PORSCHE VON FALLERSLEBEN

Geschichte eines Automobils

„Ich sollte für die Franzosen ..."
Ferdinand Porsche mit 74

Dem Professor Ferdinand Porsche ist selbst die Hungerdiät der Zuchthäuser Frankreichs zum Segen ausgeschlagen. Seine Galle versagte nach jahrzehntelangem Regelmaß von Szegediner Gulasch und Schnitzel naturel, Pilsener Bier und Korn in bedrohlichem Ausmaße den Dienst. Er hat sich in den Zuchthäusern gesund gehungert, während inzwischen Fließbandaufnahmen von seinem Volkswagen bis hinauf zur Weltillustrierten „Life" Symbol deutscher „Reconstruction" wurden: Symbol jener zählebigen „deutschen Tüchtigkeit".

Nachdem sich Porsche die in französischer Haft zugezogenen Herzbeschwerden in Kärnten auskuriert hat, steht er nun im 75. Lebensjahre auf dem Sprung, um die Oberhoheit über seine deutsche Porsche-Automobil-Fabrikation zu übernehmen, die Sohn Ferry in Stuttgart aufbaut.

Dessen ungeachtet werden auch die zweihundert Mann im Kärntner Gmünd, wohin der Professor samt seinen Ingenieuren und Plänen vom Rüstungsminister gegen Kriegsende ausgelagert wurde, unter der Führung von Ferdinand Porsche weiterarbeiten.

In Gmünd wurde Porsche 1945 von den Amerikanern überrollt, aber ebenso unbehelligt gelassen, wie die Volkswagenfabrik in der Stadt des KdF-Wagens von den Engländern — wenn man die paar Wochen Ehrenhaft Porsches in Königstein nicht rechnet.

Als Porsche aus amerikanischer Haft zurück war, machten französische Kommunisten sich an ihn heran: die Renault-Werke in Paris sollten zu einer Art volkseigener Automobilfabrik ausgebaut werden, im Volkswagenstil nur größer und schöner.

Während die alten Mitarbeiter aus dem Volkswagenstab noch ängstlich in den Löchern hockten, fand es Ferdinand Porsche auch ganz selbstverständlich, daß es wieder losgehen sollte. Am 15. Dezember 1945 stieg die entscheidende Sitzung in Baden-Baden. Porsche, Sohn Ferry, Schwiegersohn Piëch und etliche Mitarbeiter etablierten sich im Konferenzsaal. Keiner kam zurück.

Denn bei der französischen Sûreté lag eine Anzeige des Autofabrikanten Peugeot vor — desselben M. Peugeot, den Ferdinand Porsche während des Krieges durch persönliche Bürgschaft vor der Verhaftung bewahrte, als während Peugeot gerade Porsches Volkswagenwerk besichtigte, in den requirierten Peugeotwerken Maschinen in die Luft gingen.

M. Peugeot stattete seinen Dank ab, indem er das Seinige zur Verhaftung Porsches tat, während er in Baden-Baden mit den Mittelsmännern des kommunistischen Industrieministers unterhandelte.

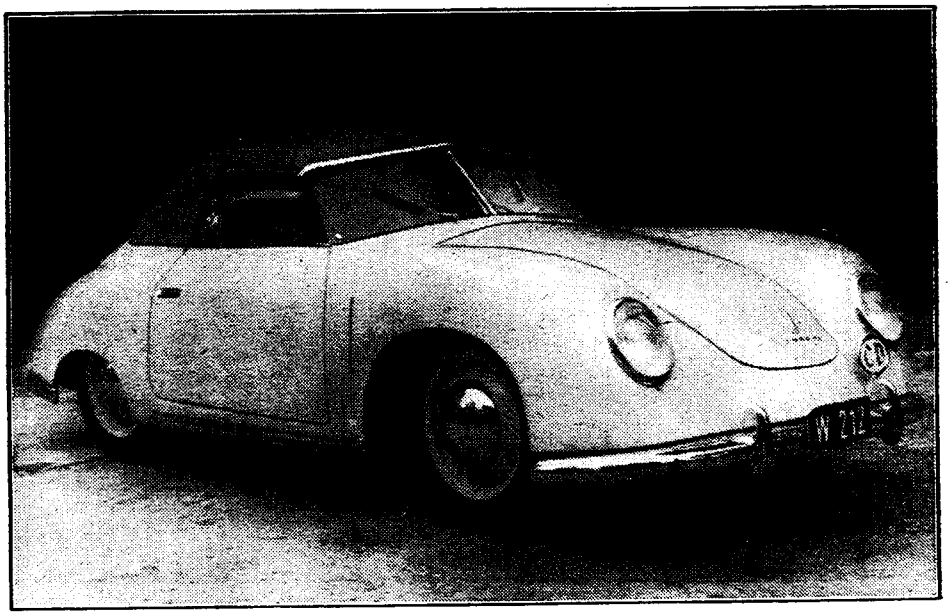
Bis April 1946 saßen Porsche, Sohn und Schwiegersohn, teilweise noch mit anderen Häftlingen, in einer gemeinsamen Zelle in Baden-Baden — Porsche damals immerhin über die 70.

Der alte Porsche wurde später, während Sohn Ferry in Deutschland in Ehrenhaft saß, in die Pariser Villa des alten Renault einquartiert, der als Kollaborateur im Gefängnis lebte und starb. Konsultationen Porsches sind ein Teil der Entstehungsgeschichte des kleinen „Renault 4", der „Volkswagen Frankreichs" genannt wird. Er wurde mittlerweile in großer Serie herausgebracht.

Als die Entwicklung des Renault im Endstadium war, wurde die Behandlung Porsches in Paris schlechter. Am Ende wurde er nach Dijon abtransportiert, gefesselt durch die Straßen geführt und ins Zuchthaus gesteckt. Heute erteilen die Renault-Werke offiziell die Auskunft: „Kein Deutscher hat jemals an der Konstruktion des Wagens mitgewirkt".

Fast zwei Jahre hat Porsche in Haft gesessen, ehe er in Oesterreich wieder auf freiem Fuß war. Einem alten Freund schrieb er: „Ich sollte für die Franzosen eine Fabrik ähnlich der Volkswagenwerk-GmbH. errichten und dazu einen Kfz-Typ ähnlich dem Volkswagen entwickeln. Das wollte die einePartei. Die anderen waren dagegen. Und daher kam ich auf 22 Monate ins Gefängnis. Jetzt bin ich gottlob wieder in Oesterreich." Und weiter: „Weil meine Einbürgerung nicht erfolgt und weil wir auch sonst in Oesterreich, in unserer Heimat noch nicht recht durchkommen, müssen wir uns, wie schon andere Propheten vor uns, in anderen Ländern umsehen."

Ferdinand Porsche, der in seiner größten Zeit beim Bau des deutschen Volkswagens nur ein einziges Vaterland hatte, hat nun wieder drei: Deutschland (Stuttgart), wo in dieser Saison ein rasanter Sportwagen, Porsche 356, mit einem aus dem Volkswagen entwickelten 40-PS-Motor, Furore machen wird; Oesterreich (Gmünd), wo seine vielschichtigen technischen Ideen vom Hausgefolge besessener Ingenieure weiter durchgeliebt werden; die Tschechoslowakei (Maffersdorf bei Reichenberg i. Böhmen), wo seine Jugend in jener bedeutungsvollen Unscheinbarkeit ablief, die den Biographen der großen Männer einschmeichelnde Dessins für literarische Meterware liefert.



