



lpps
Liese Prokop Privatschule



 Bundesministerium
Öffentlicher Dienst
und Sport

Der Autoingenieur des Jahrhunderts

Vorwissenschaftliche Arbeit verfasst von
Nicolas Schöll
Klasse 9ORGB

Betreuerin: MMag. Claudia Stückler

Februar 2020

Liese Prokop Privatschule für Hochleistungssportler
Liese Prokop-Platz 2, 2344 Maria Enzersdorf

Eigenständigkeitserklärung

Ich, Nicolas Schöll, erkläre hiermit, dass ich diese vorwissenschaftliche Arbeit selbstständig und ohne Hilfe Dritter verfasst habe. Insbesondere versichere ich, dass ich alle wörtlichen und sinngemäßen Übernahmen aus anderen Werken als Zitate kenntlich gemacht habe und keine anderen als die angegebenen Quellen verwendet habe.

Ich bestätige, dass die gebundene Version der vorwissenschaftlichen Arbeit der hochgeladenen Datei entspricht.

Ich gebe mein Einverständnis, dass ein Exemplar meiner vorwissenschaftlichen Arbeit in der Schulbibliothek meiner Schule aufgestellt wird.

Ort, Datum

Unterschrift des Schülers

Abstract

In dieser Arbeit geht es um den Ingenieur und Konstrukteur Ferdinand Porsche sowie seinen Einfluss und seine Wirkung auf die Entwicklung am Automobilmarkt des 20. Jahrhunderts. Abgesehen von der Beleuchtung seines persönlichen Lebens und seiner Karriere, soll die Arbeit vor allem das Augenmerk auf sein technisches Verständnis, seine wirtschaftliche Intelligenz sowie sein Nachwirken in dem von ihm aufgebauten „Imperium Porsche“ gelenkt werden. Eine zentrale Rolle muss dabei auf Porsches Idee eines Volkswagens gelegt werden, deren Verwirklichung im Nachhinein gesehen nur unter Mitwirkung der Nationalsozialisten möglich war. Inwieweit diese Entwicklung von Porsche selbst oder von Seiten der Machthaber gesteuert wurde, muss dabei genauso miteinbezogen werden wie Porsches Rolle unter der Führung der Nationalsozialisten, seine Abgrenzung nach dem Krieg, und auch die seiner Nachfolger in der Firma Porsche. Der wirtschaftlichen Verknüpfung der Familie Porsche mit der Firma Volkswagen nach 1945 und die daraus resultierende Entwicklung des eigenen Familienkonzerns nach 1950 soll in einem eigenen Kapitel auf den Grund gegangen werden. Der persönliche Anteil der Familie Porsche respektive der Familie Piëch am Aufstieg des Konzerns zu einem europaweit bedeutenden und einflussreichen Unternehmen muss in diesem Zusammenhang ebenfalls deutlich herausgearbeitet werden. Ein wichtiger Abschnitt dieser Arbeit widmet sich schließlich noch Ferdinand Porsches Ideen und Konstruktionsplänen, die noch lange nach seinem Tod vor allem von seinem Sohn Ferry Porsche weiterentwickelt wurden. Speziell für die Rennwagenentwicklung der Nachkriegszeit aber auch für den Markt von straßentauglichen Autos an sich spielte Porsche eine entscheidende Rolle.

Vorwort

Im Rahmen der vorwissenschaftlichen Arbeit erschien mir das Thema „Der Autoingenieur des Jahrhunderts“ aufgrund meines persönlichen Bezuges zum Motorsport passend. Mein Vater ist schon sein ganzes Leben lang sehr an Autos und der Geschichte der Automobilindustrie interessiert. Daher möchte ich hier als erstes meinem Vater für seine Inspiration, Ansichten und Berichte danken. Bei meiner Mutter möchte ich mich für ihre Unterstützung bei der sprachlichen Gestaltung und der Literatursuche bedanken. Zu guter Letzt möchte ich mich herzlich bei Frau Professor Claudia Stückler für ihre Unterstützung, Geduld und Betreuung bedanken.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Ferdinand Porsche	3
2.1. Sein Leben und sein Werdegang	3
2.2 Porsche und die Nationalsozialisten	8
2.3 Der Volkswagen	10
3. Die Gründung der Porsche AG	14
3.1 Die Entwicklung des Konzerns	14
3.2. Die Familie Piëch	17
4. Vom Rennwagen zum „Alltagsauto“	18
4.1. Der Imagewandel, vom „Volkswagen“ zum Luxusauto	18
5. Fazit	23
6. Literaturverzeichnis	24
6.1 Verzeichnis der Internetquellen	24
7. Abbildungsverzeichnis	24

1. Einleitung

Die Idee zu dieser Arbeit, wie ich schon im Vorwort kurz anklingen habe lassen, entstammt meinem eigenen Interesse am Motorsport. Schon im Alter von 8 Jahren begann ich mit dem Kartrennsport, der mich bis zum heutigen Zeitpunkt zum Fahrer beim Porsche Carrera Cup Deutschland in einem Porsche 991 GT3 Cup gebracht hat. Die andauernde Beschäftigung mit Autos, die weit über das reine Autofahren hinaus auch die technischen Belange eines Fahrzeuges beinhaltet, weckte mein Interesse am historischen Hintergrund zu diesen technischen Feinheiten. Die Frage, was hinter der Automarke Porsche steckt, war für mich der Beweggrund in dieser Arbeit die Person Porsche an sich in den Mittelpunkt zu rücken. Zu allererst gehe ich der Frage nach, welche Beweggründe und Interessen den Spenglerlehrling Ferdinand Porsche dazu bewogen haben, den Weg einzuschlagen, den er in seinem Leben schließlich genommen hat. Der Titel der Arbeit „Der Autoingenieur des Jahrhunderts“ ist ja nicht gerade bescheiden formuliert. Zu Recht, denn Ferdinand Porsche wurde 1999 von einer internationalen Fachjury von Autojournalisten und Branchenexperten zum Autoingenieur des Jahrhunderts gewählt. Doch sein Lebenswerk, speziell was seine Entwicklungen und Ideen für die Konstruktionsfortschritte in der Automobilindustrie bewirkten, soll in dieser Arbeit herausgearbeitet werden. Eine ganz entscheidende Frage im Leben und Wirken Ferdinand Porsches ist die Entwicklung des sogenannten „Volkswagens“ und die Frage inwieweit dies mit oder ohne nationsozialistischen Einfluss möglich gewesen wäre. Hätte Porsche auch ohne diesen politischen Einfluss und „Schutz“ seine Ideen durchsetzen und seine später führende Rolle erreichen können? Dieser ganz entscheidenden Frage wird ein eigenes Kapitel gewidmet in deren Abfolge auch seine Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg und der Distanzierung zur politisch beeinflussten Zeitspanne ein wenig nachgegangen werden soll. Im Zusammenhang damit steht auch die Frage nach der Bewahrung von großen Teilen des Vermögens der Familie Porsche über das Ende des Zweiten Weltkrieges hinaus. Hierbei kommt man nicht an der Person seiner Tochter Louise, verheiratete Piëch, vorbei. Ihr, wie auch ihrem Mann Anton Piëch, einem gewieften Wiener Rechtsanwalt, ist es zu verdanken, dass die Familie auch mit dem Ende der Herrschaft der Nationalsozialisten noch über genügend Ressourcen verfügte, um die Ideen

