsche-Typ „Super 90“.

„Selbst Anfänger“, schrieb der Fachtester Heinz-Ulrich Wieselmann in der Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ über den Porsche-Sportwagen 356 B, „können ihn sofort schnell fahren, er nimmt nichts übel, neigt, auch wenn übermütig behandelt, nicht zum Aus-

brechen und Wegrutschen — Prototyp des ‚forgiving car‘.“

Über den Porsche „Super 90“ urteilte der gleiche Tester: „Es werden Serienautos gebaut, die schneller sind als er, aber ich kenne keines, mit dem man schneller oder, bei gleichem Tempo, ebenso sicher um die Ecken fahren kann.“

„Wir haben ganz eigene Ansichten über Autos“, referierte Firmenchef Ferry Porsche über die bei der Fertigung seiner Wagen gültigen Maximen. „Die innere Sicherheit . . . die fängt bei uns nicht am gepolsterten Armaturenbrett, an der weichen Sonnenblende und am Sicherheits-Lenkrad an: Das alles haben wir natürlich auch, das sind ganz selbstverständliche Attribute. Bei uns fängt die innere Sicherheit bei den Bremsen an, bei der Straßenlage, bei der exakten Lenkung. Wir wollen es gar nicht zu Unfällen kommen lassen.“

„Immer wieder ist es . . . ein Erlebnis“, schrieb denn auch die „Internationale Automobil-Rundschau“, Zürich, über den Porsche „1600 S“, „welche Fahrleistungen sich mit dem elegant geduckten, strömungsgünstig gestalteten Wagen trotz relativ bescheidener Motorleistung herausfahren lassen.“

Tatsächlich verblüfft an den Porsche-Autos, daß sie hohe Spitzengeschwindigkeit und rapide Beschleunigung nicht aufgrund ungewöhnlich hoher PS-Leistungen ihrer Motoren erzielen. Diese Vorzüge sind vielmehr zwei anderen Eigenschaften zu danken:

- ▷ der strömungsgünstig geformten Karosserie, die einen besonders geringen Luftwiderstand bietet, sowie
- ▷ dem schon am Volkswagen bewährten Heckmotorantrieb, der — im Gegensatz zu der bei Frontmotorbauweise notwendigen Kardanwellenübertragung — die Motorkraft unter besserer Hinterachsbelastung nahezu direkt auf die Antriebsräder überträgt und mithin sogenannte Reibungsverluste weitgehend verhindert.

So erreicht zum Beispiel der Porsche-Typ „1600 Super“, der aus 1600 Kubikzentimeter Hubraum 75 PS bezieht, mit knapp 180 Stundenkilometern etwa die gleiche Höchstgeschwindigkeit, für die der britische Sportwagen „MG Mk. II“ — einer der Hauptkonkurrenten Porsches auf dem Sportwagenmarkt — bei gleichem Hubraum 90 PS benötigt.

In den USA ist die wachsende Wertschätzung für Porsches schnelle Sportwagen besonders augenfällig: Im Jahre 1960 konnte das Zuffenhausener Werk mit 2950 verkauften Wagen seinen Anteil auf dem größten Sportwagenmarkt gegenüber 1955 verdoppeln.

Zwar wird der amerikanische Markt von den englischen Sportwagen-Typen „MG“, Austin Healey, Triumph und Jaguar beherrscht. Während jedoch die Absatztendenz dieser britischen Marken seit dem vergangenen Jahr rückläufig ist, konnte Porsche seine Verkaufsziffern steigern. Dabei gelang es den Süddeutschen, die Jaguar-Werke, die noch im vergangenen Jahr 5369 Wagen (einschließlich Limousinen) in den USA verkauften, im ersten Halbjahr 1961 bereits knapp zu übertreffen.

Die Gesamtproduktion der Porsche-Werke, die 1950 noch ganze 298 Stück betrug, erreichte 1960 den neuen Höchststand von 7700 Wagen. Der Umsatz kletterte zum erstenmal über die 100-Millionen-Grenze.

Im gleichen Jahr ordnete Ferry Porsche an, daß die Arbeiter des Werks den Angestellten formal angepaßt werden sollten: Porsche übernahm sämtliche Stundenlohnempfänger in den Monatslohn. Das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Porsche-Mitarbeiters liegt bei 9360 Mark — fast tausend



... und dem Teufel im Leib: Porsche-Fahrer Dean (1955)

# Vorsicht Glas!

Kein Problem für den Multi-Fahrer. Die Bedienung seines Gabelstaplers ist so narrensicher konstruiert, daß er sich ganz auf die Stapelarbeit konzentrieren kann. Sanft und millimetergenau setzt er die Last auf den Stapel.



## Wer kauft Multi-Gabelstapler?

Die gesamte Industrie  
Großhandel  
Speditionen und Lagereien  
Eisenbahnen  
Post  
Flughäfen  
Seehäfen  
Kommunalverwaltungen

## Welche Typen baut STILL?

Elektro-Drei- und Vierrad-  
Gabelstapler  
0,6 bis 2,5 t Tragkraft  
Diesel-Drei- und Vierrad-  
Gabelstapler  
1 bis 2,5 t Tragkraft  
Elektro-Karren  
Elektro-Werkschlepper



**MULI-Transportgeräte von STILL aus Hamburg**



**HANS STILL  
AKTIENGESELLSCHAFT**

Hamburg-Billstedt  
Liebigstraße 33 · Tel.: 731011  
Fernschreiber: 02 11141

Fordern Sie den laufenden  
Bezug unserer Hausmitteilung  
„Die Transportarbeit“.

DEUTSCHLAND

Mark über dem Durchschnittseinkommen der Angestellten und Arbeiter des Volkswagenwerks in Wolfsburg. . .

Die florierende Produktion schneller Sport-Autos repräsentiert die Bedeutung der Firma indes nur nach außen. Porsches eigentliche Sonderstellung in der Automobil-Industrie wird weder durch Produktionszahlen oder Sport-Erfolge noch überhaupt augenfällig: Sie gründet sich auf die verborgene Tätigkeit einer Ingenieurs-Elite in den Konstruktionsbüros und auf den Prüfständen des Zuffenhausener Werks.

Denn insgeheim unterhält die Firma eine Zauberküche für technische Entwicklungen, die — im Gegensatz zu den Konstruktions- und Versuchsabteilungen anderer Automobilwerke — Konstruktionsaufträge fremder Firmen, selbst der ärgsten Konkurrenz, übernimmt und mit anerkannter Findigkeit ausführt. Ein augenscheinlich nie versiegender Einnahmestrom an Honoraren und Lizenzgebühren läßt auf die Wertschätzung schließen, die sich Porsche auch auf diesem Gebiet bei seinen Firmen-Kunden erworben hat.

Aus dieser Eigenart des Werks erklärt sich auch die eigentümliche Zusammensetzung des Personals, das Ende 1960 aus 732 Arbeitern und nicht weniger als 518 Angestellten bestand. Porsche beschäftigt weit mehr Ingenieure und Zeichner als ein Werk dieser Größenordnung für seinen eigenen Bedarf benötigt. Denn 50 Prozent der Kapazität des Porsche-Konstruktionsstabs sind ständig durch Fremdaufträge beansprucht.

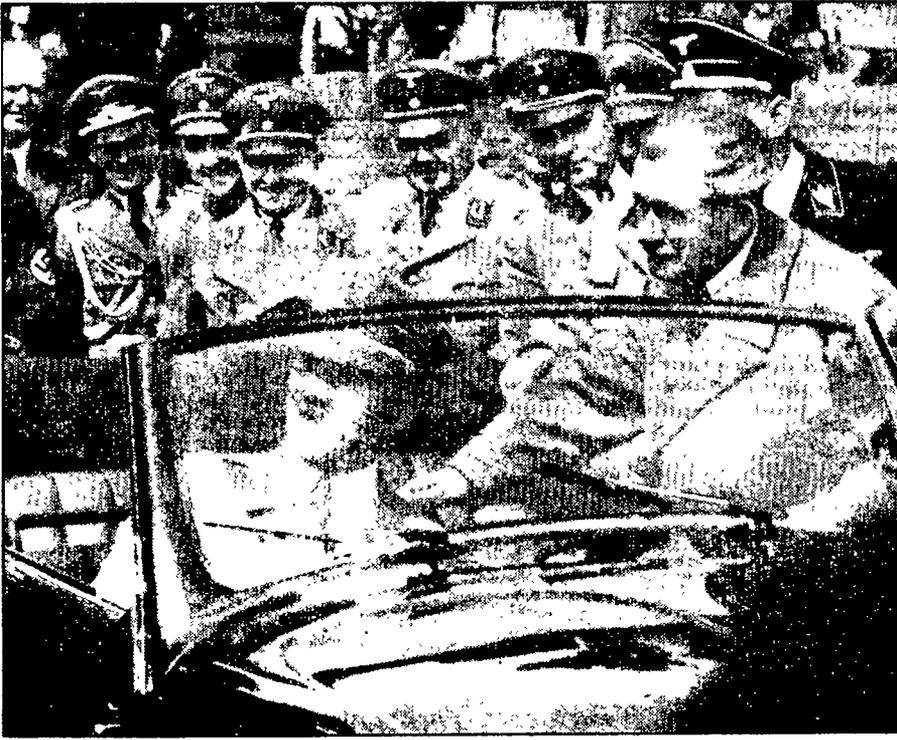
Die fremden Auftraggeber wenden sich mit ihren Entwicklungswünschen vor allem deshalb an die Firma Porsche, weil das Werk auf nahezu jedem automobil-technischen Fachgebiet über mehrere talentierte Spezialisten verfügt. Porsche vermag daher schneller brauchbare Resultate zu liefern als manche einseitig bemannte Versuchsabteilung eines großen Werks.