Von Porsche mit 74 gebaut: Sein Modell 356

Der „Renault 4 C V" ist, und darin läßt sich Porsches Mitwirkung nicht verleugnen, die verkleinerte Ausgabe (3/4 Geige zur Vollgeige) des deutschen Porsche-Volkswagens: beide Heckmotor-Wagen, vorbildlich im Gesamtentwurf. Renault zunächst überlegen in den Bremsen (Oeldruckbremsen), in der Wirtschaftlichkeit und — gegenüber den VW-Modellen bis Frühjahr 1950 — in der Lüftung des Fahrerraums und der Stoßdämpfung. Die Nachteile des Renault: bedeutend geringere Gesamtleistung (7 PS weniger), unzureichende Gepäckunterbringung, schwächere Bemessung der Fahrwerksteile und Triebachsen (Frankreichs Straßen sind besser). Fehlen des Autobahnganges, unzureichende Heizung.

Den Zugang zur Lebensgeschichte Porsches muß man sich noch immer in den Archiven des technischen Museums Wien und in den Sammlungen seines schreibfaulen Biographen Hans Bretz*) erkämpfen.

*) Vizepräsident des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs, Motorsportautor und „Auto- und Motorradwelt"-Chefredakteur in Köln, will seit einem runden Jahrzehnt Wandel schaffen. Er hofft, die große Porsche-Biographie nun endgültig im Jahre 1950 zu schreiben.

In der Biographie von Hans Bretz wird zum 75. Geburtstag Ferdinand Porsches zu lesen sein, daß der Spenglersohn Ferdinand, Jahrgang 1875, sich schon als Spenglerlehrling und Reichenberger k. u. k.-Staats-Gewerbeschüler von der ersten elektrischen Lichtanlage, die er in der heimischen Teppichfabrik Ginzkey zu sehen bekam, faszinieren ließ; er beleuchtete die väterliche Werkstatt mit einer selbstgebastelten Dynamoanlage und verdiente sein erstes Geld durch Anlegen von Haustelefonen und elektrischen Glocken. In der Freizeit beschäftigte ihn der Bau einer mechanischen Lokomotive.

1894 fing er in Wien bei der Vereinigten Elektrizitäts-AG. Bela Egger als Lehrling noch einmal von vorne an. Er lernte und liebte in wohlverstandener Abwechslung (1903 heiratete er die Elt-AG.-Angestellte Luise Kaes).

Mit 22 war er, der Schwarzhörer im Wiener technologischen Gewerbemuseum, zum Leiter des Prüfraumes bei Egger, zum Konstrukteur also, aufgestiegen. Und sein jenseits erlernbarer Schulwissenschaft beheimateter Instinkt für die Mechanik des Automobilen hatte bereits zum ersten Male gezündet. Seinem Erfinderkomplex dauerte der Energieverlust durch die langen Kraftübertragungswerkzeuge automobiler Fahrzeuge, bei deren Antrieb die Elektrizität dem Benzinmotor noch heftig Konkurrenz machte. Um die langen Uebertragungswege auszuschalten, verlegte der junge Porsche seine Elektromotore an die Radnaben.

Der kaiserliche und königliche Hofkutschenfabrikant Ludwig Lohner, Firma Jakob Lohner, im Wiener Floridsdorf hatte zu der Zeit einen Rückschlag in seiner elektromobilen Abteilung, weil ein vom Chefingenieur konstruierter Elektromotor sich beim Einbau in einen neuen Wagen nicht bewährte. 1899/1900 baute ihm der junge Elektriker Ferdinand Porsche, den er aus Begeisterung über den Radnabenmotor engagiert hatte, die erste Lohner-Porsche-Elektrochaise: Radnabenmotor, Aktionsradius 50 Kilometer.

Als Automobilsensation der Pariser Weltausstellung 1900 legte die Chaise den Grund zu Porsches nun fünfzigjährigem Fachruhm. Das verbesserte Modell gewann mit Porsche am Steuer sein erstes Rennen mit dem historisch gewordenen Stundenschnitt von 14,5 km bei einer Spitzengeschwindigkeit von über 30.

Ludwig Lohner hielt auch längst andere technische Pläne in Reserve. Rudolf Diesel hatte ihm schon 1897 einen Treibstoffmotor für seine Fahrzeuge versprochen. Lohner wartete nicht lange — hätte er Diesels Erfolg abgewartet, so hätte er noch 30 Jahre warten müssen — sondern finanzierte seinem Konstrukteur Porsche Versuchsarbeiten, den Aktionsradius der Elektrowagen in technischer Eigenlösung zu vergrößern. Und zwar derart, daß er gleich auf dem Fahrzeug mit Hilfe eines Benzinmotors einen Generator betrieb, der den Strom zum Aufladen von Akkumulatoren erzeugte. Diese ihrerseits trieben die Fahrzeugachsen elektrisch an.

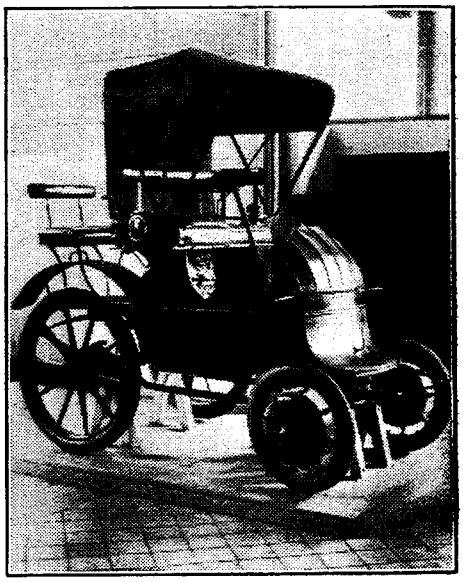
Der benzinelektrische „Lohner/Porsche-Mischwagen", hatte schon kurz vor der Jahrhundertwende vorgelegen. Auch die Freude am Betrieb war allerdings nicht ungemischt. Das Familienversuchsvehikel, die grüne Limousine „Tante Eulalia", mit dem üblicherweise von der Kutschenform her konzipierten Aufbau (Einstieg durch die Rückwand), rollte sonntags von Porsche gesteuert zum Ausflug in Richtung Prater. Meistens streikte es jedoch schon mit Qualm und Gestank, wenn es die nahe Kolingasse hinauf sollte.

Die von Levassor, Frankreich, oder Daimler, Deutschland, immer wieder neu beschafften Motore kosteten Lohner Vermögen. Zwar zahlte die feudale Welt der österreichischen Doppelmonarchie für die wegen ihrer dezenten Geräuschlosigkeit dem Benzinwagen häufig vorgezogene Elektrochaise klaglos 33 000 Kronen, den Kaufwert von rund 60 000 D-Mark; ohne Karosserie. Aber der bis zum Spleen versessene Konstrukteur Porsche wollte und wollte sich mit den spezifischen Schwächen des reinen Elektromobils — den begrenzten Kraftreserven und den energiefressenden Totgewichten der Akkumulatorenbatterie — nicht abfinden.