Ferdinand Porsches weiterzuführen. Dass der Grundstein für den Aufbau des einmal europaweit bedeutenden Porsche Konzerns in Verhandlungen mit dem VW Konzern liegt, muss in dieser Arbeit ebenfalls miteinbezogen werden. Der Aufstieg der Marke Porsche hängt aber nicht nur mit dem finanziellen Aspekt an sich, sondern auch mit der Person Porsche und seiner Firma, der Porsche AG, zusammen. Ohne seine Ideen, seine Perspektiven und seinen Weitblick hätte sein Sohn den Konzern nicht an die Position am Automarkt bringen können, die er vor allem in den 1960er Jahren hatte. Die Person Ferdinand Porsche, sein Mythos, ist bis heute mit den Modellen Porsche verbunden, auch wenn die Familie selbst keinen Anteil mehr am Konzern hat.

2. Ferdinand Porsche

2.1. Sein Leben und sein Werdegang

Ferdinand Porsche wurde am 3. September 1875 in Maffersdorf (heute: Vratislavice nad Nisou, ein Stadtteil von Liberec) in Böhmen geboren und war das dritte Kind von Anton Porsche und dessen Frau Anna. Sein Vater führte einen Handwerksbetrieb mit einigen Gesellen und Lehrlingen. Die Familie besaß kein großes Vermögen, trotzdem bekam Ferdinand eine gute Ausbildung im eigenen Unternehmen seines Vaters. Der technisch interessierte und begabte, elfjährige Ferdinand war besonders von der Elektrizität fasziniert und richtete heimlich eine Elektrowerkstatt im Haus seiner Eltern ein. Anton entdeckte jedoch die kleine Werkstatt und verbot seinem Sohn diese Tätigkeit. Im Alter von 15 Jahren begann Ferdinand Porsche eine Lehre im Betrieb seines Vaters und besuchte Abendkurse an der Staatsgewerbeschule. Um Strom zu erzeugen, installierte der junge Mann einen Schwungradantrieb in der Werkstatt, der zu dieser Zeit noch nicht einmal in Großstädten vorhanden war. Obwohl Ferdinand ein ausgezeichneter Elektriker und Praktiker war, erlaubte ihm sein Vater nicht zu studieren.¹

Mittels Schwungantrieb erzeugtes, elektrisches Licht gab es ansonsten nur in der Teppichfabrik nebenan. Beeindruckt von Ferdinands technischem Verständnis, verschaffte der Fabrikbesitzer ihm einen Job bei der „Vereinigten Electricitäts-AG Béla Egger“ in Wien.²

Nach lediglich vier Jahren wurde Porsche Assistent des Betriebsleiters. Er entwickelte in dieser Zeit einen Radnabenelektromotor. Ferdinand vollendete die Entwicklung des Motors vor den Engländern und ließ ihn anschließend patentieren. Diese Erfindung bildete die Grundlage für eine große Karriere. In dem Konzern lernte er seine zukünftige Frau Aloisia Kaes kennen, welche Ferdinand 1903 heiratete. Im Jahr darauf wurde seine Tochter Louise Hedwig Anna Wilhelmine Maria geboren und fünf Jahre später kam sein Sohn Ferdinand Anton Ernst, auch Ferdy oder später Ferry genannt, zur Welt.³ Im Jahr 1897 wurde er in der Firma „k. u. k. Hofwagenfabrik

¹ Vgl. Fürweger, Wolfgang: Die PS-Dynastie. Ueberreuter: Wien 12007, Pos. 130f.

² Vgl. Müller, Peter: Ferdinand Porsche. Ein Genie unserer Zeit. Leopold Stocker: Graz 1965, S. 11.

³ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 161ff.

Ludwig Lohner & Co“ angestellt und baute ein Elektroauto, bei dem es jedoch noch viele Probleme gab. Zwei Jahre später baute der junge Techniker eine Kutsche mit zwei Elektromotoren, welche in den Radnaben montiert wurden. Bei diesem Lohner-Porsche konnte man erstmals einen Vierradantrieb einbauen, der auch als erster allradgetriebener Wagen der Welt angesehen wird. Kurze Zeit später entwarf Ferdinand den Mixte- Wagen mit einem sogenannten Hybridantrieb, der mit Strom und Benzin gleichzeitig oder abwechselnd fahren konnte.⁴

1900 wurde der Lohner-Porsche auf der Pariser Ausstellung zur Sensation und bekam sogar eine Auszeichnung. Trotzdem war der junge Konstrukteur nicht zufrieden, da man die Batterien nach längerer Fahrt wieder aufladen musste. Deswegen wollte er einen Benzinmotor mit einem Generator bauen, der elektrische Energie erzeugen würde. Somit entstand der „Gemischte Wagen“, auch der „Type-mixte“ genannt, mit einem Anlasser, einer Beleuchtung und einer Vierradbremse.⁵ Der Chef des Unternehmens Ludwig Lohner war von der Idee eines Elektroautos begeistert und ließ dieses anschließend bauen, weshalb der Name Lohner-Porsche entstand.⁶

Ferdinand Porsche und seine Frau zogen in die Berggasse nach Wien und wohnten somit in der Nähe von Sigmund Freud. Nebenbei war diese Gasse aufgrund ihrer Steigung eine sehr beliebte Teststrecke für seine Autos.⁷ 1905 siedelte die Familie Porsche dann nach Wiener Neustadt, da Ferdinand zum Entwicklungs- und Produktionsleiter der Österreichischen Daimler Motoren KG Brienz Fischer & Co, auch Austro- Daimler genannt, befördert wurde. Die Firma, geführt von Paul Daimler, zählte zu den fortschrittlichsten Unternehmen Europas.⁸

Ab dem Jahr 1907 entwickelte Ferdinand, der bereits ein angesehener Konstrukteur war, gemeinsam mit Austro- Daimler und dem österreichischen Luftfahrt- Pionier Igo Etrich ein wassergekühltes Flugzeug, die sogenannte Etrich-Taube. Dieses Flugzeug konstruierte Ferdinand, weil kein bisheriges Flugzeug zuverlässig genug war, um den Ansprüchen des Militärs gerecht zu werden. Die Etrich-Taube entwickelte sich zu

⁴ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 182ff.

⁵ Vgl. Müller 1965, S. 16ff.

⁶ Vgl. Müller 1965, S. 15.

⁷ Vgl. Aust, Stefan; Ammann, Thomas: Die Porsche Saga. Bastei Lübbe: Köln 2012, S. 55.