Ein weiterer Grund für die Vergabe von Entwicklungsaufträgen gerade nach Zuffenhausen ist, daß Porsche über einen speziellen Typ Ingenieur verfügt: den sogenannten Fahr-Ingenieur. Diese hochbezahlten Techniker (Ferry Porsche: „Jeder von ihnen könnte woanders Chef sein“) vereinen zwei seltene Eigenschaften: Sie haben die Fahrroutine eines Grand-Prix-Fahrers, sind aber zusätzlich in der Lage, aus dem Fahrverhalten des Wagens jene technischen Schlüsse zu ziehen, die der jeweilige Versuch ermöglicht. Derartig erstklassige Universal-Techniker sind so rar, daß sie, außer bei Porsche und — in geringerer Anzahl — bei Daimler-Benz und BMW, in keinem anderen deutschen Automobilwerk anzutreffen sind.

Ferry Porsche: „Mit meiner Crew mache ich alles — vom fertigen Prototyp bis zur Vergabe eines Patents über eine simple Bremse für ein Ausstellfenster.“ Diese Rolle trägt dem Crew-Chef innerhalb der Automobilindustrie nicht nur Anerkennung ein.

„Wir sind“, sagt Ferry Porsche, „von den Ingenieuren der anderen Werke nicht gern gesehen — von den Kaufleuten wohl, wenn wir Erfolg bringen.“

Porsche muß bei seinen Verträgen mit den auftragerteilenden Firmen häufig die Bedingung akzeptieren, über



VW-Fahrer Hitler, VW-Schöpfer Porsche (1938): 'Ein Volk motorisiert

seine Tätigkeit für das jeweilige Werk nichts verlauten zu lassen. Die betreffenden Firmen möchten die Porsche-Arbeit gern als eigene Leistung ausgeben.

So entwarf die Porsche-Konstruktionsabteilung für verschiedene fremde Werke eine Reihe von Prototypen, deren technische Einzelheiten von Porsche streng geheimgehalten werden. Sicher ist nur, daß die Prototypen nicht in jedem Fall auch später in Serie gebaut wurden.

Als durchschlagender Lizenzerfolg erwies sich vor allem ein raffiniertes

Porsche-Patent. Porsche entwickelte ein neuartiges Synchron-Getriebe (Ring-synchronisation). Es brachte nicht nur bauliche Vorteile, sondern war den herkömmlichen Synchronisationsformen auch technisch überlegen: Das Porsche-Getriebe schaltet schneller.

Kein Wunder, daß sich der englische Rennstall „Vanwall“, der italienische Rennwagenkonstrukteur Ferrari und auch die Daimler-Benz AG (für ihre in den Jahren 1954 und 1955 erfolgreichen Mercedes-Rennwagen Typ W 196) die Vorteile des von dem Porsche-Konstrukteur Leopold Schmid ausgetüf-



Go-Kart-Fahrer Porsche: Die Konkurrenz modernisiert

Für besseren Kontakt von Mensch zu Mensch



*Die Gläser werden klingen*

Wo immer man ein Jubiläum feiert, jubeln Ihre schönen Blumen mit. Ferngelenkt durch FLEUROP, ergreifen sie in Ihrer Vertretung zur rechten Zeit das Wort, das überall verstanden und nicht so leicht vergessen wird.

Auch die Wiederkehr des Tages, an dem Sie mit diesem oder jenem guten Geschäftsfreund das erste Mal in Verbindung kamen, ist ein willkommener Anlaß für einen überraschenden Blumengruß – zum Dank für das Vertrauen, das man Ihnen schenkt.



**SAG ES MIT BLUMEN  
DURCH**

**FLEUROP**

**BLUMEN IN ALLE WELT**

teilten Schnellschaltgetriebes zunutze machten.

Für den zivilen Bedarf wird das Porsche-Getriebesystem von den deutschen Firmen BMW und Hans Glas GmbH, dem französischen Simca-Werk, der italienischen Firma Alfa Romeo und den bedeutenden englischen Automobilproduzenten BMC und Meadows verwendet.

Porsche kassiert dafür an Lizenzgebühren nach fachmännischer Schätzung pro Lastwagengetriebe acht Mark und für jedes Personenwagengetriebe zwei Mark.

Weitere beträchtliche Lizenzgebühren erhält Porsche von der „Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH“ in Friedrichshafen, die freilich nur noch der Name mit dem Zuffenhausener Werk verbind-

Probleme, daß sich die Zuffenhausener Techniker neben der Entwicklung von Industriemotoren (unter anderem für landwirtschaftliche Zwecke, Feuerspritzen, Generatoren, Kräne, Winden) sogar mit Flugzeugmotoren beschäftigen, die auf der Basis des Automobil-Aggregats entstanden. So baut Porsche für eine amerikanische Hubschrauber-Firma ebenso Triebwerke wie für eine Reihe von Sportflugzeugen, darunter zum Beispiel das Modell „RW 3“, dessen Luftschraube am Heck angebracht ist.

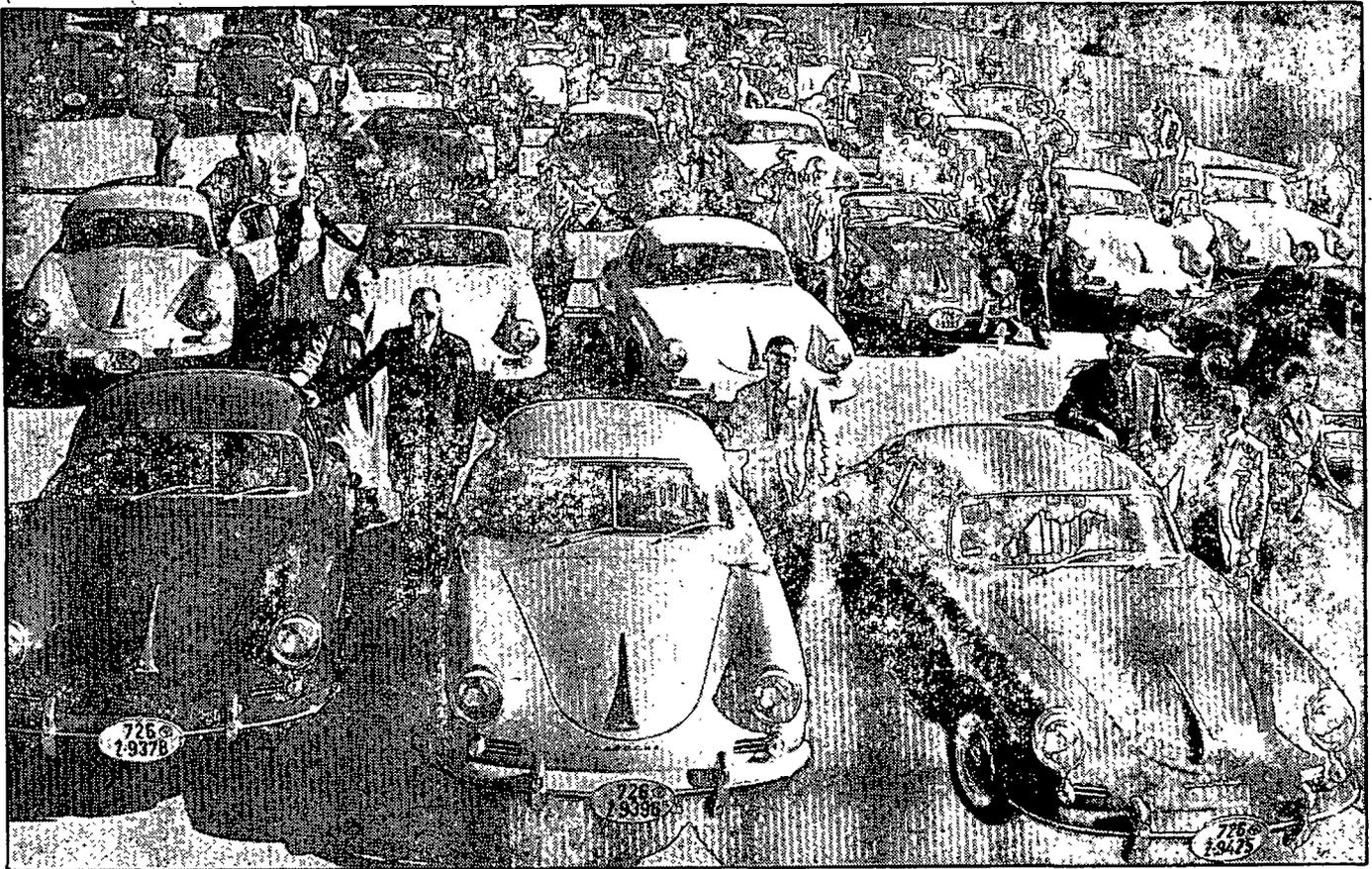
Die hohe Wertschätzung ihrer pfiffigen Einfälle können die Mitarbeiter der Zuffenhausener Ideen-Brutanstalt freilich nicht nur an Hand von Honoraren ermesen. Ferry Porsche: „Alle klauen; es ist praktisch nichts mehr schutzfähig.“

dem Werksgelände seinen Hut in den Schnee.