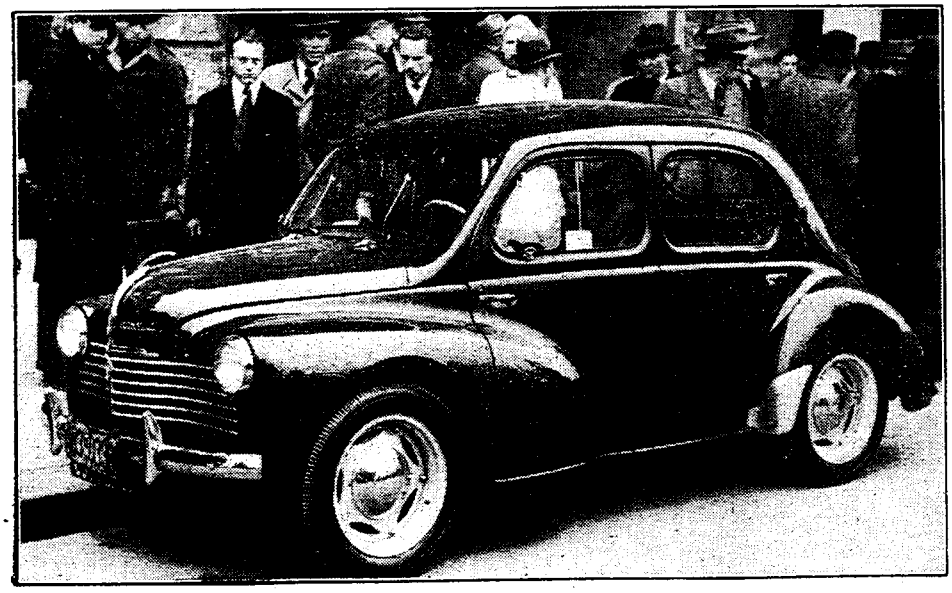
Er wirtschaftete bei seinem ununterbrochenen Versuch am Mischwagen derart aus dem Vollen, daß die kommerzielle Auswertung mit den Versuchskosten nicht Schritt hielt. Lohner war kein Robert Ley. Das Verhältnis Porsche/Lohner trübte sich. Der benzinelektrische Motor, der Mischwagen also, war zumindest in der Porsche-Lohner-Form ein Fiasko geworden, während inzwischen auch das reine Elektromobil durch die fortschreitende Verbesserung des Benzinmotors allmählich in den Hintergrund gedrängt wurde.

Porsche hatte zwar mit dem Elektromobil auf kurzen Rennstrecken Spitzen von 90 km/st erreicht. („So klein und schiach er war, er war halt ein Draufgänger. Wie ein putziger Deifi klebte er bei den Rennen hinter seinem Lenkrad", erinnerte sich Lohners Werkmeister Schaffhauser.) Porsche hatte auch 1903 den Pöttingpreis, eine österreichische Prämie für die beste Leistung des Jahres im Automobilbau, gewonnen. Ludwig Lohner und Porsche hatten unstreibar für die Entwicklung des Autos Erkenntnisse von historischer Konsequenz gewonnen. Aber sie hatten auch eine Million Kronen verlorenen Zuschuß in ihre Projekte gesteckt.

Ludwig Lohner, von den fortschreitenden deutschen Benzinwagenbauern bereits als technisches Fossil katalogisiert, mußte sich 1906 von seinem kostspieligen Konstrukteur Ferdinand Porsche trennen.



Grundstein zu 50 Jahren Ruhm
Porsche-Lohner-**Chaise 1900**



„Kein Deutscher hat jemals ...": Renault 4 CV

...ch in ...ers Werkstatt
Lehrling Ferdinand Porsche

Porsche stürzte sich als technischer Direktor bei der österreichischen Daimler-Motoren AG. (Austro-Daimler), Wiener-Neustadt, in den Entscheidungskampf um den automobilistischen Endsieg zwischen Elektrizität und Benzinmotor. Austro-Daimler, von einer kleinen Automobilfabrik der Brüder Fischer zur Lizenzbauwerkstatt der deutschen Daimler-Werke aufgestiegen, interessierte sich vorwiegend für den reinen Benzinmotor. Ferdinand Porsche baute neben benzin-elektrischen und rein elektrischen Feuerwehrfahrzeugen seinen ersten reinen Benzinmotorwagen.

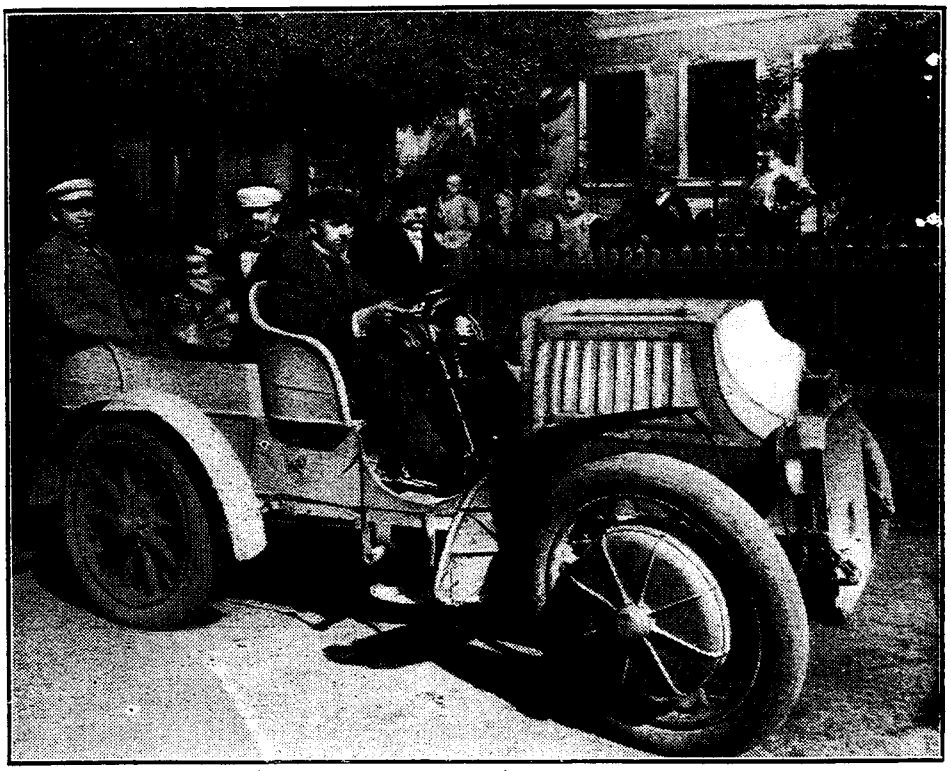
Sein Typ Maja, getauft nach der Tochter des Konstrukteurs Jellinek, deren Schwester Mercedes den Namen für Mercedes-Benz gab, wurde vom k. u. k. Heer eingesetzt. Orden und offizielle Ehrungen waren der Kometenschweif dieses Erfolgs.

Porsche selbst schätzte die silberne Ehrenplakette höher, die er zusammen mit seinem Direktor Fischer und dem Automobilsportler Hugo Boos-Waldeck auf der deutschen Prinz-Heinrich-Tourenfahrt 1909 holte. Unter der Schirmherrschaft des Prinzen Heinrich (Kaiser Wilhelms Bruder), der die zivile und militärische Motorisierung im Namen des kaiserlichen Hauses förderte, lief die Tour vom 10. bis 18. Juni von Berlin über Breslau, Budapest, Salzburg nach München. Das Austro-Daimler-Team ging strafpunktfrei ins Ziel.

Bei der Preisverteilung wurden die Bedingungen für die Tour 1910 ausgeschrieben. Während eine hochfeudale Suite sich zum Festbankett sammelte, hockte Porsche, aus der Tasche von einer trockenen Semmel Brocken kauend, in einem Nebengelaß und überrechnete die Chancen für die Prinz-Heinrich-Fahrt 1910.