⁸ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 243.

einem Export Schlager und Austro- Daimler produzierte in der Folge sogar Motoren für Luftschiffe.⁹

Ab 1911 baute Ferdinand Traktoren für das Österreich-Ungarische Heer, um große Geschütze transportieren zu können. Zusätzlich baute Porsche die berühmten Reihen- Sechszylinder- Motoren sowie Zwölfzylinder- Maschinen mit einer V- Form. Diese Motoren hatten bis zu 400 PS. Im Jahr 1917, während des Ersten Weltkrieges, wurde er zum Ehrendoktor der technischen Hochschule Wiens ernannt, da er einen Vierzylinder- Flugzeugmotor konstruiert hatte. Im gleichen Jahr verlieh ihm Kaiser Karl I. das Offizierskreuz des Franz- Joseph- Ordens.¹⁰

Zwei Jahre später widmete sich Ferdinand Porsche seiner großen Leidenschaft, dem Automobilrennsport. Sein erst elfjähriger Sohn Ferry bekam zu Weihnachten einen selbst konstruierten, 50 Stundenkilometer schnellen, Zweisitzer und sein Vater beschäftigte sich zunehmend mit der Konstruktion von Rennautos. In der Firma Austro- Daimler wurden weiterhin große Personenwagen, Feuerwehrfahrzeuge und Zugmaschinen gebaut. 1920 musste man die Produktion der Rennwagen aufgrund der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens jedoch einschränken. Nur zwei Jahre später, trat Ferdinand bei Austro- Daimler als Generaldirektor zurück, weil sein bester Freund bei einem Unfall mit einem Sportwagen dieser Firma verstarb, welcher durch einen Materialfehler verursacht worden war.¹¹



Abbildung 1: Ferdinand Porsche

Schließlich beendete Ferdinand sein Engagement bei Austro- Daimler gänzlich und ging 1923 nach Stuttgart, wo er Vorstandsmitglied der Daimler- Motoren- Gesellschaft wurde. In Stuttgart angekommen konzentrierte er sich auf die Weiterentwicklung der Kompressormotoren, welche letzten Endes für den Erfolg von

⁹ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 285ff.

¹⁰ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 306ff.

¹¹ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 371f.

Mercedes, speziell auf der Rennstrecke, verantwortlich waren.¹² Zunächst gab es jedoch noch einige Rückschläge, wie bei einem Rennen 1924 in Monza, Italien, bei dem Mercedes mit vier Autos teilnahm. Ein Unfall mit den noch schwer beherrschbaren Autos hatte für Graf Louis Zborowski tödliche Folgen und Mercedes zog die verbliebenen drei Autos zurück. Die Autos wurden umgebaut und erst wieder in Berlin bei einem Hochgeschwindigkeitsrennen erneut eingesetzt.¹³

Die schlechte wirtschaftliche Situation in Folge der beginnenden Wirtschaftskrise, zwang das Unternehmen zur Degradierung von Porsche und aufgrund seiner hohen Schulden wurde sein Arbeitsvertrag 1928 nicht verlängert. Mit 54 Jahren übernahm er die technische Leitung in einem oberösterreichischen Betrieb, den Steyr- Werken und im selben Jahr wurde er zum ersten Mal Großvater. Der Name seines ersten Enkels war Ernst Piëch.¹⁴ Seine Tochter Louise hatte erst im Vorjahr den Wiener Rechtsanwalt Anton Piëch geheiratet. Sein Sohn Ferry besuchte unter der Woche eine Privatschule und besuchte an Wochenenden seinen Vater in den Steyr- Werken. Dank Ferdinands Engagement produzierte das größte österreichische Automobilunternehmen den Steyr 30 und die bekannte Limousine Steyr 100 sowie einen eleganten Tourenwagen. Dieser wurde Austria getauft und 1929 dreimal produziert, jedoch ohne Erfolg und Anerkennung.¹⁵

Am 1. September 1930 eröffnete der wieder nach Stuttgart zurückgekehrte Ferdinand sein eigenes Konstruktionsbüro und am 25. April 1931 wurde es als „Dr. Ing. h. c. F. Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Konstruktionen und Beratungen für Motoren und Fahrzeugbau“ im Gesellschaftsfirmenregister eingetragen. Mit zwölf Angestellten begann eine ungewisse Reise, wobei Anton Piëch, der 10 Prozent Anteile am Unternehmen hielt, zum Rechtsberater der Firma wurde. Der Rennfahrer Adolf Rosenberger, Freund von Ferdinand und auch 10 Prozent Teilhaber des Unternehmens, bekam die Funktion des kaufmännischen Leiters. Die übrigen 80 Prozent des Unternehmens gehörten Ferdinand Porsche selbst. Sein Sohn Ferry erhielt vorerst keine Anteile, war aber von Anfang an Mitarbeiter der Firma. Diese Firmengründung war der Anfang des Unternehmens

¹² Vgl. Fürweger 2007, Pos. 383f.

¹³ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 73.

¹⁴ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 75.

¹⁵ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 414ff.

Porsche. Nach einiger Zeit übernahm der 22-jährige Sohn des Unternehmers Verantwortung und kümmerte sich um die Kunden, die Einteilung der Konstrukteure, sowie die Überwachung bei neuen Versuchen. Für den jungen Betrieb war es anfangs sehr schwierig, sich zu etablieren, da der den Markt beherrschende Daimler-Benz-Konzern Porsche schaden wollte und zum Beispiel seinen eigenen Mitarbeitern ein Kontaktverbot zu den Angestellten der Konkurrenz auferlegte.¹⁶

Adolf Rosenberger hielt nicht nur menschlich viel von Ferdinand Porsche, sondern war auch überzeugt von seinem Wissen über Autos und Motoren. Als jedoch die Nationalsozialisten 1933 an die Macht kamen, war Rosenberger, der gebürtiger Jude war, in der deutschen Unternehmenswelt nicht mehr akzeptiert.¹⁷ Rosenberger trat schon am 31. Jänner 1933 aus der Geschäftsleitung aus und übergab Ferry Porsche im Juli 1935 seine Anteile. Die Firmenanteile veränderten sich aber auch durch den Eintritt des Wiener Barons Hans von Veyder-Malberg, der 1933 kaufmännischer Leiter wurde und mit 10 Prozent Anteilen auch neuer Gesellschafter. Die Firmenteilhaber Ferry Porsche, Anton Piëch und Hans von Veyder-Malberg besaßen nun jeweils 10 Prozent und der Gründer Ferdinand Porsche hielt einen Anteil von 70 Prozent am Unternehmen.¹⁸

Im Jahr 1935 heiratete sein Sohn Ferry Porsche Dorothea Reitz und bekam im selben Jahr noch seinen Sohn Ferdinand Alexander, der der spätere Designer des Porsche 911 war.¹⁹

In den mittleren 1930er Jahren erwirtschaftete das Konstruktorsbüro von Ferdinand Porsche so gute Erträge, dass er 1937 seine Firma in eine Kommanditgesellschaft umwandelte. Veyder-Malberg wurde ausbezahlt und neben Ferdinand Porsche selbst hielten nur noch seine Kinder Ferry 15 Prozent sowie Louise 5 Prozent und deren Ehemann Anton Piëch 10 Prozent Anteil an der neuen Firma. Nach seiner Zeit unter der Herrschaft der Nationalsozialisten, die in einem eigenen Kapitel behandelt wird, gerät Ferdinand Porsche zunächst in französische Gefangenschaft. Im Dezember 1945 folgt Porsche zusammen mit seinem Sohn Ferry und seinem Schwiegersohn Anton Piëch einer Einladung des französischen Industrieministers

¹⁶ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 446f.