Ursache war stets, daß von Porsche angestrebte Konstruktionen auf den Widerstand der Wirtschaftsmanager stießen. Sie beurteilten Porsches Vorhaben vor allem unter kaufmännischen Gesichtspunkten.

Ferdinand Porsche zog mit einigen Konstrukteuren in den Ulrichsbau der Stuttgarter Kronenstraße und schaffte fortan nach eigenem Gutdünken und für Order fremder Firmen.

Die automobiltechnische Maßschneiderei begann alsbald zu florieren. Porsche entwarf auf Bestellung, beginnend mit einem Zwei-Liter-Tourenwagen für die Firma Wanderer, eine Reihe von Automobilen, darunter jene Kleinwagen der Motorradfirmen Zündapp und



Meeting amerikanischer Porsche-Käfer in Stuttgart: Blindel-Kult auf allen Straßen

det. Sie ist eine Tochtergesellschaft der Mannesmann AG und baut landwirtschaftliche Schlepper nach dem System Porsche (luftgekühlter Dieselmotor mit Ölzentrifuge).

Noch auf andere Weise befruchtet die Firma Porsche fremde Werke. So rüstete zum Beispiel der amerikanische Konzern General Motors seinen Heckmotortyp „Chevrolet Corvair“ im Versuch mit Porsche-Motoren aus, um die bei Porsche gewonnenen Erfahrungen über den Heckmotorantrieb auszuwerten. Umgekehrt werden bei Porsche die Erzeugnisse fremder Auto-Werke durchgetestet, weil es den Porsche-Ingenieuren im Hinblick auf Konstruktionsaufträge darauf ankommt, Daten von Fremdfahrzeugen im eigenen Versuch zu ermitteln.

Es spricht für die Vielfalt der im Porsche-Konstruktionsstab anfallenden

Porsches Konstrukteure sehen in der Nachahmung ihrer Ideen einen Maßstab für die Güte ihrer Arbeit. „Wenn etwas nicht mindestens innerhalb eines Jahres geklaut wurde“, lautet ein Firmen-Kalauer, „dann war es nicht gut.“

Mit der Auftragsarbeit für fremde Werke gegen Honorar setzt Ferry Porsche eine Tätigkeit fort, für die sein Vater, Professor Ferdinand Porsche, die Firma vor 30 Jahren eigens gegründet hatte.

Der polterhafte, geradezu choleric veranlagte Konstrukteur war mit Eklat aus zwei hochbezahlten Stellungen geschieden. „Leckts mich, ihr Saubagasch!“ war sein Abschiedsgruß an den Aufsichtsrat der österreichischen Austro-Daimler AG im Jahre 1923. Und bevor er 1928 tobend von Daimler in Stuttgart Abschied nahm, stampfte er auf

NSU, die zwar nicht in Serie gebaut wurden, jedoch als Vorläufer des Volkswagens in die Automobilgeschichte eingingen.

Denn nun traf der von Hitler persönlich geförderte Regierungsauftrag ein, der Porsches Weltruhm als Konstrukteur begründete: Trotz karger Honorarvorschüsse vermochte Porsche seine Vorstellung von einem Volksautomobil zu verwirklichen.

Porsche damals über seine VW-Idee: „Um die bisher üblichen Gebrauchswagen zu Volkswagen zu machen, bedarf es meiner Ansicht nach grundsätzlich neuer Lösungen.“

Bis dahin waren Frontmotorbauweise mit Wasserkühlung und Abfederung durch Blattfedern die grundsätzlichen Baumerkmale in der Automobilfertigung gewesen. Porsches neue Hauptmerkmale:

KINTORE

100%  
Scotch  
BlendEin  
mannlich herber  
Scotch WhiskyALLEINIMPORT: SOHNE IN RHEINGOLD  
IMPORTABTEILUNG: WIESEBADEN SCHEFFELSTEDT

KINTORE

Heckmotor mit Luftkühlung und Abfederung des Wagens durch Drehstäbe.

Während Volkswagen-Auftraggeber Hitler das Volk auf andere als von Porsche gewollte Art mobilisierte — Porsche mußte für Militärzwecke mehr als ein Dutzend Sonderausführungen des VW entwerfen —, erwies sich die neue, baulich einfache Abfederung des Volkswagens durch Drehstäbe für das Konstruktionsbüro Porsche gleichsam als Dukatenesel.

In- und ausländische Firmen waren von der neuartigen Federungsmethode derart angetan, daß Porsche für die Firmen Hanomag, Citroën, Morris, Standard, Volvo, Mathis, Austro-Fiat und Alfa Romeo gleichfalls Drehstabfederungen entwerfen mußte und für seine Patente Lizenzgebühren kassieren konnte.

Als Vorteil erwies sich außerdem, daß Ferdinand Porsche seinen Konstrukteurstab nicht erst auf Bestellung an die Reißbretter schickte. Als ihn die Direktoren der Auto Union 1932 fragten, ob er für sie einen schweren Rennwagen nach der damals gültigen Höchstgewicht-Rennformel (750 Kilo) bauen wolle, antwortete Porsche: „Ich habe ihn schon in der Tasche.“

Porsche hatte insgeheim einen Rennwagen — längst nicht seinen ersten — konstruiert, den er ursprünglich in eigener Regie in die Rennen schicken wollte.

Nach Übernahme des Projekts durch die Auto Union gedieh Porsches Entwurf, der selbstverständlich einen Heckmotor und später auch Drehstabfederung vorsah, 1934 zu jenem populären Renn-Vehikel mit 16-Zylinder-Kompresormotor, mit dem die Rennfahrer Bernd Rosemeyer, Hans Stuck und Tazio Nuvolari die Motorenschlachten gegen die von Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch und Hermann Lang gesteuerten „Silberpfeile“ von Daimler-Benz ausfochten. Mit einem von Porsche aus dem Rennwagen entwickelten Spezial-Rekordfahrzeug verunglückte Rosemeyer 1938 tödlich.

Da Porsche die ersten drei Versuchsvw in der Garage seiner Stuttgarter Villa am Killesberg fertigen mußte, die Konstruktionsaufträge sich häuften und die Entwicklungsarbeit am heranreifenden Volkswagen immer umfangreicher wurde, errichtete er 1938 ein eigenes Entwicklungs-Werk in Stuttgart-Zuffenhausen.

Indes, so umwälzend sich seine Ideen auf den gesamten Automobilbau auswirkten — die Genialität des Professors Porsche bestand zu einem wesentlichen Teil auch darin, zur Verwirklichung seiner Gedankenflüge ein Team talentierter Ingenieure um sich zu versammeln.

Eine seiner größten Leistungen, behaupten Porsche-Kenner, sei gewesen, zu einem sehr frühen Zeitpunkt den Wert Karl („Papa“) Rabes richtig eingeschätzt zu haben. Ferdinand Porsche holte den Zuffenhausener Konstruktionschef Rabe schon 1913 als Achtzehnjährigen in seinen Mitarbeiterstab, nachdem sein Scharfblick in ihm einen besonders befähigten Konstrukteur erkannt hatte.

Dasselbe gilt für einen weiteren Porsche-Konstrukteur, den 60jährigen Franz Xaver Reimspieß. Er schafft seit 1931 für Porsche. Von ihm, dem geistigen Vater des VW-Motors, stammte der Vorschlag, einen Vier-Zylinder-Boxermotor zu wählen. Ferdinand



Porsche-Konstrukteur Reimspieß  
Was nicht geklaut wird...