Die Anforderungen waren so strapaziös, daß selbst Porsche einen Schock verspürte. Porsche, der Grenzkorrekturen zwischen Technik und Utopie als Privatsport betrieb und über den die österreichische Automobil-Zeitung schon sechs Jahre zuvor geschrieben hatte: „Herr Porsche ist ruhig und gelassen. Aber die Augen! Zwei Abgründe technischer Träume, die nach Realisierung streben."

Die Motorleistung binnen eines Jahres um die nötige Mehrleistung pro Kilo Gewicht zu steigern, schien hoffnungslos. Wieder zündete Porsches genialische Einsicht in die Mechanik des Automobilen: es blieb nur der umgekehrte Weg, Drücken des Rollwiderstandes durch Gewichtsersparnis, Drücken des Luftwiderstandes durch windschnittige Formen der Aufbauteile. Semmelkauend erschloß sich Porsche den Luftwiderstands-(cw-)Beiwert, der seit damals die Automobilkonstrukteure quält. Es war die Entdeckung der Stromlinie.



Mixed-Wagen-Besuch in Maffersdorf: Porsche (Steuer) mit Familie 1902

1910 berichtete die Wiener Automobil-Zeitung vom weltbewegenden Ruhm, den der „taillenförmig eingeschnürte Linienschluß" des „Prinz-Heinrich-Wagens" seinem Konstrukteur Porsche bereitete. Um das Schlagwort von der Stromlinie zu finden, war die populäre Einsicht in den Strömungsvorgang zu diesen Kindertagen des technischen Jahrhunderts noch nicht reif. Schlagwort wurde „Tulpenform."

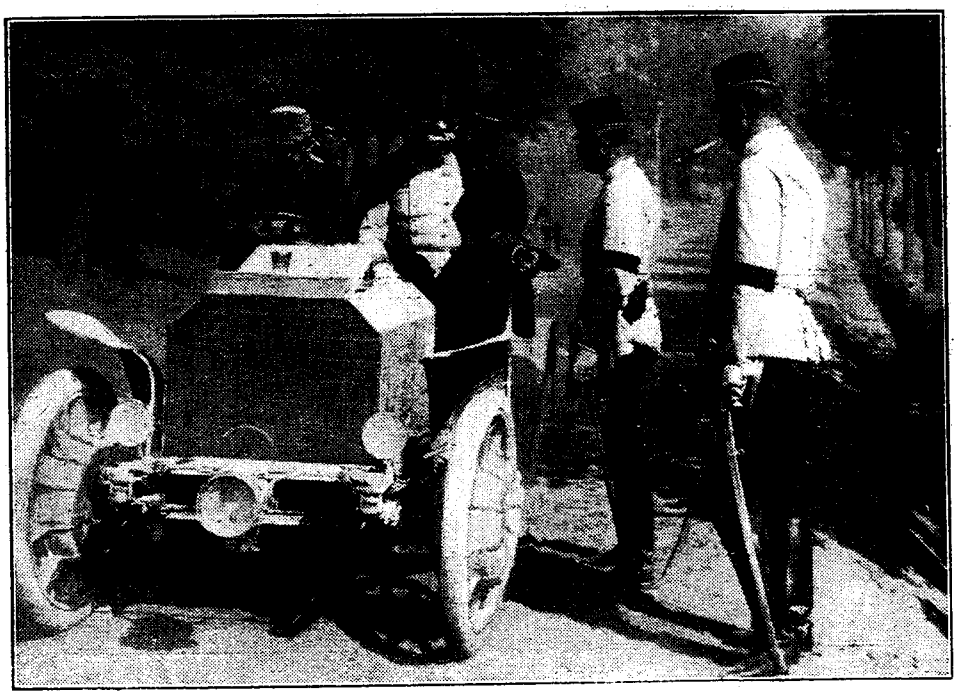
Porsches Tulpenaufbau mit eckenfreier Karosserie, geschmeidigen Kotflügeln und strömungsgünstigen Lampen und Türgriffen verbesserte ohne Aenderung des Motors die Geschwindigkeitspitze um 10 km/st. Der für den „Prinz-Heinrich-Wagen" ebenfalls verbesserte Motor gab mit dem alten Aufbau eine Spitze von 125, windschnittig eine Spitze von 141.

Prämiiert mit 12 von 17 ausgeschriebenen Streckentrophäen siegte in einem Feld von 176 Teilnehmern das Team Porsche, Fischer und Graf Schönfeld in der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910. Der Kurs ging diesmal nur durch Deutschland. Im Reichsland Lothringen passierte die Suite die Molsheimer Werkstätten Bugattis, der nachmals als Franzose mit Porsche und dem sudetendeutschen Tatra-Konstrukteur Ledwinka um den Ruhm kämpfte, der Bedeutendste zu sein.

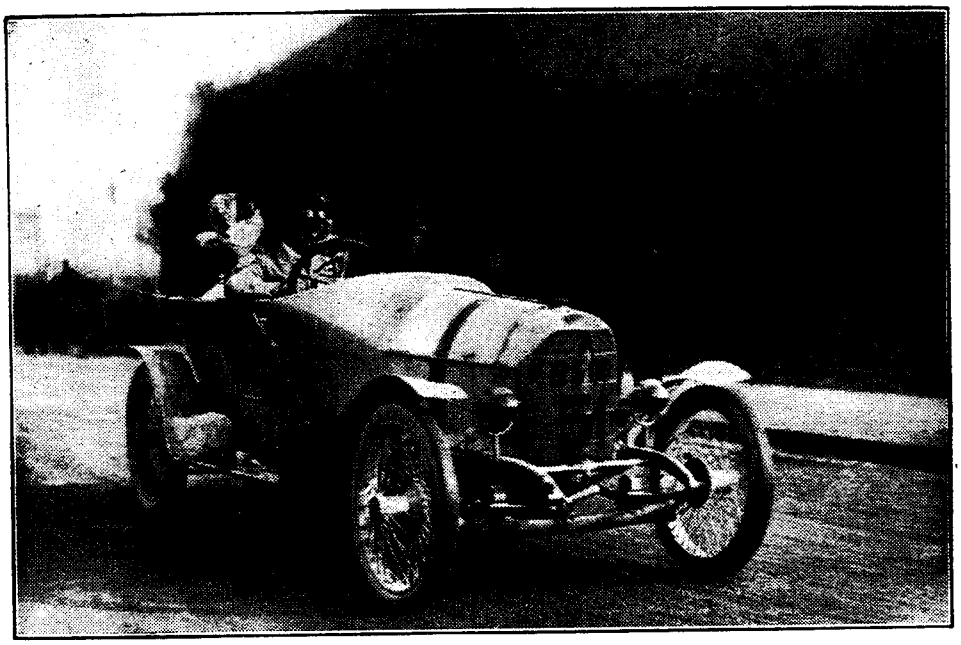
Das Haus Habsburg „geruhte huldvollst" den Bericht über die Erfolge der österreichischen Motorwagen entgegenzunehmen. Es hatte keinen Prinzen Heinrich.

Der automobile Fortschritt näherte sich indessen bereits einem Erfolg, der sich den Einsichtsmöglichkeiten einer apostolischen Dynastie leichtflüssiger darbot. 1911, als die österreichische Automobil-Zeitung gerade zu der Einsicht vorgedrungen war, es sei „nachgerade eine Wissenschaft geworden, die Bekämpfung des Luftwiderstandes", als ein windschnittiger deutscher Blitzenbenz den Weltrekord auf 228 km/st stellte, war Porsche schon ganz woanders.