¹⁷ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 468.

¹⁸ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 85f.

¹⁹ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 676.

Marcel Paul nach Baden-Baden. Dort wurden die drei jedoch festgenommen, da ihnen vorgeworfen wurde während der deutschen Besetzung Frankreichs an der Deportation französischer Arbeiter sowie der Verschleppung von führenden Mitarbeitern der Firma Peugeot in ein Konzentrationslager beteiligt gewesen zu sein. Während Ferry schon nach drei Monaten entlassen wurde, mussten Ferdinand Porsche und Piëch 22 Monate in französischer Gefangenschaft verbringen. Im August 1947 konnte Ferry die beiden mittels Kautions freibekommen und 1948 erreichte Ferdinand Porsche vor einem ordentlichen französischen Gericht einen Freispruch, da ihm persönlich keine Verantwortung für die vorgeworfenen Verbrechen nachgewiesen werden konnten. Nach der Einstellung seines Entnazifizierungsverfahrens 1949 kehrte Porsche nach Stuttgart zurück.

Dort erlitt der Autoingenieur im November 1950 einen Schlaganfall nach seiner Rückkehr aus dem Volkswagenwerk und starb am 30. Jänner 1951 im Alter von 76 Jahren.²⁰

2.2 Porsche und die Nationalsozialisten

Als es 1931/32 in Deutschland zur Wirtschaftskrise kam, waren über sechs Millionen Menschen arbeitslos. Dies war ein guter Nährboden für den Aufstieg der Nationalsozialisten. Die Menschen hofften auf eine Verbesserung der Wirtschaft und übersahen die diktatorische Art und Weise, die von Hitler und seinen Gefolgsleuten an den Tag gelegt wurde. Als Adolf Hitler schließlich am 30. Jänner 1933 an die Macht kam, erhoffte man sich vor allem auch in der Autoindustrie einen wirtschaftlichen Aufschwung. Da Adolf Hitler als autoaffin bekannt war, ging man davon aus, dass Massen an Autos gebraucht werden würden. Hitler selbst wurde in prachtvollen Mercedes-Karosserien von einem Chauffeur gefahren, weil er selbst keinen Führerschein hatte. Im Februar wurde ein Konjunkturprogramm für die Autoindustrie ins Leben gerufen und eigens eine Ausstellung in Berlin veranstaltet, wo der Führer über die Förderung des Automobilrennsports und der Automobilindustrie sprach. Zu dieser Zeit hatte Ferdinand Porsche Techniker und Ingenieure um sich, die schon mit ihm bei Austro-Daimler zusammengearbeitet

²⁰ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1369.

haben. Also ein eingespieltes Team, das gerade in dieser Phase einen ganz wichtigen Anteil am Erfolg der Marke Porsche haben sollte. Adolf Hitler war von deutschen Konstrukteuren und Technikern begeistert und vor allem die Marke Porsche hatte es ihm angetan. Ferdinand Porsche seinerseits suchte den Kontakt zum Führer schon früh und bedankte sich bei Hitler, da er ein neues und gut ausgebautes Straßennetz ankündigte und sich hinter die Automobilhersteller stellte und versprach sie zu unterstützen.²¹

Der gefragte Konstrukteur Ferdinand Porsche bekam in der Folge teils zweifelhafte Ehren von Adolf Hitler erwiesen, da er in dessen Augen der fähigste Automobilkonstrukteur des Deutschen Reiches war.

Die Automobilhersteller nahmen zunehmend Umsätze durch Rüstungsaufträge dankend an. Sei es aus Überzeugung, reinem Interesse an Profit oder auch aus der Angst, sonst in politische Ungnade zu fallen. Auch Anton Piëch und Ferdinand Porsche konnten sich in der Folge mit der Deutschen Arbeitsfront, abgekürzt DAF genannt, dem Einheitsverband der Arbeitnehmer und Arbeitgeber, gut arrangieren. Ferdinand Porsche wurde 1937 Mitglied der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei und wurde dadurch als Techniker und Entwickler noch bekannter. Im darauffolgenden Jahr erhielt er eine Auszeichnung für Kunst und Wissenschaft. Er galt als Pionier der technischen Arbeit und wurde zum Honorarprofessor der technischen Hochschule Stuttgart ernannt. 1942 wurde er ein hoher Offizier in der Schutzstaffel und erhielt eine der höchsten Auszeichnungen von Hitlers schwarzer Garde. Jedoch war Ferdinand Porsche nicht stolz auf seine Auszeichnungen und Zugehörigkeit zur SS und kleidete sich bei offiziellen Anlässen lieber in Zivil als in Uniform.

Im Zeitraum von 1940-1943 wurde er zum Vorsitzenden der Panzerkommission.²² Die Entwicklung eines Panzers beschäftigte den Ingenieur schon seit langer Zeit, weshalb er im Auftrag des Heereswaffenamtes einen 30 Tonnen schweren Panzer, namens Leopard, entwickelte. Der Panzer wurde mit zwei Ottomotoren und vier Elektromotoren angetrieben, doch aufgrund seiner aufwendigen Bauweise wurde er nie in Serie produziert. Dennoch wurde Hitlers Vertrauen in Porsche immer größer und er lobte ihn vor seinen Generälen und Gefolgsleuten als seinen

²¹ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 78ff.

²² Vgl. Fürweger 2007, Pos. 830ff.

Lieblingskonstrukteur. Mit einem Auto machte sich der Führer gemeinsam mit dem Ingenieur ein Bild von der Kampffront, weil Porsche den Panzer der Sowjets sehen wollte. Dieser Panzer begeisterte ihn wegen seiner Effektivität und Leistungsfähigkeit. Später fand man heraus, dass der Panzer das Prinzip der Drehstabaufhängung, eine Aufhängungsvariante, besaß.²³

Porsches Konstruktionsbüro galt in der Zeit der Nationalsozialisten als Rüstungsbetrieb, welcher in den Kriegsjahren daher oft Ziel für Bombenangriffe war. Nach der ersten abgeworfenen Bombe hatte Ferdinand alle Konstruktionen in den Keller seines Hauses gebracht und die Fabrik wurde in die damalige Tschechoslowakei verlegt, bis Ferry Porsche einen geeigneten Standort in Kärnten fand. Dort sollten die Familie und ein zukünftiger wichtiger Rennwagen, das Berlin-Rom-Coupé, in Sicherheit vor weiteren Angriffen sein. Somit konnte die Familie das Ende des Krieges abwarten und in die Nachkriegszeit übergehen.²⁴

2.3 Der Volkswagen

Schon im Jahr 1906 hatte Ferdinand Porsche versucht einen „Volkswagen“ zu bauen, jedoch war das Auto nicht ausreichend entwickelt und somit verlor er das Interesse an dem Wagen, weil das Fahrzeug nicht seinen Ansprüchen genügte. 25 Jahre später kam der zweite Versuch und Porsche entwickelte den „Typ 12“. Es wäre das beste Auto am Markt gewesen und erinnerte durch seine Form an den späteren Käfer. Allerdings wurden nur 3 Prototypen hergestellt, da die Serienproduktion zu teuer gewesen wäre und deswegen hat man das Projekt gestoppt. Durch den Ehrgeiz des Konstrukteurs blieb jedoch der Wunsch einen Wagen für die breite Masse zu bauen, bestehen.²⁵

Für die Nationalsozialisten war das Thema Volkswagen perfekt für ihre Propaganda der „Bewegung“ für die Massen. In Hitlers Rede während der Automobilausstellung 1933 in Berlin, wird auch die Idee eines Volkswagens thematisiert. Der Führer

²³ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 194f.