Porsche hatte zunächst dem weniger elastischen Zweizylinder-Prinzip den Vorzug geben wollen. Reimspieß hat den VW-Motor unter den wachsamen Augen des Professors vollständig durchkonstruiert; für seinen Vorschlag steckte ihm der alte Porsche eine karg bemessene Sonderprämie zu: 100 Reichsmark.

Viele wichtige Details am Auto-Union-Rennwagen und am Volkswagen, die im Zuge einer historischen Vereinfachung lange Zeit Porsche selber zugeschrieben wurden, hatten in Wahrheit Rabe und Reimspieß konstruiert. Porsche, der Lücken in seinen mathematischen Kenntnissen mit angeborenem technischen Instinkt überbrückte, besaß die Fähigkeit, seinen Leuten die kompliziertesten Aufgaben schmackhaft zu machen.



Porsche-Konstrukteur Rabe  
... war nicht gut

Doch er trieb seine Angestellten auch an, war nie zufrieden, kümmerte sich als fanatischer Praktiker um jede Schraube und war mit cholерischen Ausbrüchen nicht kleinlich. Davon blieb niemand verschont — schon gar nicht Sohn Ferry.

Ferry Porsche kam zur Welt, als sein Vater, damals enragierter Rennfahrer, am Semmering ein Autorennen gewann: am 19. September 1909, in Wiener Neustadt. Der Knabe tastete sich voller Neugier mit „kindlich-naiven Fragen“, wie die Familienchronik berichtet, in die geheimnisvolle und komplizierte Welt des Konstruierens hinein. Er bastelte frühzeitig eigene Automobilschöpfungen aus alten Teilen zusammen.

In einjähriger Praktikantenausbildung bei Bosch in Stuttgart machte sich Jung-Ferry mit den elektrischen Eingeweiden des Automobils vertraut. Tieferes Fachwissen in Mathematik, Mechanik und technischem Zeichnen empfing er durch Einzelunterricht in den österreichischen Steyr-Werken, in denen sein Vater Technischer Direktor war. Dann übernahm ihn Vater Porsche als Zeichner, Detailkonstrukteur und Versuchsfahrer in die 1931 gegründete eigene Firma.

Vater Porsche ließ seinen Sohn rasch avancieren. Ferry arbeitete mit am Auto-Union-Rennwagen und an der gesamten VW-Entwicklung. Schon 1934 wurde er Versuchsleiter; ihm oblag die Erprobung des Volkswagens.

Da sich Professor Porsche in Berlin und Wolfsburg um das Gedeihen des Volkswagenwerks zu kümmern hatte, konnte sich Ferry Porsche in Stuttgart als Stellvertreter des Vaters im Konstruktionsbüro bewähren. Er machte seine Sache offenkundig gut, so daß ihn sein Vater in der „Dr.-Ing. h. c. F. Porsche K.G.“ zum Gesellschafter und Prokuristen bestellte. Als der Krieg ausbrach, wurde er Alleinherrscher des kleinen Entwicklungswerks.

Die uneingeschränkte Anerkennung seines Vaters wurde ihm erstmals nach dem Kriege zuteil, als er den Konstruktionsauftrag einer italienischen Firma erfüllte, die bei der Firma Porsche einen Rennwagen bestellt hatte. Ferry Porsche lieferte seinen Auftraggebern den technisch sensationellen Vierrad-Antrieb-Rennwagen „Cisitalia“.

Einen Teil des Honorars verwendete er, um die Kautions von einer Million Franc zu zahlen, die Frankreichs Justiz für die Freilassung von Vater Porsche verlangte. Die Franzosen hatten den alten Professor, der seine Fähigkeiten zwangsläufig auch in Hitlers Rüstungsindustrie investieren mußte — er baute unter anderem den Panzer „Elefant“ (Landserjargon: „Ferdinand“) —, ohne Angabe von Gründen eingesperrt. In der Haft wurde er veranlaßt, das französische Volksauto-Projekt mit Heckmotor, „Renault 4 CV“, voranzubringen.

Professor Porsche nach seiner Rückkehr im Jahre 1947 über den „Cisitalia“-Rennwagen, das erste ohne ihn entworfene Porsche-Produkt: „Keine Schraube hätte ich anders gemacht.“

Freilich, Ferry Porschens interner Geschäftsbetrieb funktioniert nicht immer so geschmeidig wie das berühmte Porsche-Synchrongetriebe. Wo der alte Polterer Porsche, den selbst Hitler als Sonderling respektierte — der Professor redete den Führer und Reichskanzler stets „Herr Hitler“ an —, mit seiner

# Danke, prima!



© Registerierte Warenzeichen

Danke, prima fühle ich mich in meinem leichten, luftdurchlässigen PERLON®-Hemd! Auch nach einem langen Arbeitstag ist es korrekt wie am frühen Morgen. Mit PERLON ist man auch ohne Sakko elegant, denn Rücken und Ärmel sind stets seidenglatt. Außer in Weiß gibt es PERLON-Hemden in dezenten Streifendessins oder in Pikeemusterung.

cholerischen Dynamik häufig über das Ziel hinausschoß, verfiel Sohn Ferry eher in das andere Extrem.

Der Professor scheuchte seine Ingenieure und kroch notfalls sogar unter einen Wagen, um einen dort tüftelnden Techniker anzudonnern.

Auch Ferry Porsches Begabung liegt, wie bei seinem Vater, unzweifelhaft darin, den Wert eines technischen Entwurfs zu erkennen und mit sicherem Urteil zu interpretieren. Auch er verfolgt das Prinzip, Konstruktionsprobleme durch Teamwork (Ferry Porsche: „Meine Crew und ich“) zu lösen.

In krassem Gegensatz zu seinem im Januar 1951 verstorbenen Vater gilt der Porsche-Chef, der eine Vorliebe für schwergesobte amerikanische Zigaretten mit einer Leidenschaft für Skitourismus und Weidwerk vereinbart, als sanfter Boß. Er führt seine Crew mit mildem Temperament am langen Zügel und läßt sich mitunter sogar von seinen engeren Mitarbeitern unter leichten Druck setzen.

Ferry Porsche haßt — ganz im Gegensatz zu seinem Pressechef und Rennleiter Fritz Huschke von Hanstein („Fahr' schick mit Quick“) — jedwede Reputationsverpflichtung und Publicity. Der Umgang mit Journalisten bereitet ihm ebenso Pein wie die Anrede „Herr Doktor“, der er wegen des (irreführenden) Firmennamens oft ausgesetzt ist\*. Theodor Heuss, Porsches Grundstücksnachbar auf dem Killesberg, verlieh ihm für Meriten in der Automobilentwicklung das Bundesverdienstkreuz — Ferry Porsche ist auf den Orden bestimmt nicht versessen gewesen.

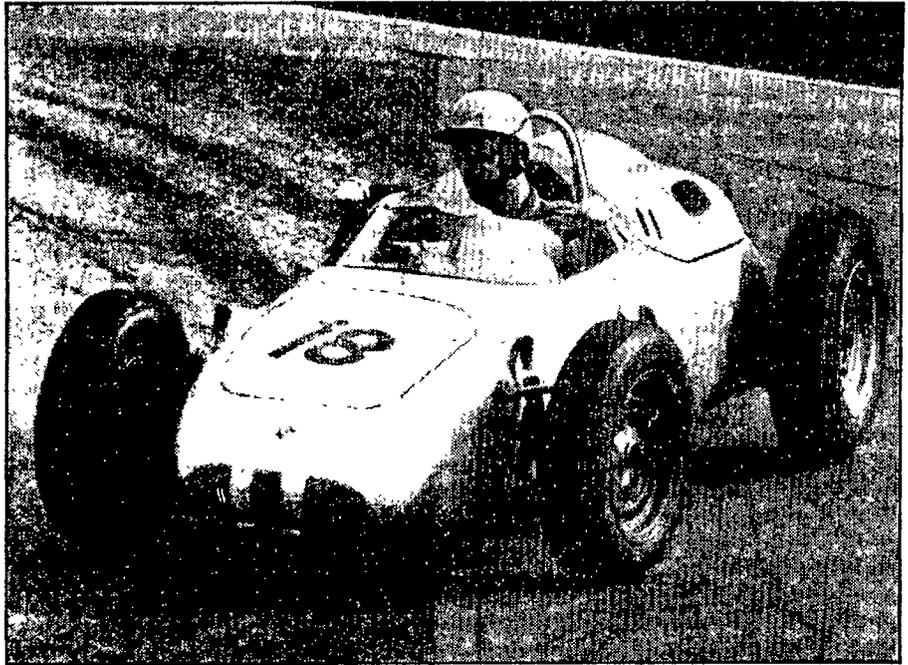
Repräsentationsscheu und Zurückhaltung als vorherrschende Wesenszüge Ferry Porsches deuten nach Ansicht von Porsche-Kennern auf ein unbewältigtes Vater-Trauma hin. „Die Genialität seines ... Vaters lastete unsichtbar auf seinen Schultern“, schrieb denn auch die „ADAC-Motorwelt“ über den früher von dem Professor vor den Augen der Angestellten rücksichtslos zusammengestauchten Ferry Porsche. „Für ihn, Ferry Porsche, war es ein innerer Kampf, sich aus dem Schatten seines Vaters zu lösen.“

Tatsächlich hat die beinahe ängstliche Zurückhaltung Ferry Porsches bereits eine Reihe betrieblicher Probleme aufgeworfen. Die Ironie beispielsweise, mit der Porsche-Werksangehörige ihr Unternehmen als „Vereinigte Hüttenwerke“ glossieren, zielt eindeutig auf den Chef.