Die Skoda-Werke in Pilsen entwickelten damals einen Brecher von Mörser, mit dem Kaliber 30,5. Zwar bewilligte die österreichisch-ungarische parlamentarische Delegation dem Kriegsminister General Auffenberg die Gelder für den Bau nicht. Bestellt wurden sie trotzdem. Nachher gab es einen Stunk, aber sie waren da. Es waren die ersten motorisierten schweren Geschützmörser der Welt; mit einem Geschoßgewicht von 380 Kilo. Der Konstrukteur des Zugwagens, für diese automobil bewegte Schwerlast war Ferdinand Porsche.



Kaisermanöver 1902: Porsche steuert Erzherzog Franz Ferdinand



Prinz-Heinrich-Wagen (1910): Porsche auf Austro-Daimler

Das österreichische „Ehrenbuch unserer Artillerie" vermerkt auf Seite 197: „Eine Ueberraschung für die ganze kriegführende Welt hatte unsere Festungsartillerie aber doch, den 30,5-cm-Mörser, Muster 11, der gleich bei den ersten Kämpfen um die belgischen und französischen Festungen an der deutschen Westfront mitwirkte und dabei ganz hervorragende Erfolge erzielen konnte. Die große Bedeutung dieses Geschützes lag weniger in seiner großen Wirkung und Schußweite als vielmehr in seiner großen Beweglichkeit, welche die Mörserbatterie befähigte, den Feldarmeen zu folgen und binnen kürzester Zeit zur Wirkung zu kommen, was bei den handstreichartigen Ueberfällen auf die belgischen Festungen von ausschlaggebender Bedeutung war."

Die Mörser mit Porsches Zugmaschine, wegen ihrer 100 PS-Leistung „Hunderter" genannt, bahnten dem deutschen Angriff von 1914 den Sturm nach Lüttich und Brüssel, schleppten, auf einem links am Fahrersitz hochgezogenen Auspuff nachts weithin sichtbares Feuer speiend, ihre 24 Tonnen Last nach Douaumont und Montmedy, nach Galizien und in die Isonzoschlacht des Jahres 1917, durch Schlamm und über die Pässe.

Biograph Hans Bretz registrierte in seinen Notizen den Hunderter als die Krönung von Porsches Vorkriegszeit. Porsches Lösung des Schwerstlastentransportes war wiederum eine Verbindung zwischen Dynamo und Benzinmotor.

Nach Kriegsausbruch steigerte Porsche die Leistung auf 150 PS. Es entstand der C-Zug, dessen Benzinmotor auch wieder das Zugfahrzeug selbst antrieb und in einem Dynamo den Strom für die acht Radnabenmotore des Anhängers erzeugte, der sonach nicht Anhänger im eigentlichen Sinn, sondern in sich wiederum ein Triebwagen war.

Der C-Zug bewegte den 42-cm-Mörser, das größte Automobilgeschütz, das in der Welt jemals gebaut wurde — das Rohr allein wog 26 Tonnen, jedes Geschoß 1000 Kilo. Jedes Geschütz war auf 6 C-Zügen verteilt, für Rohr, Lafette, Eisenbettung und den Transport von je 20 Granaten. Sie konnten sowohl auf der Straße als auch, mit Hilfe von Aufsteckbüchsen, auf Feldbahnen, Vollbahngleisen und russischer Gleisspur bewegt werden. Die automobilistische Lösung solcher Schwerlasttransporte war für den Oesterreicher Porsche freigeblieben, weil Krupp seine Mörser als Eisenbahngeschütze ausbilden konnte, während sich die Oesterreicher für den Gebirgskrieg präparierten.

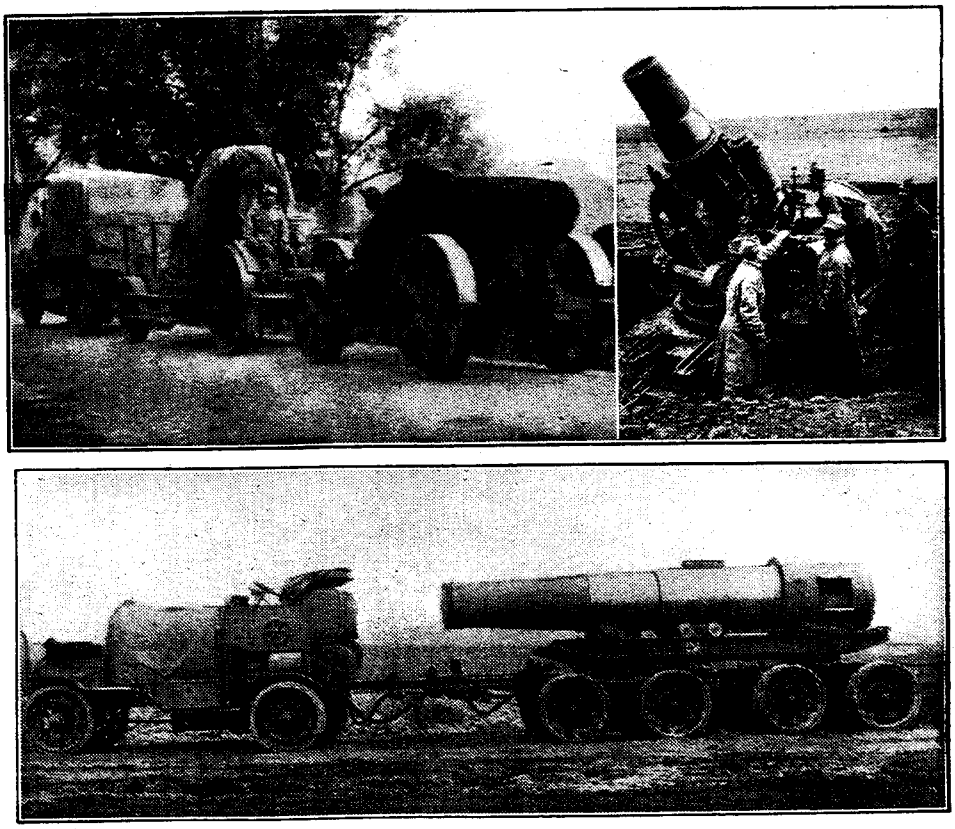
Porsche trieb seinen benzin-elektrischen Transport noch weiter. Er baute benzinelektrische Zugmaschinen mit je zehn Anhängewagen, die ebenfalls durch Radnabenmotore eher Triebwagen als Anhänger waren. Diese Train-Züge („Landwehrzüge") gingen wie der C-Zug auf Gleis und Straße, dadurch gesprengte Eisenbahnstrecken leicht umgehend. Schwache Behelfsbrücken wurden von den Wagen mit Kabelverbindung einzeln in Richtung auf den stillstehenden Maschinenwagen noch müßig passiert, wo der Straßentransport rein benzinmotorischer Lastwagen längst zusammengebrochen war.

Die Ehrenpromotionsakte der Wiener Technischen Hochschule aus dem Jahre 1917 feierte diese martialischen Verdienste des Dr. h. c. und Austro-Daimler-Generaldirektors (das war er inzwischen) Ferdinand Porsche gebührend und fand es „bei der Fülle von positiver Arbeit, die von Direktor Porsche in kürzester Frist geleistet wurde, begreiflich, daß er sich literarisch nicht betätigen konnte, abgesehen von zahlreichen Patenten, an deren Fassung er sich beteiligt hat".