²⁴ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 200f.

²⁵ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 550ff.

forderte von der Automobilindustrie, nicht nur luxuriöse Autos zu bauen, sondern eine viel größere Anzahl an Menschen mit einem kostengünstigeren Automobil zu begeistern. Der Wagen musste einigen von Hitler angeführten Punkten gerecht werden. Er sollte über ausreichend Platz für vier Personen verfügen, maximal 1000 Reichsmark in der Erzeugung kosten, 100 Stundenkilometer erreichen und einen geringen Benzinverbrauch aufweisen.



Abbildung 2: Die Nationalsozialisten und der Volkswagen

Im Jahr 1933 erhielt das Unternehmen Porsche einen Großauftrag der NSU-Werke einen Kleinwagen namens Typ 32 zu entwickeln. Mit einem luftgekühlten Boxermotor, einer käferförmigen Limousinen Karosserie und mit Drehstäben gefedert, ähnelte das Auto dem späteren Volkswagen. Aufgrund fehlender Patentrechte durfte der Wagen jedoch nicht in die Massenproduktion gehen.²⁶

Der Diktator versprach der Firma Porsche eine monatliche Förderung nach ihrem ersten Treffen in Berlin. Am 22. Juni 1934 bekam Ferdinand den Auftrag das gewünschte Automobil zu entwerfen, obwohl er eigentlich die Mittel und die Unterstützung dafür nicht hatte, da die Förderung nicht ausreichend war.²⁷ Das Unternehmen Daimler-Benz, welches Porsche Jahre zuvor im Unfrieden verlassen hatte, war gegen die Idee und die Beauftragung des Ingenieurs. Es hatte schon nach Hitlers Rede auf der Automobilmesse 1933 Interesse am Bau eines Volkswagens gezeigt und Gespräche mit Hitlers Betrauten aufgenommen²⁸. Trotzdem wurde der Auftrag an Porsche vom Führer genehmigt und Ferdinand schickte einen ersten Plan des Volkswagens in das Reichsverkehrsministerium.²⁹

²⁶ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 87f.

²⁷ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 603ff.

²⁸ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 89ff.

²⁹ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 96f.

1936 stellte Porsche schließlich den ersten Prototypen der V3-Serie vor. Doch das große Problem war, dass der Wagen zu teuer war. Dennoch begann Ferry Porsche ein Testprogramm und legte als erster Fahrer 1.000 Kilometer mit einem Wagen zurück. Im selben Jahr reiste Ferdinand Porsche in die Vereinigten Staaten von Amerika und studierte bei Henry Ford die Fabrikation von Automobilen in großer Stückzahl.³⁰ Nach seiner Rückkehr entwickelte Ferdinand mit seinen Technikern den Prototyp weiter und berechnete den Herstellungspreis mit 990 Reichsmark, also unter der von Hitler gesetzten Marke von 1.000 Reichsmark. Der Verkaufspreis sollte um die 1.200 Reichsmark liegen. Das hierfür notwendige neue Werk, das Volkswagenwerk, wurde am 4. Juli 1936 in Auftrag gegeben. Die Fertigstellung dieses Werkes inklusiver einer Siedlung für Mitarbeiter sollte sich aber bis in den Zweiten Weltkrieg hinauszögern.

Da der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie nicht am Bau eines Volkswagens interessiert war, weil ihm der von Hitler gesetzte Preis von 1.000 Reichsmark nicht umsetzbar erschien, wurde die DAF, die Deutsche Arbeitsfront mit dem Bau des Werkes beauftragt. Für die Finanzierung, Planung und technische Entwicklung des Volkswagens, zu diesem Zeitpunkt bereits Kdf-Wagen (Kraft durch Freude) bezeichnet, wurde am 28. Mai 1937 die Gesellschaft zur Vorbereitung der Deutschen Volkswagens mbh, auch GEZUVOR genannt, mit Sitz in Berlin gegründet. Die Geschäftsführer waren Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche, Jakob Werlin, ein NS-Funktionär, und Dr. Bodo Lafferentz, der Leiter des Kraft-durch-Freude-Amtes. Die Testphase der W30-Prototypen kostete etwa eine halbe Millionen Reichsmark und wurde erfolgreich, und praxistauglich abgeschlossen. Bei diesen Testfahrten absolvierten 30 geübte Piloten gute 100.000 Kilometer.³¹

Während dieser Testphase reiste Ferdinand Porsche auch ein zweites Mal in Begleitung seines Sohnes Ferry und den anderen beiden Geschäftsführern zu Henry Ford um Fließbandtechnik zu studieren. Dort wollten sie auch spezielle Maschinen für die Produktion von Motoren und Karosserien einkaufen. Ihre Faszination lag im geringen Zeitaufwand der Produktion. Ferdinand Porsche stoppte einige Produktionsschritte sogar mit seiner Uhr, weil er die Geschwindigkeit kaum glauben konnte. Solch fortgeschrittene Methoden waren zu der Zeit in Deutschland noch nicht bekannt und Porsche wollte sie unbedingt nach Deutschland bringen. Zusätzlich

³⁰ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 676ff.

³¹ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 133ff.

holte er sich noch amerikanische Mitarbeiter zu dem Volkswagen Projekt hinzu, da diese wussten wie man die Maschinen bedienen würde.³²

1938 wurde die eben erst gegründete GEZUVOR in die Volkswagenwerk G.m.b.H. umbenannt. Ferdinand Porsche war nicht nur im Aufsichtsrat dieser Firma, er war auch der Hauptgeschäftsführer.

Der hochangesehene Ingenieur kümmerte sich in der ersten Zeit hauptsächlich um den Aufbau der neuen Fabrik, welche damals die Modernste in Europa sein sollte. Für die Volkswagen Mitarbeiter wurde in Braunschweig eine Ausbildungsstätte errichtet, in der sie sowohl fachgemäß als auch politisch geschult wurden. Da sich die Fertigstellung, wie bereits erwähnt, bis in die Anfänge des Zweiten Weltkrieges zog, wurden in diesem Werk keine Kdf-Wagen mehr gefertigt, da die Fertigung von Kriegsfahrzeugen für die Wehrmacht und die SS nunmehr an erster Stelle stand. Das Volkswagenwerk war bis Kriegsende ein sehr wichtiger Faktor für die Aufrechterhaltung der Kriegsmaschinerie des Dritten Reiches.³³ Trotzdem wurde der später erfolgreich verwirklichte Traum Ferdinand Porsches vom Volkswagen erst durch die Mithilfe der Nationalsozialisten ermöglicht.³⁴

Während Ferdinand sich dem Volkswagen gewidmet hat, kümmerte sich sein Sohn weiterhin um das familieneigene Konstruktionsbüro. Dort wollte Ferry Porsche die Idee des Volkswagens nach dem Krieg fortführen. Zunächst entwickelte er einen Käfer mit Elektromotor, doch konnte sich dieses Konzept ebenso wie das von Dieselmotoren nie durchsetzen und das Grundprinzip der Verbrennungsmotoren blieb bestehen. Die ursprünglich geplanten Volkswagen wurden ab Mitte 1945 unter britischer Kontrolle in dem nun als „Wolfsburg Motor Works“ genannten Volkswagenwerk unter dem neuen Namen Käfer in Serie produziert.