Das Porsche-Werk gliedert sich wirklich in räumlich stark getrennte Komplexe. Wer vom sogenannten Werk I, in dem sich die Geschäftsleitung, die Versuchsabteilung und das Konstruktionsbüro befinden, zur eigentlichen Produktionsstätte der Porschewagen (Werk II) an der Porsche-Straße möchte, muß einen stark befahrenen Autobahnzubringer und Gleisanlagen überqueren, ehe er über einige Nebenstraßen ans Ziel gelangt.

Ferry Porsche zögerte, beizeiten für eine gemeinsame Unterkunft zu sorgen. Dazu wären erhebliche Investitionen notwendig gewesen. Durch die von Porsche nicht vorausgesehene günstige Geschäftsentwicklung wurden Werks-erweiterung und mithin Kosten zwangs-

\* Der Firmenname „Dr.-Ing. h. c. F. Porsche K.G.“ erklärt sich aus den beiden Ehrendokortiteln des 1940 von der Technischen Hochschule Stuttgart zum Honorarprofessor ernannten Firmengründers Ferdinand Porsche.



Porsche-Rennwagen (1961): Mit einem Honorar aus Italien ...

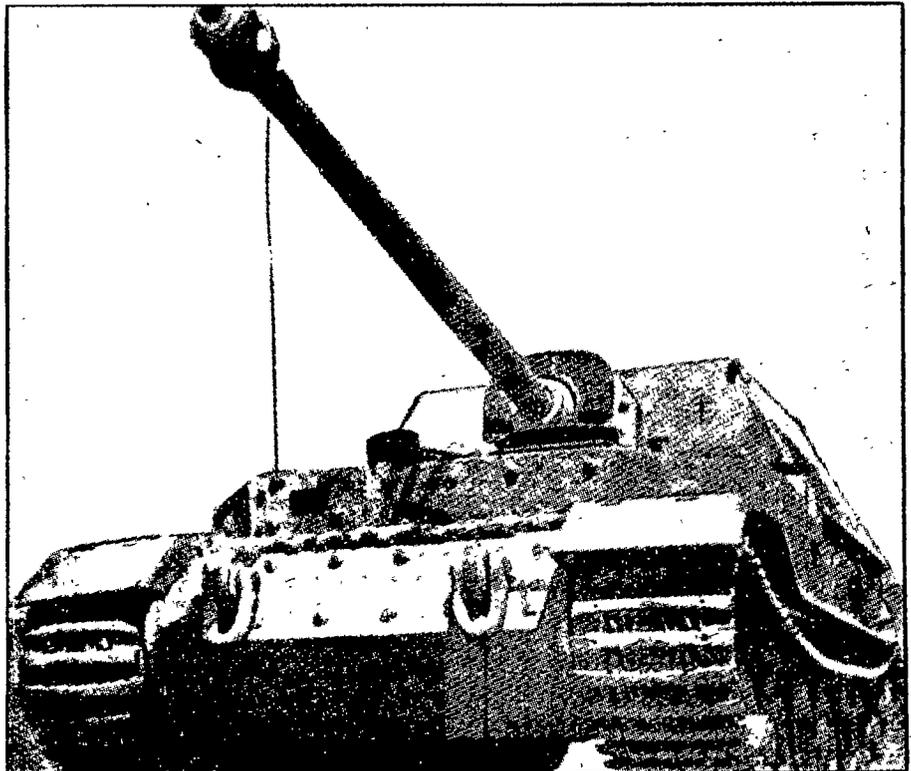
läufig fällig; zu den Werken I und II gesellte sich — laut Porsche-Mitteilung „ganz in der Nähe“ — das Werk III.

Ein ähnliches Dilemma ergab sich aus der Notwendigkeit, für Fahrversuche ständig eine spezielle Versuchsbahn benutzen zu können. Porsche behalt sich jahrelang mit einem stillgelegten Militärflugplatz zwischen Stuttgart und Pforzheim, ohne sich nach einer praktikableren Dauerlösung umzusehen.

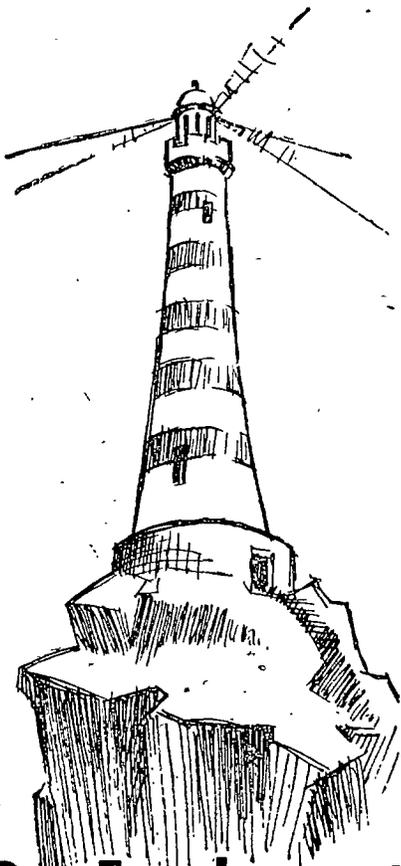
Als „Porsches Spielwiese“ vor kurzem den Versuchsfahrern verloren ging, weil der zuvor von den Amerikanern beaufsichtigte Flugplatz von deutschen Stellen benötigt wurde, mußte Porsche auf ein Gebiet ausweichen, das noch zehn Kilometer weiter vom Werk ent-

fernt liegt als der Flugplatz. Fernab vom Werk baut sich Porsche nun seine eigene Versuchsbahn mit einem Kostenaufwand von 2,5 Millionen Mark.

Auch sein Zaudern auf einem anderen Gebiet kam das Werk teuer zu stehen. Bereits vor elf Jahren hatten die engeren Porsche-Mitarbeiter ihren Chef unter sanften Druck gesetzt, als die Stuttgarter Karosseriefirma Reutter von ihm wissen wollte, mit welcher Auftragshöhe sie für die Lohnfertigung der Karosserie des geplanten Seriensportwagens Typ 356 rechnen könne. Ferry Porsche beurteilte die Absatzchancen seines Autos übervorsichtig und nach seinen eigenen Worten „völlig falsch“. Nach langem Zögern entschloß er sich, zunächst nur mit einem



... den Vater in Frankreich freigekauft: Porsche-Panzer „Elefant“ (1943)



## Das Fundament Ihres Erfolges ist Ihre Gesundheit

Daran denken, heißt rechtzeitig Vitompin nehmen. Dieses auf neuesten medizinischen Erkenntnissen aufgebaute Heumann-Heilmittel enthält neben den wichtigen Vitaminen und Spurenelementen den bekannten herz- und kreislaufwirksamen Crataegus-Extrakt. Vitompin behebt dadurch Vitaminmangelerscheinungen, senkt den Cholesterinspiegel, beugt der gefürchteten Arterienverkalkung vor und hat einen blutdruckregulierenden Einfluß auf Herz und Kreislauf.

# vitompin

gibt die Kraft, den natürlichen Aufbraucherscheinungen unseres Lebens und den zwangsweisen Überforderungen unserer Zeit gesund zu widerstehen.

**Vitompin stellt Ihre Gesundheit auf festen Grund.**

Packung mit 30 Kapseln, DM 6.50



In allen Apotheken

LUDWIG HEUMANN & CO. NÜRNBERG  
CHEM.-PHARM. FABRIK



Porsche-Gattin Dorothea (r.), Sohn Butzi: Durch Heirat wurden ...

Verkauf von 500 Wagen jährlich zu kalkulieren.

Weil Ferry Porsches Erwartungen um mehr als das Achtzigfache übertroffen wurden, ist auch die Karosseriefertigung für die Porsche-Wagen, wie das Werk selber, in drei Komplexe gespalten: Reutter in Stuttgart baut pro Tag 25, Karmann in Osnabrück 15 und die Brüsseler Firma D'Ieteren fünf Karosserien der verschiedenen Porsche-Typen.