Wenn sie Porsche schon nicht als Literaten ehren konnte, so doch wenigstens noch als Spezialisten für Feuerwehrmotorisierung und als Luftfahrtpionier: „Dank der konstruktiven Begabung stellte die erste herausgebrachte Type der Flugmotoren die österreichischen Daimler-Werke mit einem Schlage an die Spitze der österreichischen Flugmotorenfabrikation, welche Stellung noch heute gehalten wird. Von diesen Motoren wurden sogar bedeutende Lieferungen nach Frankreich, dem Mutterlande der Aero-Motore, ausgeführt und in Rußland gründete sich vor dem Kriege ein ganzes Konsortium, das die Konstruktionen der Daimler-Motor-Werke in Bausch und Bogen übernahm und eine eigene Werkstatt zur Fabrikation dieser Motoren errichtete."

Mit dem von Porsche konstruierten Austro-Daimler-Aero-Motor gelang 1910 der erste österreichische Ueberlandflug. Ein Jahr vorher war Porsche mit dem Gondelpionier Berlepsch in einer von ihm motorisierten Lenkgondel zum ersten offiziellen Höhenflug gestartet und hat 1190 Meter Höhe erreicht.

Als die Zeit der Hunderter, der C-Züge und der Aero-Motoren in St. Germain besiegelt wurde, ging Porsche mit dem gleichen Elan, der ihn bei Lohner hatte scheitern lassen, an die Konstruktion von



Porsche-Schwerlast: 30,5 cm-Mörser (o.), C-Zug mit 42 cm-Rohr (u.)

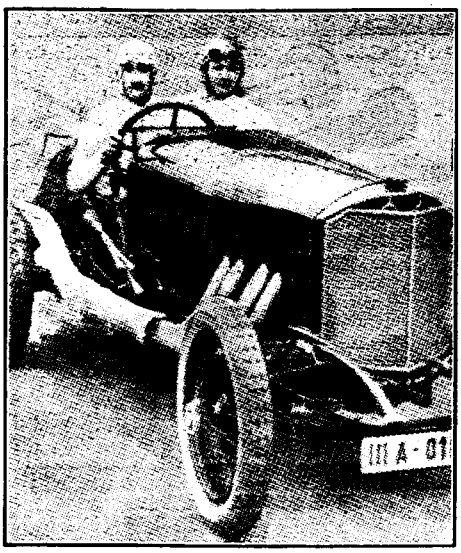
Gebrauchsautomobilen. Auch hier schlug der Erfinder Porsche mit seinen uferlosen Ideen zuweilen dem Generaldirektor Porsche und seiner kommerziellen Marschroute Schnippchen. Es war die Zeit, als jedem, der sich einen Austro-Daimler kaufte von Freunden die Anekdote aufgetischt wurde „Jemand, der sich im Frühjahr einen Austro-Daimler gekauft hat, kommt im Herbst zur Fabrik wegen eines Ersatzteiles. Der Werkstattleiter guckt zuerst verdutzt, schlägt sich dann vor die Stirn und sagt: ‚Ja mei, dös oite Modell hobns noch, dös is ja schon so lang überholt. Mir ham derweil scho vier neie Konstruktionen und von Eaher is nix mehr do'."

Auf Initiative des Filmmagnaten Sascha Graf Kolowrat wollte Porsche mit seinem 1-Liter-„Sascha"-Sportwagen über den Automobilsport den Weg für das kleine Gebrauchsautomobil in Massenauflage bahnen. Auf der anderen Seite mußte er sich korrigieren: Autofahren war im Inflationselend Luxus, „aber es gibt, wenn es auch andere sind als früher, immer Leute, die mit großen und teueren Wagen diesen Luxus treiben wollen, auch als Sozialdemokraten. Für sie müssen wir bauen. Hier liegt unser Markt"

Dem Vorstand der Austro-Daimler-AG wurden die kostspieligen Dispositionen Porsches, dessen Erfinderfeuer den Kaufmann in ihm immer wieder einäscherte, ungemütlich. Porsche wurde zitiert und empfahl sich schließlich 1923 als der Choleriker, der er immer gewesen ist: „Leckts mich. Ihr Judenbagasch!"

Der Daimler-Motoren-AG in Stuttgart-Untertürkheim schien das gerade recht, denn das Werk war durch Streiks und wirtschaftlichen Trouble in schweren Lieferschwierigkeiten und hatte einen technischen Direktor von den Qualitäten Ferdinand Porsches nötig.

Am 18. Juni 1923 trat er als Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren-A.G. in Untertürkheim ein. 1924 bereits startete er seine erste automobilistische Sensation für Daimler: Den 2-Liter-Mercedes-Wagen mit einem von Porsche vollendeten Kompressor-Motor (die Grundkonstruktion existierte bereits, als Porsche zu Daimler kam). Mit diesem Wagen schlug Christian Werner in der Targa Florio, einem repräsentativen Bergrennen auf Sizilien, die gesamte Konkurrenz der Weltkriegssieger, die sich auf den Höhen unerreichbaren Fortschritts wähnten. Es war der erste deutsche Sieg, seit ein Daimler-Wagen



Sensation 1924
Targa Florio-Sieger **Christian Werner**

1915 den großen Preis von Amerika gewonnen hatte.

Dieser Kompressormotor Porsches mit der damals unvorstellbaren Leistung von 66 PS pro Liter Hubraum war der Auftakt zu einer neuen Aera im deutschen Rennwagenbau: es entwickelte sich, wenn auch unter schweren Rückschlägen, der Zwei-Liter-Kompressor, auf dem vor den führenden Romanen Rudolf Carraciola 1926 den Großen Preis von Deutschland gewann.

Porsches 6-zylindriger Kompressorwagen K und seine Sportmodelle S (Sport), SS (Super-Sport) und SSK (Super-Sport-Kompressor) waren die berühmtesten, wenn auch wegen ihrer Preise kaum verkäuflichen deutschen Automobile der zwanziger Jahre

Porsches sechs Jahre bei Daimler-Benz — 1926 fusionierte Daimler mit den Benz-Werken — sind voller Spannungen gewesen. Denn in dem stockkonservativen und klösterlich-ordensmäßig organisierten Betrieb mußte man sich zwangsläufig heiß laufen, wenn man ein Mann wie Porsche war: Revolutionär, „Ruck-Zuck-Genie", Gefühlkonstrukteur, der mathematische Lücken mit technischem Instinkt kompensierte. Außerdem neigte er auch hier wieder dazu, die Wirtschaftsmöglichkeiten des Fabrikationsbetriebes durch Etatforderungen für technische Entwicklungsarbeiten auf den Kopf zu stellen. Mit den Fabrikationsleuten, die rationell produzieren wollten, boxte er sich um jedes, auch um das fabrikatorisch belastende Detail seiner Konstruktionen. Der Krach, über den er 1929 ausschied, war Anlaß, nicht Ursache.