Der Höhepunkt des Volkswagens war, als am 17. Februar 1972 der 15.007.034 Käfer vom Laufband ging und er zum meistgebauten Automodell wurde und somit auch alle bisherigen Verkaufsrekorde brach.³⁵

³² Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 141ff.

³³ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 882f.

³⁴ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 742ff.

³⁵ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1678.

3. Die Gründung der Porsche AG

3.1 Die Entwicklung des Konzerns

Auf Betreiben von Ferdinand Porsches Tochter Louise Piëch wurden ihr und ihrem Mann 1943 die in Österreich befindlichen Vermögensanteile an der Porsche KG Stuttgart übertragen und in die neugegründete Porsche-Konstruktionen-Ges.m.b.H. mit Sitz in Gmünd eingebracht. Dieser Ges.m.b.H oblag auch ein uneingeschränktes Mitbenutzungsrecht an Ferdinand Porsches Patenten. Durch diese Maßnahme konnte Louise Piëch einen Großteil des Familienvermögens bewahren und Porsches persönlicher Besitz wurde daher nach dem Zweiten Weltkrieg nicht enteignet.³⁶

Das Ende des Dritten Reiches brachte aber für Ferdinand und seinen Sohn Ferry den Verlust einer riesigen Fabrik. Zusätzlich hat ihr Konstruktionsbüro den größten Auftraggeber verloren und seinen politischen Schutzherren. Es folgte die Festnahme durch die Alliierten, die aber, wie bereits weiter oben beschrieben, speziell für Ferry sehr schnell beendet war. Nach seiner Rückkehr nach Gmünd konnte Ferry somit das Familienunternehmen ohne große Unterbrechung weiterführen. 1948 beantragte er, beim zu dem Zeitpunkt gegenwärtigen VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff, einen Lizenzvertrag für den Volkswagen, da das Automobil ja von seinem Vater konstruiert worden war.

Nach längeren Verhandlungen erhielt Porsche im September 1948 den Auftrag für die Weiterentwicklung des Volkswagens. Er musste allerdings dafür das bisherige Recht für die alleinige Entwicklung abgeben und durch eine fallweise zu verhandelnde Auftragserteilung ersetzen. Des Weiteren wurde den Porsches ein Konkurrenzverbot auferlegt, was aber wiederum durch eine Lizenzgebühr von 0,1 % des Bruttolistenpreises für die Nutzung der Patente Porsches teilweise ausgeglichen wurde. Diese Gebühr betrug in etwa 5 Mark für jedes gebaute Automobil. Für die Zusammenarbeit mit der VW Entwicklung wurde ein monatlicher Betrag von 40.000 Mark vereinbart. Aufgrund dieser erfolgreichen Verhandlungen konnte Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen eine neue Sportwagenschmiede errichten. Der Käfer wurde

³⁶ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 202f.

somit zur Grundlage der Porsche Betriebe. Die Familie Piëch wurde dank dieser Verhandlungen auch noch zum Generalimporteur aller Volkswagen Fahrzeuge für Österreich, was die Grundlage für die heute noch existierende Porsche Holding GmbH war.



Abbildung 3: Eine Volkswagenwerkstatt

Dieser ausführliche Vertrag wurde in Bad Reichenhall von Ferdinand Porsche, Ferry Porsche, Louise Piëch, Anton Piëch sowie Heinrich Nordhoff unterzeichnet. Am 7. September 1948 wurde ein Gewerbeschein für den „Handel mit Kraftfahrzeugen und deren Ersatzteile, beschränkt auf Erzeugnisse der Wolfsburger Motorenwerke“ ausgestellt. Jedoch wurde der Gewerbeschein nur an Ferry ausgestellt, obwohl beide Geschwister Geschäftsführer waren.

1949 wurde der Firmensitz von Gmünd nach Salzburg verlegt, weil der Import aus Deutschland von Salzburg aus einfacher zu bewältigen war.

Zu diesem Zeitpunkt waren nur noch Louise und Ferry für das Unternehmen zuständig, da Ferdinand schwer krank war und sich nicht mehr von seiner Zeit in Gefangenschaft erholen sollte.

Ferry schied noch 1949 aus dem Unternehmen aus um sich der Sportwagenproduktion in Stuttgart zu widmen. Die Familie Piëch kümmerte sich um den Handel der VW Fahrzeuge in Österreich.

Im Jahr 1949 erwirtschaftete die österreichische Porsche Gesellschaft bereits einen Umsatz von sechs Millionen Schilling. Sowohl der Betrieb in Österreich als auch der in Stuttgart entwickelten sich sehr gut und das obwohl eine große Distanz zwischen ihnen lag.³⁷

³⁷ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1569ff.

Ferry Porsche hatte schon während den noch laufenden Verhandlungen mit dem Bau des ersten Sportwagens mit dem Namen Porsche begonnen. Es war das Modell 356, das im Juli 1948 fertiggestellt und ein Jahr später für den Verkauf bereit war. Es war auch das letzte Modell bei dessen Vorstellung Ferdinand Porsche persönlich anwesend war. Der Bau von Porsche Sportwagen mit VW Teilen war ebenfalls ein Teil der Verhandlungen gewesen. Somit konnte Ferry Porsche die Sportwagen über das VW-Verkaufsnetz auf den Markt bringen und dadurch leichter zahlreiche Kunden gewinnen. Das Auto wurde durch den Sieg bei den 24h von Le Mans sehr bekannt und die Verkaufszahlen gingen danach deutlich nach oben.

Durch die Besetzung der Amerikaner konnte man zwar zu dieser Zeit in Zuffenhausen keine Autos bauen, aber Porsche mietete Hallen von der Karosseriewerkstatt Reuter an, um die Produktion aufrecht zu erhalten. Diese Zusammenarbeit besteht im Übrigen bis heute. Ab 1955 konnte die Autofabrik in Stuttgart wieder in Betrieb genommen werden.³⁸

Den ersten Rennwagen stellte Ferry Porsche 1953 als Typ 550 Spyder vor, der auch noch als Straßenauto produziert wurde. Außerdem stellte er den allradbetriebenen 597 für die Bundeswehr vor, dem noch einige weitere Rüstungsaufträge für die Armee folgen sollten.