Hauptlieferant Reutter, der die Coupés herstellt, hatte seine Kapazität zunächst auf die kleinstmögliche Prognose Ferry Porsches eingerichtet. Trotz eini-

ger später bei Reutter vorgenommener Kapazitätsausweitungen ist Porsches Fehlschätzung noch heute eine Quelle vieler Sorgen: Durch die geringe Reutter-Stückzahl wird die Karosserie so teuer — rund 5000 Mark —, daß Porsche am Verkauf des Wagens nicht mehr nennenswert verdient.

Unterdes hat Ferry Porsches ältester Sohn, der nach Art des Hauses gleichfalls Ferdinand heißt, nach Verheiratung mit der Stuttgarter Schneidermeisterstochter Brigitte Bube der Porsche-Familie in diesem Jahr zu ihrem vierten Ferdinand und Vater Ferry zum Großvaterstatus verholfen.



... Porsche und Nordhoff Verwandte: Piëch-Hochzeit in Wolfsburg

Ferry-Sohn Ferdinand, 26, genannt Butzi, arbeitet als Konstrukteur in der Modell-Abteilung des väterlichen Betriebs. Auch zwei weitere der vier Söhne des seit 1935 verheirateten Ehepaars Ferry und Dorothea Porsche, geborene Reiz, Peter und Wolfgang, haben sich bei der Berufswahl für die Branche ihres Vaters entschieden.

Nur Sohn Gerhard schlug aus der Art: Er wurde Landwirt, um den landwirtschaftlichen Porsche-Besitz in Zell am See zu beackern. Das Areal schließt ein Jagdrevier ein, in dem Pirschgänger Ferry Porsche gelegentlich Böcken und Gemsen nachspürt und nach seinen eigenen Worten auf der Jagdhütte das Glücksgefühl genießt, telephonisch nicht erreichbar zu sein und sich sein Essen selber kochen zu können.

Die vier Porsche-Söhne werden jedoch einst nur die Hälfte des Zuffenhausener Porsche-Unternehmens erben können. Denn Mitgesellschafter der „Dr.-Ing. h. c. F. Porsche K.G.“ ist seit 1938 auf der Basis 50:50 Ferry Porschess Schwester Louise Piëch, Inhaberin des Salzburger Porsche-Ablegers „Porsche-Konstruktionen GmbH“ und der österreichischen Generalvertretung für Porsche und Volkswagen.

An Schwester Louises Hälfte des Porsche-Besitzes wird einst Elisabeth, die



Louise Piëch

Tochter des Volkswagenwerk-Generaldirektors Nordhoff, teilhaben können; sie fuhr 1959 im weißen VW-Kabriolett zum Wolfsburger Altar und vermählte sich mit VW-Konstrukteursenkel Ernst Piëch, dem Sohn von Ferry Porschess Schwester Louise.

„Die Namen Porsche und Nordhoff ... erfahren nunmehr durch die Heirat der beiden Kinder und die Verwandtschaft der Familien ihre menschliche Verbindung“, verkündete damals das Volkswagenwerk in einer Mitteilung an die Presse.

Auf automobiltechnischem Gebiet besteht die Verbindung von jeher: So eng die Firma Porsche aufgrund ihrer Entwicklungsarbeiten auch mit manchem Werk liiert ist — mit dem Volkswagenwerk arbeitet sie noch enger zusammen. Porsche-Versuchsleiter Claus von Rucker: „Das Volkswagenwerk ist Porschess bester Kunde.“

Die Porsche-Ingenieure konstruierten beispielsweise sogar Prototypen für das Volkswagenwerk. So entwarfen sie 1954 für die Wolfsburger Firma einen neuen Klein-Volkswagen mit einem 700-Kubikzentimeter-Motor. Zwei Prototypen wurden fertiggestellt; dann blies Wolfsburg die weitere Entwicklung ab, weil sich die Marktlage für Kleinwagen ungünstiger als erwartet entwickelte.

Freilich: Porschess Verhältnis zum Volkswagenwerk hat sich im Vergleich zur Zeit vor dem Krieg verändert. Vor dem Krieg war Porsche der Entwickler des Volkswagens, arbeitete mithin direkt für die Serie. Heute ist Porsche nur noch sogenannter Vorentwickler, dessen Arbeit nicht direkt auf die Serie zielt, sondern auf zukünftige Änderun-



# HENKELL

**TROCKEN**

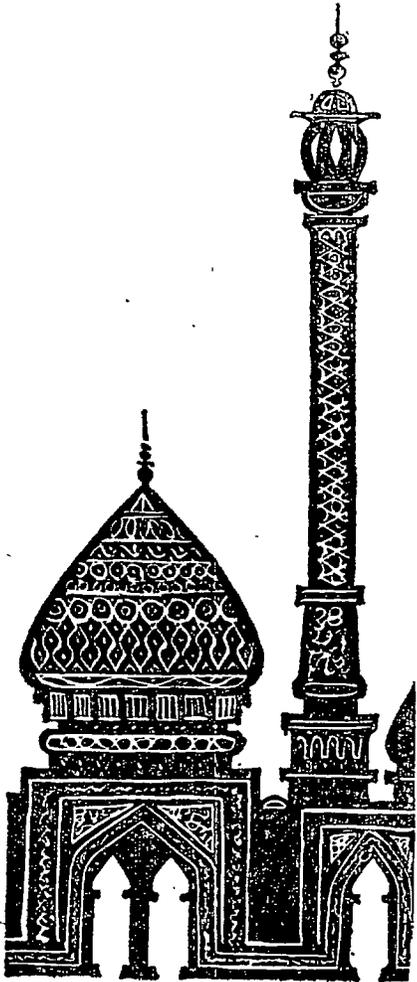
*Spekt von  
höchster Reife  
und Eleganz*

W 031187



## TEHERAN

Passagier-  
und Frachtdienste  
nach Teheran  
und dem Mittleren Osten.  
Zubringerdienste  
von allen  
deutschen Flughäfen.  
Auskünfte und Buchungen  
über Ihr Reisebüro,  
bzw. Ihren Spediteur  
oder die Büros der  
PAS Düsseldorf-Lohausen,  
Flughafen, Telefon 42 43 21,  
PAS Hamburg,  
Glockengießerwall 17,  
Telefon 32 77 27.



Die Fluglinie  
der 1001 Annehmlichkeiten.



gen und Verbesserungen, über die jeweils das Produktionswerk die letzte Entscheidung fällt.

Über spezielle Auftragsarbeiten hinaus beliefert das Porsche-Werk die Wolfsburger Fabrik (die in zwei Tagen mehr Autos produziert als Porsche im ganzen Jahr) mit Informationen über sämtliche in Zuffenhausen gewonnenen neuen Erkenntnisse. Ferry Porsche: „Alle Resultate stehen den Wolfsburgern völlig offen zur Verfügung.“

Praktisch hat sich diese Zusammenarbeit zum Beispiel so ausgewirkt, daß aufgrund von Porsche-Versuchen ein Übel des Volkswagens, das Fachleute als „krasse Übersteuerungstendenz“ bezeichnen, wesentlich gemildert werden konnte. Der VW neigte wegen seiner baulich bedingten Schwerpunktlage beim Kurvenfahren dazu, mit dem Heck zur kurvenäußeren Seite auszubrechen. Dieser Tendenz mußten sich VW-Fahrer der bis Mitte 1959 gefertigten Modelle durch Gegensteuern widersetzen.

borgen bleibt, ob und auf welche Weise das Volkswagenwerk die Porsche-Ideen aufgreift. Die Entwicklungsarbeit verschmilzt weitgehend mit der Tätigkeit der Volkswagen-Versuchsabteilung. Ferry Porsche: „Von einer Achse zeichnen wir einen Teil, den anderen Teil zeichnen die oben in Wolfsburg.“ (Tatsächlich entspricht kaum ein Teil des Volkswagens noch der von Professor Porsche konzipierten Grundform.)

Auf diese Weise ist Porsche in Details auch an der Entwicklung des jetzt in Frankfurt erstmals vorgestellten neuen VW 1500 beteiligt, der vor einem Jahr unter den Händen der Porsche-Fahringenieurere seinen technischen Aufgeloop erhielt und über den jüngst der Autotester der „Welt“ schrieb: „Man hat durchaus den Eindruck, in einem porscheähnlichen Sportwagen zu sitzen.“

Finanziell sind die Beziehungen zwischen dem Volkswagenwerk und der Firma Porsche durch ein Vertragswerk geregelt, das seit Übernahme der Porsche-Konstruktion gültig war und nach



Porsche-Rennfahrer Behra †, Moss, Trips †: Fronteinsatz für Wolfsburg

Dasselbe Übel hatten die Porsche-Ingenieure bereits bei ihrem eigenen Produkt Porsche 356 durch Anbringen eines Stabilisators an der Vorderachse beseitigt. Durch Einbau eines Porsche-Motors vom Typ „Carrera“ mit einer Leistung von 105 PS, der den Versuchs-VW nahezu auf 180 Stundenkilometer hochjagte (normales VW-Höchsttempo: 110 - 115 Stundenkilometer), ermittelten sie für den Volkswagen die notwendigen Korrekturen. Sie stellten genau fest, wie stark die Übersteuerungstendenz war, und berechneten danach Stärke und Anordnung des Stabilisators.