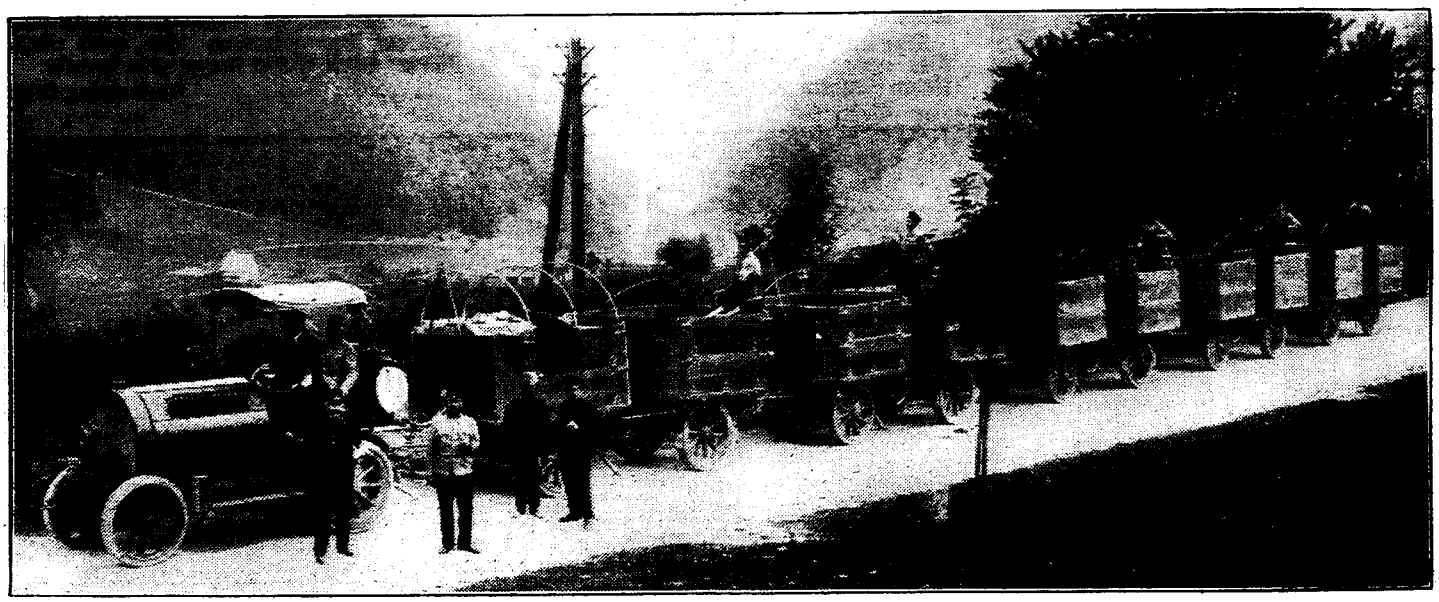
In exklusiven Zirkeln der deutschen Automobilindustrie wird der Hergang des Krachs so erzählt: Daimler-Benz hatte einen Tourenwagen mit 8/38 PS herausgebracht, den sogenannten 38er, der die fatale Eigenschaft hatte, bei Frostwetter nicht anzuspringen. Porsche verschanzte sich hinter dem Argument, er sei für die mangelhafte Detailkonstruktion, die dieses Uebel bedingte, nicht verantwortlich. Damit hatte er sich mindestens formal ins Unrecht gesetzt, denn als technischer Direktor trug er die nominelle Verantwortung für jede Konstruktion.

Generaldirektor Kissel ließ sich denn auch nicht ausreden, daß Porsche die direkte technische Verantwortung trage. Als sich Porsche gelegentlich gegen den Vorwurf verwahrte, der 38er springe bei kaltem Wetter nicht, ließ Kissel in einer kalten Nacht fünfzehn 38er auf den Hof auffahren und lud den technischen Direktor Porsche ein, wenigstens einen anzulassen. Kein einziger sprang an. Porsche riß sich den Hut vom Kopf zertrampelte ihn im Schnee, tobte, ging

Ging nach einem kurzen Zwischenspiel bei den österreichischen Steyrwerken — deren durch den Bankkrach der Bodenkreditanstalt kritische wirtschaftliche Situation teure Experimente nicht trug — in die Stuttgarter Kronenstraße, mit dem jüdischen Automobilsportler und Finanzier Rosenberger und den Konstrukteuren Karl Raabe und Dr h. c. Ferdinand Porsche als Gesellschafter wurde eine private Konstruktionsbüro-GmbH gegründet. Im Auftrage fremder Automobilfabriken konstruierte Porsche Teile und ganze Fahrzeuge, einen ganzen „Wanderer" z. B.

Im Jahre 1931 ließ er sich als freier Konstrukteur die Erfindung patentieren, die, nach Biograph Hans Bretz, den Namen Porsche zum Symbol automobilistischen Fortschritts gemacht haben würde, selbst wenn sie seine einzige Tat gewesen wäre: die Drehstabfederung (Torsionsstab).

Auch hier wieder zündete Porsches Funke: Wenn man eine Spiralfeder zu-



... wo der Straßentransport längst zusammengebrochen war: **Porsches Landwehrzug**

sammendrückt, so geschieht weiter nichts, als daß sich das zur Spirale aufgewickelte Metall in sich selbst verwindet. Warum also das Metall zur Spirale aufwickeln? Porsche nahm einen einfachen Stahlstab und übertrug auf ihn die Bewegungen des schwingenden Rades so, daß er in sich verwunden wurde wie ein ausgewrungenes Tuch (vgl. Skizze). Dieser Wringvorgang ist natürlich auf der Oberfläche des Metalls nicht zu sehen. Er wirkt sich in inneren Spannungen des Materials aus. Wenn der Drehstab sich entspannt hat, ist das federnde Rad wieder in Normallage.

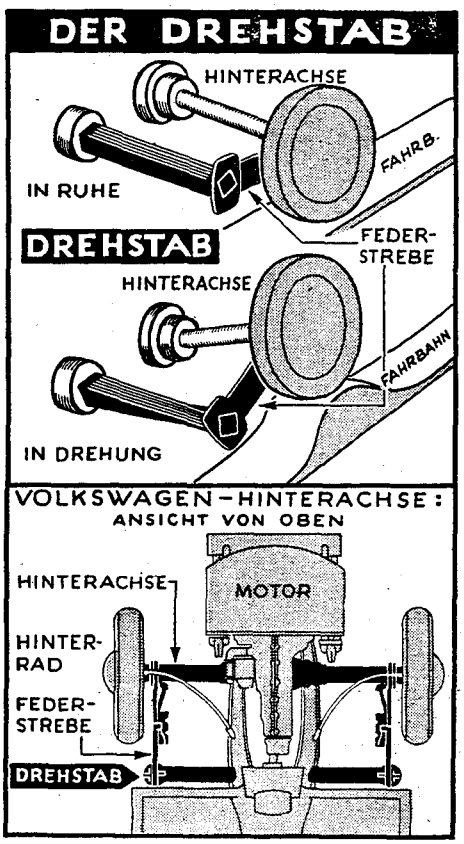
Porsches Drehstabfederung war ein Vorfeldsieg in seiner lebenslangen Schlacht gegen den Rollwiderstand, gegen hohe Fahrzeuggewichte. Sie sparte dem Ingenieur schwere Blattfederunterbauten, die das Gewicht der alten Wagen hochschraubten und ihre Federung ungelenk machten. Das vom Drehstab gefederte Rad sprang auch nicht mehr, sondern haftete ohne Unterbrechung am Boden und brachte so ohne Unterbrechung die Antriebsenergien des Motors auf die Straße, ohne daß dabei der Aufbau jede Bewegung der Achswelle durch Schlaglöcher oder über Huckel mitmachte.

Auch die tiefe Neigung der Karosserie in den Kurven, der Nachteil anderer ebenfalls leichtgewichtiger Federkonstruktionen, ist durch den Torsionsstab überwunden und gibt dem stabgefederten Wagen seine günstige Straßenlage. Der Federmechanismus liegt außerdem sauber eingekapselt, geschützt gegen jeden Einfluß von außen, und ermüdet nicht so leicht.