Es folgten Entwicklungsaufträge aus Norddeutschland für Volkswagen, wodurch der Betrieb weiterwachsen konnte.³⁹

In den Sechzigerjahren gab es dann jedoch eine kleine Krise. Porsche lebte nur noch von seinen Sportwagen und VW hatte schlechte Verkaufszahlen beim Käfer. Der Porsche Typ 356 wurde durch ein neues Modell mit einem Sechszylinder Motor ersetzt. Ferry wollte diesen Sportwagen mit der Modellnummer 901 vermarkten. Nach der Präsentation des 901 stellte sich jedoch heraus, dass das Markenrecht für dreistellige Zahlen mit einer Null in der Mitte als Bezeichnung schon an Peugeot vergeben war und dadurch musste man die neue Modellreihe Typ 911 nennen. Das Auto wurde mit einem luftgekühlten Boxermotor im Heck betrieben und blieb bis 1997 erhalten. Diese neue Bauart wurde zu einem erfolgreichen Rennauto und zu einer Legende.⁴⁰

³⁸ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1237f.

³⁹ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1433ff.

⁴⁰ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1494ff.

In den späten Sechzigerjahren wurde das gesamte Porscheunternehmen in zehn gleiche Teile an die nächste Generation aufgeteilt, nur zehn Prozent behielten sich Ferry und Louise jeweils für sich selbst. Am 1. März 1971 wurde schließlich die Entscheidung getroffen, alle Familienmitglieder aus dem Familienbetrieb zurückzuziehen und das Imperium in fremde Hände zu geben. Nach dem Rücktritt von Ferry und Louise gab es zu viele Unklarheiten und zu viele Personen -Kinder und Enkelkinder- die den Anspruch einer Führungsperson stellten. Das Unternehmen wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Ferry Porsche behielt ein Büro als Aufsichtsratsvorsitzender. Für ihn war das auf lange Sicht die beste Entscheidung für das Imperium.⁴¹

Der erste externe Vorstandsvorsitzende war Ernst Fuhrmann, gefolgt von dem Deutschamerikaner Peter Schutz im Jahr 1981. Im Jahr 1988 war es Heinz Branitzky und zwei Jahre später wurde Arne Bohn der Vorsitzende, jedoch scheiterten alle an ihrer Führungsposition und schafften es nicht Porsche an der Spitze des Automobilmarktes zu halten.⁴² Letztendlich ging die Porsche AG 2012 in den vollständigen Besitz von VW über, womit einer jahrzehntelangen Erfolgsgeschichte ein Ende bereitet wurde.

3.2. Die Familie Piëch

Louise Piëch und ihr Mann Anton hatten das Unternehmen Porsche gegen Ende des Zweiten Weltkrieges dank ihrer Weitsicht vor dem Untergang bewahrt. Sie waren ab 1949 die alleinigen Inhaber der Porsche-Konstruktionen GmbH. 1950 wurde Anton Piëch zwar offiziell zum alleinigen Geschäftsführer der Porsche Konstruktionen GmbH, aber Louise war stets bei allen Entscheidungen involviert. Durch den Tod ihres Mannes 1952 übernahm sie wieder die offizielle Führung des Konzerns, die sie bis 1971 innehatte. Der wirtschaftliche Erfolg stellte sich schon in den ersten Jahren ein. In den frühen 1950er Jahren konnte sie eine von der alliierten Verwaltung genehmigte Vereinfachung der Einfuhrgenehmigungen für den VW Käfer erreichen. Die verkauften Stückzahlen stiegen daraufhin auf das Dreifache an. Durch diesen Anstieg des Umsatzes konnte die Porsche GmbH neue Standorte finanzieren und neue Mitarbeiter einstellen. Drei Jahre später wurde ein zweiter Betrieb mit einer

⁴¹ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1696ff.

⁴² Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1802.

angeschlossenen Werkstatt in Salzburg mit dem Namen „Porsche 1“ eröffnet. In den sechziger Jahren hatte Porsche Österreich ein starkes Wachstum, da unter anderem auch der Käfer einen Marktanteil von rund 28 Prozent hielt. Die ursprüngliche Filiale in Salzburg mit dem Namen „Porsche 2“ wurde vergrößert und ausgebaut. Es wurden weitere Einzelhandelsbetriebe in ganz Österreich gebaut und das Imperium Porsche dadurch noch weiter vergrößert. 1962 erschloss man das Leihwagengeschäft und vier Jahre später begann man mit dem Leasing-Geschäft. Dieser Geschäftszweig wurde 1987 zu der Porsche Bank AG und Porsche Versicherungs-AG umgewandelt.⁴³ Als Louise Piëch 1971 als Geschäftsführerin aus dem Unternehmen ausschied, wurde es in die Porsche Holding GmbH umgewandelt, ganz nach dem Muster der Porsche AG in Deutschland. Louise Piëch und ihre Familie hielten weiterhin große Anteile an der Holding, doch auch hier endet die Geschichte eines Familienunternehmers im Jahre 2011 mit der vollständigen Übernahme der Firma durch den VW Konzern.⁴⁴

4. Vom Rennwagen zum „Alltagsauto“

4.1. Der Imagewandel, vom „Volkswagen“ zum Luxusauto

Die Idee eines Volkswagens wurde am 7. März 1934 von Adolf Hitler auf der Automobilmesse in Berlin präsentiert und in der Folge dann von Ferdinand Porsche umgesetzt und gebaut. Das Ziel war es, jedem Menschen ein Auto zu ermöglichen, da jeder Bürger Anspruch auf ein Auto hätte.⁴⁵ Ferdinand Porsches Sohn Ferry wollte eine neue Richtung einschlagen und zeichnete im Alter von 40 Jahren ein Sportwagenmodell, den Porsche Typ 356. Es war im Prinzip eine weiterentwickelte und ausgebaut Version vom Modell Austro Daimler „Sascha“, der bereits in den zwanziger Jahren von seinem Vater konstruiert wurde. Der neue Sportwagen ähnelte auch ein wenig einer offenen Variante des KdF-Mobils beziehungsweise seines Nachfolgers dem Käfer und so konnten einige Teile dieser Karosserie oder Getriebeteile gleich für das neue Rennmodell verwendet werden. Da diese Teile bei

⁴³ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1636ff.

⁴⁴ Vgl. Grässlin, Jürgen: Ferdinand Piëch. Techniker der Macht. Droemer Knauer: München 2000, S. 77ff.

⁴⁵ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 89.