Das Volkswagenwerk übernahm den Porsche-Vorschlag — die Mehrkosten von insgesamt 18,70 Mark wurden durch rationalisierte Fertigungsmethoden aufgefangen —, und die seit August 1959 gefertigten Volkswagen sind in ihrem Fahrverhalten spürbar neutraler.

Ferry Porsche über die Stationen der an den drei Autos der Porsche-Familie vorgenommenen Ausrüstung mit Stabilisatoren: „1953 bekam ihn der Porsche, 1955 erhielt ihn der Ghia und 1959 der VW.“

Die Beteiligung Porschese an der Fortentwicklung des VW ist so geartet, daß den Porsche-Ingenieuren mitunter ver-

dem Kriege durch VW-Generaldirektor Nordhoff erneuert wurde:

- ▷ Aufgrund des Lizenzvertrags ist es Porsche untersagt, für einen anderen Auftraggeber einen Wagen der gleichen Hubraumklasse zu konstruieren.
- ▷ Außerdem verpflichtete sich Porsche im Rahmen eines Arbeits- und Konstruktionsvertrags zu laufenden Entwicklungsarbeiten für den Volkswagen.

Über das Honorar für Lizenz und Entwicklung ließ Ferry Porsche nur wissen: „Wir erhalten vom VW-Werk eine Summe X pro Auto.“

In Klartext: Bei dieser „Summe X“ handelt es sich um den Betrag von einer Mark, die das Volkswagenwerk für jeden gefertigten Volkswagen an Porsche zahlt. Noch vor Ablauf dieses Jahres wird das Volkswagenwerk von dem dank der Mithilfe Ferry Porschese und seiner Techniker zu einem der bestausgereiften Automobile entwickelten Volkswagen fünf Millionen Stück produziert haben.

Durch die Verzahnung des Volkswagenwerks mit Porsche wurde VW-Generaldirektor Nordhoff automatisch Nutznießer einer Entwicklungsmethode,

die er als Relikt aus der Pionierzeit der Automobilproduktion verachtet: der Automobilrennen.

Nordhoff tat sie als „Zirkus“ ab, der den technischen Fortschritt nicht erheblich beeinflusse, und spottete: „Es wäre doch sehr merkwürdig, wenn die Automobil-Industrie der ganzen Welt ... sich die Entwicklungsmöglichkeit von Rennbeteiligungen entgehen ließe, wenn es solche wirklich gäbe.“

Nordhoff-Entwicklungshelfer Ferry Porsche, der seine vergleichsweise geringen Stückzahlen unter dem Slogan verkauft, sie seien im „Feuerofen der täglichen Rennerprobung“ technisch geadelt, ist völlig anderer Ansicht als Massen-Producer Heinz Nordhoff, der sich trotz Abneigung gegen die Rennerei an dem Zuffenhausener Feuerofen insgeheim gern die Finger wärmt.

Gemäß Ferry Porsches Devise — „Rennen sind praktisch Kriegszustand für die Konstrukteure, und der Druck dieses Notstands beschleunigt die Entwicklung“ — befindet sich das Zuffenhausener Werk seit nahezu zehn Jahren ununterbrochen im Fronteinsatz.

Porsche: „Die Reife unserer Wagen geht über den Renneinsatz. Das ist unsere große Erprobung.“ Im Labor oder auf der Versuchsstrecke allein ließen sich nach Ferry Porsche niemals in wünschenswertem Maße Erkenntnisse über Kurvenverhalten gewinnen. Für den Renneinsatz war es, so Porsche, schlechthin notwendig, Verbesserungen hinsichtlich der Straßenlage anzustreben. Porsche: „Dazu gehören Stabilisator, wirksame Stoßdämpfer, neue Ausmittlung der Radstände (Werte für die Radführung, die das Fahrverhalten entscheidend beeinflussen). Diese Erkenntnisse sind in die Produktion gegangen und dann — abgestimmt — vom VW übernommen worden.“

So habe sich in den Jahren 1953 und 1954 bei Porsche erst im Renneinsatz erwiesen, daß der Stabilisator „wirklich etwas bringt“. Die Porsche-Rennmannschaften führen stets ein ganzes Paket von Stabilisatoren mit, um die Stärke der für das Fahrverhalten wichtigen Elemente auf die jeweiligen Streckenbedingungen abstimmen zu können.

Auch Rudolf Uhlenhaut, Leiter der Versuchsabteilung der Daimler-Benz AG, schätzt die (von 1952 bis 1955 gewonnenen) Resultate der Renn-Erprobung als Beitrag für die Sicherheit der Serienfahrzeuge. Uhlenhaut: „Mit Hilfe der Rennen wurden ... sehr weitgehende Erkenntnisse über das Verhalten von Fahrzeugen im Grenzzustand erzeugt. Diese Erfahrungen wurden auf Testwagen und dann auf alle unsere Fahrzeuge übertragen. Firmen, die nicht am Rennsport teilnehmen, untersuchen das nicht.“

Bei Porsche zeigte sich sogar, daß die aus den Rennen gewonnenen Erfahrungen nicht nur der vergrößerten Sicherheit der Serienfahrzeuge, sondern auch kaufmännischen Überlegungen ihrer Erbauer zugute kommen. So wirkten sich beispielsweise die Renn-Erfahrungen günstig auf die Entwicklung der Porsche-Synchronisation aus. Bei Übertragung auf die Serie gelang es, das System zu vereinfachen und mithin Kosten zu sparen.

Auf ähnliche Weise vermochten die Ingenieure zum Beispiel auch die Kosten einer Bremse zu drücken. In

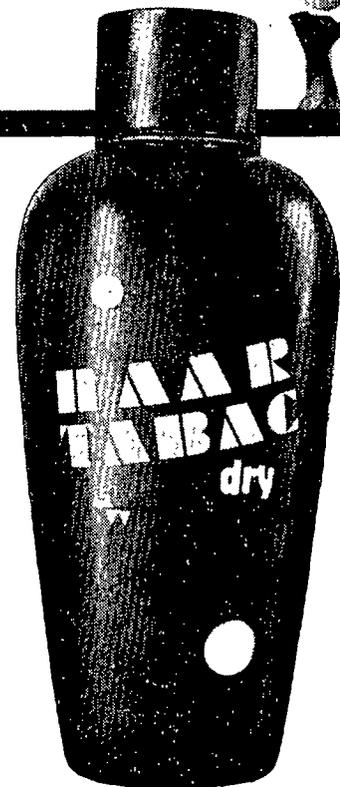


HAAR  
TABAC

das individuelle Haarwasser  
auf wissenschaftlicher Basis

*HAAR-TABAC wirkt erfrischend und anregend. Die individuelle Duftnote akzentuiert das Gefühl, vollendet gepflegt zu sein.*

HAAR-TABAC ist ein individuelles Haarwasser auf wissenschaftlicher Basis — bestimmt für die persönliche Pflege des Haares. HAAR-TABAC wird hergestellt aus reinem Alkohol mit den Vitaminen des B-Komplexes und anderen haaraufbauenden Wirkstoffen. HAAR-TABAC fördert die natürliche Durchblutung der Kopfhaut und hemmt hierdurch Haarausfall, Schuppenbildung, Kopfjucken. Regelmäßige Massage mit HAAR-TABAC gibt Ihnen das gewünschte Resultat: gesundes, lebendiges und glänzendes Haar, Ihr Leben lang.