Porsches Torsionsfederung wurde zunächst praktisch bei Mathis in Frankreich angewandt. Für Deutschland war und blieb Porsche mit, aber auch ohne Torsionsstab, der führende Automobilkonstrukteur. Dr.-Ing. h. c. Fritz Neumeyer, Inhaber der Nürnberger Zündapp-Motorrad-Werke, holte ihn, um trotz der Wirtschaftskrise eine langgehegte Idee in die Tat umzusetzen: „Einen richtigen Volkswagen".

1925 schon hatte sich Fritz Neumeyer zum Studium aus England einige Rower-Wagen zerlegt nach Deutschland kommen lassen. Er hatte schon große Werkhallen in Moosach bei München aufgekauft, um dort einen kleinen Wagen mit den typischen Eigenschaften zu entwickeln, die der an Versailles knabbernde deutsche Markt forderte.

21 Punkte mit Einwänden machten die Zündappleute gegen Porsches Konstruktion geltend. Porsche akzeptierte ganz gegen seine cholerischen Gewohnheiten sofort die Hälfte. „Können wir machen, werde ich ändern." Die restlichen Punkte



würden dann sicher nach den Probefahrten zu streichen sein.

Die drei Zündapp-Porsche-Prototypen gingen auf Probefahrt. Nach 10 Kilometern kochte bereits das Oel aus dem Motor. Außerdem stellte sich heraus, daß der fünfzylindrige, wassergekühlte Sternmotor für jegliche Reparatur viel zu schlecht zugänglich war. Die Idee des Sternmotors ging allerdings nicht zu Lasten Porsches, sondern der Zündapp-Leute. Neumeyers Volksmotorisierung wurde schweigend wieder aufgesteckt.

Seine Motorradfabrik hätte außer dem Anlagenkapital für die Motorenherstellung die Einrichtungen für einen Karosseriebau ohnehin kaum abgeworfen (Und: „Wenn se an den Blechkäste nix verdiene, am Motor un am Fahrgstell verdiene se bestimmt nix", hatte Geheimrat Opel Neumeyers Sohn Hans Friedrich eingebläut).

Also zog Porsche in Frieden mit seinen drei ersten Volkswagen-Prototypen und einem Honorar von 85 000 Mark wieder ab.

In dieser Zeit (1931/32) ging es bei NSU in Neckarsulm mit den Motorrädern ziemlich schlecht und man war dort auf die Strohhalmidee verfallen, an einem Volksautomobil den lukrativen Geschäftsartikel zu gewinnen. Porsche hatte außer seinen Zündapp-Prototypen noch zwei weitere Konstruktionen in der Schublade und baute drei Prototypen seines reifsten Typs für NSU, wie bei Neumeyer einen Viertakter. Seine Lieblingsidee, den mechanisch anspruchslosen Zweitakter dauerbelastungsreif zu machen, blieb trotz endloser Versuche (und Wutausbrüche) Utopie (Erfolge erst nach sechs weiteren Versuchsjahren).

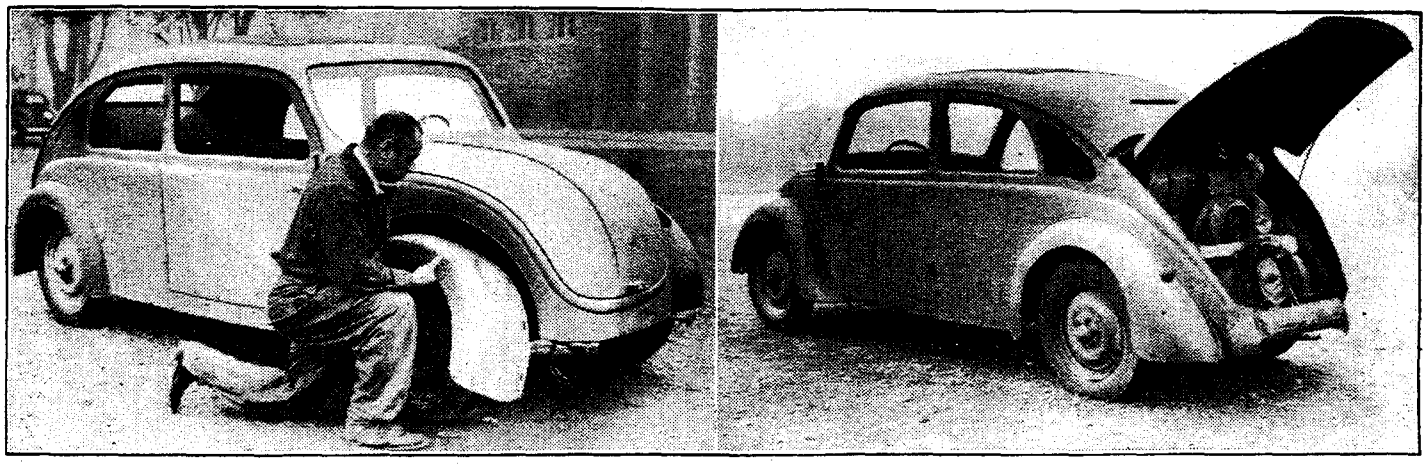
Der NSU-Volkswagen ist schon ein direkter Vorfahre des KdF-Wagens, nur in der Linienführung etwas dickbauchiger. Maschinell ähnelte er mit seinem Boxermotor (2 liegende Zylinderpaare im Heck) dem durch seine Kürze betriebsgünstigen Original-Volkswagenmotor. Nur war der Hubraum mit 1½ Liter ein Viertel größer als beim Volkswagen. Dafür machte dieser Versuchswagen leicht und lässig 115 km Spitze. Die patentierten Torsionsstäbe allerdings brachen bei den Versuchsfahrten, und die freien Spitzen spritzten unterwegs plötzlich wie Geschosse unter dem Wagen vor. Jedermann tat gut daran, seine Beine nicht in Schußrichtung zu haben.

Die Versuche waren 1933 abgeschlossen. Porsches Honorar wird heute auf 125 000 Mark geschätzt. Aber woher sollten die acht bis zehn Millionen Mark für die Investitionen kommen, die den Neckarsulmern für die Serienanfertigung ausreichend erschienen. (Der KdF-Volkswagen kostete allerdings allein gegen 30 Millionen geschätzte Entwicklungsmittel, und das Gesellschaftskapital der Volkswagen GmbH. der Deutschen Arbeitsfront wurde 1940 auf nominell 150 Millionen Reichsmark erweitert.)

Porsche war ohnehin seit längerem von der Volksmotorisierungsidee abgelenkt worden: Die 1932 von Wanderer, Horch, Audi und DKW gegründete Autounion hatte sich bei Mercedes-Benz die unschätzbare Publikumswirkung von Rennerfolgen abgeguckt und beschlossen, ebenfalls einen Rennwagen herauszubringen.

Umgekehrt hatte Porsche nach Gründung der Konstruktions-GmbH. wirtschaftliche Anfangserfolge in dieser Technikerepoche, die auf eigene Rechnung und Gefahr ging, verzeichnet. Das ermutigte ihn zu dem Plan, auf eigene Kappe mit einem Rennwagen herauszukommen. Ein Mut zur Improvisation, der auch dem Führer Adolf Hitler imponieren konnte.

Fortsetzung folgt



Schon ein Vorläufer des KdF-Wagens: **NSU-Volkswagen von Porsche**