Das wirksame HAAR-TABAC richtet sich auf individuelle Haarpflege:

**HAAR-TABAC »DRY«**  
speziell für normales und fettes Haar

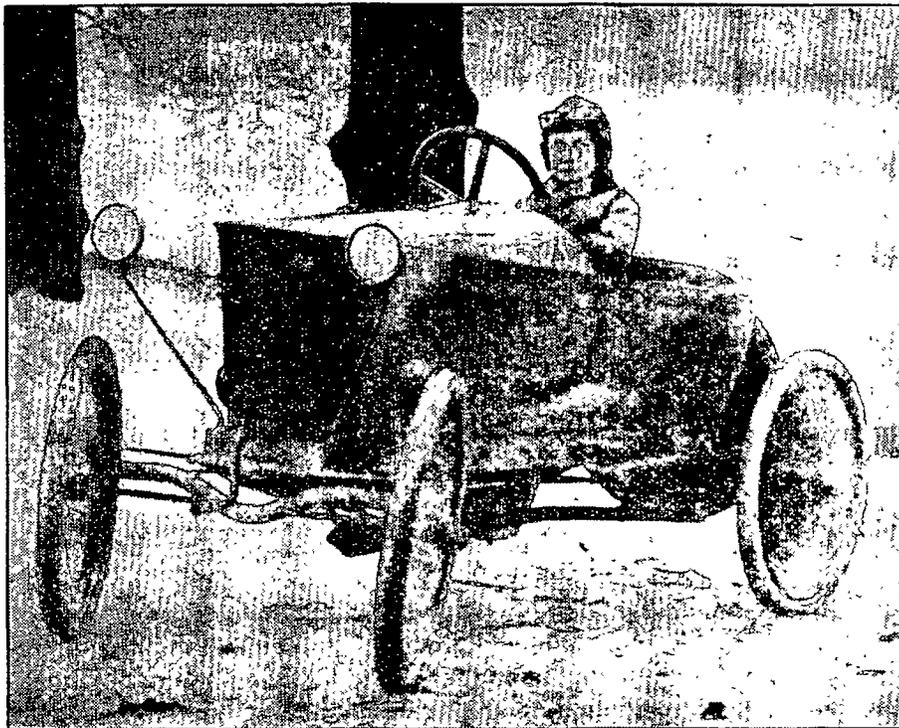
**HAAR-TABAC »OIL«**  
speziell für trockenes Haar

**HAAR-TABAC »SILVER«**  
speziell für graues und weißes Haar.

Es korrigiert die gelbliche Verfärbung und ist erhältlich in »DRY« und »OIL«.

**HAAR-TABAC** in der dosierenden Flasche  
DM 3,80 · DM 6,40

MÄURER + WIRTZ · STOLBERG IM RHEINLAND



Fahrschüler Ferry Porsche (1921): Erkenntnisse aus dem Feuerofen...

beiden Fällen war es durch die eingesparten Summen möglich, Serienfahrzeuge um bestimmte Attribute zu bereichern, ohne daß der Kaufpreis erhöht werden mußte.

Der von dem einstigen Porsche-Konstrukteur Dr. Ernst Fuhrmann entwickelte vierzylindrige Viernockenwellen-Motor wurde zum berühmtesten und meistgebauten Rennsport-Motor der Welt. Porsche verwendete ihn nicht nur in seinen werkseigenen Renn- und Rennsportwagen, sondern verkaufte auch offene Sportfahrzeuge vom Typ „Spyder“, die mit diesem Motor bestückt waren, für einen Preis von rund 35 000 Mark an rennfreudige Kunden. Auf diese Weise trat Porsche über die offizielle Beteiligung hinaus in Rennen aller Erdteile reklameträchtig in Erscheinung.

Ferry Porsche heuerte Jahr um Jahr renommierte Rennfahrer für seine sil-

bergrauen Rennsportwagen. Der englische Vize-Weltmeister Stirling Moss startete ebenso auf Porsche wie der 1959 mit einem Porsche tödlich verunglückte französische Meisterfahrer Jean Behra und der vor kurzem gleichfalls im Rennen umgekommene deutsche Grand-Prix-Fahrer Graf Trips.

Porsche-Sportwagen siegten auf nahezu sämtlichen Rennpisten der Welt. Sie gewannen (in ihrer Klasse) beispielsweise zehnmal das schwere 24-Stunden-Rennen von Le Mans, und sie schlugen in der Gesamtwertung des klassischen Rennens „Targa Florio“ auf Sizilien dreimal selbst Konkurrenten mit doppelt so starken Maschinen.

Ermutigt durch die Sport-Erfolge, darunter die Rennwagen-Weltmeisterschaft der sogenannten Rennwagenformel II im vergangenen Jahr, entschloß sich Ferry Porsche, seine sportliche Aktivität auch auf die höchste

Ebene des Motorsports auszudehnen und — wie 1954/55 Mercedes-Benz — an den für die Rennwagen-Weltmeisterschaft zählenden Grand-Prix-Rennen teilzunehmen.

Die Kosten für Sportwagenrennen lagen unter einer Million Mark jährlich. Für seine Teilnahme am Grand-Prix-Sport mußte Ferry Porsche jedoch mit jährlichen Kosten von zwei bis zweieinhalb Millionen Mark kalkulieren. Das lag zum Teil an der kostspieligen Entwicklung eines neuen Rennmotors, der im Vergleich mit der bei Porsche bisher üblichen Bauweise nicht vier, sondern acht Zylinder aufweist.

Freilich: Erst nach langem Zögern und viel zu spät ließ Ferry Porsche die Entwicklung des neuen Achtzylinders anlaufen. Die Folge: Der Motor wurde nicht rechtzeitig fertig (er ist bis heute nicht einsatzreif), und die von Porsche angeheuerten Rennfahrer wurden ungeduldig.

Unzufrieden mit der Leistung der ihnen zur Verfügung stehenden Vierzylinder-Einspritzmotoren, die gegen die italienische Konkurrenz nicht ausreichte, legten der schwedische Porsche-Rennfahrer Bonnier und sein amerikanischer Kollege Gurney ihrem Chef Ferry Porsche schriftlich ihren Protest vor: Es habe keinen Sinn mehr, auf dieser Basis weiter Grand-Prix-Rennen zu fahren, und man bleibe am besten zu Hause, bis der neue Wagen fertig sei.

Doch Fahnenflucht vor dem Fronteinsatz kam offenkundig für Porsche nicht in Frage: Mit den alten Motoren aus dem Vorjahr blieben die Porsche-Fahrer als Statisten im Rennen. „Porsche hatte ... weder etwas Neues zu bieten noch etwas zu bestellen“, konstatierte enttäuscht das „Hamburger Echo“ nach dem auf dem Nürburgring ausgetragenen „Großen Preis von Europa“.

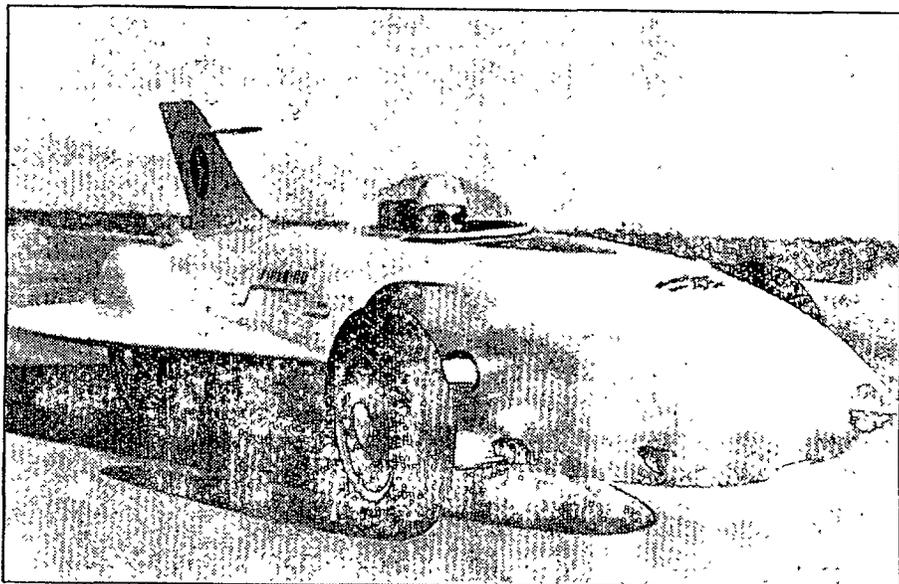
Dafür stand jedoch schon bei Saisonbeginn ein konstruktiver Erfolg Porschese fest, der von der Öffentlichkeit kaum bemerkt wurde: Sämtliche italienischen und englischen Weltmeisterschafts-Rennwagen waren mit Heckmotoren ausgerüstet — eine technisch vorteilhafte Bauweise, die sich Professor Porsche schon 1932 hatte patentieren lassen.

Falls sich die Prognosen der Fachpresse als richtig erweisen, wird Ferry Porschese teure Achtzylinder-Entwicklung den englischen und italienischen Grand-Prix-Konkurrenten im nächsten Renn-Jahr nur wenig Chancen lassen.

Der neue Achtzylinder-Porsche-Rennwagen werde möglicherweise derart überlegen sein, fürchtete bereits die schweizerische „Automobil Revue“, daß „er seine Konkurrenz in Grund und Boden fährt. Ein derartiges Beispiel hat ja eine andere Stuttgarter Firma schon geliefert“.

Ferry Porsche ist überzeugt, daß seine Investitionen in den Rennsport sich in Form neuer technischer Weisheiten bezahlt machen werden. Er prophezeit sogar, den Automobilrennen werde in Zukunft noch mehr Bedeutung zukommen — dann nämlich, wenn die nächste Epoche des Automobilbaus anbricht.

Porsche: „Wie wichtig Rennen sind, wird sich zeigen, wenn der Gasturbinen-Antrieb für Personenwagen reif geworden ist.“



... für eine neue Automobil-Epoche: Amerikanisches Turbinen-Auto