VW lagernd waren sparte Porsche Zeit und Geld. Der Motor hatte die doppelte PS-Anzahl eines Käfers und seine Karosserieform ähnelte stark dem bereits 1939 von Ferdinand Porsche entwickelten Berlin-Rom-Wagen. Er wurde in Handarbeit hergestellt, da die Produktion sehr viel Präzision erforderte, die Maschinen zu dieser Zeit noch nicht leisten konnten. Ab 1948 kam es zunächst noch in Gmünd und ab 1950 wieder in Stuttgart zur Produktion der ersten Prototypen. Bis 1952 entstanden acht Cabriolets und 44 Coupés. Der „Prototyp“-Mitgründer Thomas König sagte: „Ohne Volkswagen hätte es keinen Porsche gegeben.“⁴⁶

Mit der Produktion waren 200 Menschen beschäftigt und in Stuttgart war im Jahr 1950 der erste 356 fahrbereit. Am 28 August 1951 wurde bereits der 1.000 Porsche 356 verkauft und die Gesamtverkaufszahl der Baureihe 356 lag bis zum Ende der Produktion 1965 bei fast 80.000. Das neue Auto wurde zum Spaßfaktor für Hobbyrennfahrer und galt als modisches Accessoire für die reichere Elite.⁴⁷

Die Weiterentwicklung des Rennmodells 356, wurde der Porsche Typ 550 namens Spyder. Er wurde quasi ausschließlich für die Rennstrecke gebaut und hatte 110 PS, was für die damalige Zeit eine enorme Zahl war und konnte somit eine Spitzengeschwindigkeit von 220 Stundenkilometern erreichen. Ein Großteil der ab 1954 gebauten Rennwagen wurden in die USA verkauft. Tragische Berühmtheit erreichte der Wagen durch die Tatsache, dass der in dieser Zeit und darüber hinaus sehr bekannte Schauspieler James Dean einen dieser Porsche 550 fuhr und mit ihm tödlich verunglückte. Die Seriennummer seines Unfallwagens war 55 von insgesamt nur 77 hergestellten Stück.⁴⁸

Durch die rasante Weiterentwicklung im Rennsport stand der Porsche 356 in den auslaufenden fünfziger Jahren am Ende seines Lebenszyklus und es war bei Porsche an der Zeit an die Konstruktion und Neuentwicklung eines Nachfolgemodells zu denken. Im September 1963 wurde der neue klassische Sportwagen 901 mit einem Sechszylinder Motor auf der Frankfurter Automobilmesse präsentiert. Aufgrund fehlender Rechte, die bei Peugeot lagen, wurde der neue Wagen in Porsche 911 umbenannt. Der im Heck gelegene, luftgekühlte Boxermotor war für den Antrieb des neuen Automobils zuständig. Ab dem Jahr 1963 wurde das Modell in zahlreichen Varianten und Veränderungen hergestellt, doch blieb die ursprüngliche

⁴⁶ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 223.

⁴⁷ Vgl. Aust; Ammann 2012, S. 219ff.

⁴⁸ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1433.

Modellform immer beibehalten.⁴⁹ Eine weiter verbreitete Bekanntheit erlangte der 911 durch den Filmklassiker „Le Mans“, in dem der Porsche beim 24 Stundenrennen in Frankreich zu sehen ist. Durch diese Publicity stieg die Nachfrage an diesem Porsche Modell deutlich an. Porsche wollte in der Folge aber auch weniger solvente Kunden ansprechen und baute daher den Typ 912 mit schlechterer Ausstattung und geringerer PS-Anzahl, damit der Preis gesenkt werden konnte und sich mehr Leute das Auto leisten könnten. Parallel zum 911 und 912 Modell gab es auch noch den sogenannten Porsche Targa, mit einem herausnehmbaren Dachteil, was für eine bessere Verkaufbarkeit sorgen sollte. Der Erfolg des Modells 912 war aber eher bescheiden und spätestens 1969 wurden diese Wagen uninteressant, da das Kooperationsmodell von VW und Porsche, der 914, ein Wagen mit Mittelmotor, auf den Markt kam.

Parallel zu den anderen neuen Modellen wurde, wie schon erwähnt, auch der 911 immer weiterentwickelt, speziell ab 1970. So wurde 1972 eine Sportversion des 911, der Porsche 911 Carrera RS 2.7 vorgestellt. Er richtete sich an Kunden, die ihr Auto sportlich ambitioniert bewegen wollten, denn um Gewicht zu sparen wurde bei diesem Modell zum Beispiel neben dem Teppichboden auch auf die Uhr, Rücksitze, Türarmlehnen oder die Beifahrer-Sonnenblende verzichtet. Zusätzlich diente der neue RS 2.7 als Basismodell für Rennwagen, welche man homologieren, eine verbindliche Einstufung eines Rennautos nach Bautyp und Serienversion, musste. Die heutige Rarität solch eines Originalmodells liegt zum einen in der gefertigten Stückzahl von gerade einmal knapp 1500 Stück, wobei man kurz nach dem Verkaufsstart bei Porsche noch nicht einmal damit gerechnet hatte die in einer ersten Tranche erzeugten 500 Stück verkaufen zu können. Zum anderen ist die ohnehin schon gering erzeugte Stückmenge noch durch zahlreiche Unfälle mit diesen Autos in den 1970 Jahren stark reduziert worden. Der Laune der Zeit geschuldet, stellte Porsche in den siebziger Jahren auch das erste Turbo Modell vor, bei dem die Leistung des Boxermotors gegenüber dem Basismodell nahezu verdoppelt wurde. Der Werkscode dieses Porsche Turbos war Typ 930. Er entwickelte sich zum Topmodell auf den Straßen und mit seinen prägnanten Merkmalen war er für Insider schnell zu erkennen.

⁴⁹ Vgl. Fürweger 2007, Pos. 1505ff.

Das erste Cabrio vom Typ 911 wurde 1983 vorgestellt, auch deshalb, um den Kunden weiterhin etwas Neues bieten zu können und das Interesse an der Marke Porsche zu erhalten. Dies gelang in den 1980 Jahren jedoch nicht mehr und der Porschekonzern rutschte in eine Krise, in der sie in ihren Fabriken sogar Modelle anderer Hersteller produzieren mussten um finanziell überleben zu können. 1989 versuchte man mit einer neu entwickelten Version des 911, nämlich dem Porsche 964 für neues Aufsehen zu sorgen. Sein neu entwickeltes Design, der erneuerte Turbomotor und sein Allradantrieb machten ihn zu einem gefragten Auto. Fünf Jahre später, also 1993 brachte Porsche den Typ 993 auf den Markt mit einem luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotor, also eine verbesserte Version des Vorgängers. Dieses Modell war das letzte luftgekühlte Modell von Porsche, weshalb ihn viele Leute auch den „letzten echten Elfer“ nannten. Auf der Internationalen Automobilausstellung 1997 wurde dann der erste wassergekühlte 911 vorgestellt. Das Interesse am neuen 996 war riesig und das Publikum war vorab schon sehr gespannt darauf, das veredelte Auto inspizieren zu können. Die Enttäuschung bei den eingefleischten Porscheliebhabern war allerdings sehr groß, weil das Auto für sie einige negative optische Veränderungen im Vergleich zum Ursprungsmodell mit sich brachte. Trotzdem entwickelte sich der neue Porsche 996 zum bis dahin erfolgreichsten Typ aller Zeiten und Porsche war sehr zufrieden mit dem Modell, da es neue Kundenschichten eröffnete. Nach der Jahrtausendwende erschien das nächste Modell der Reihe, der Porsche 911 mit der Werksbezeichnung 997, bei dem auch wieder mehr auf die optischen Merkmale Wert gelegt wurde. Porsche wollte damit zeigen wie wichtig ihnen die Anliegen der Kunden seien. Deshalb brachte das neue Modell einige Veränderungen zum Vorgänger mit sich, da auf ein harmonischeres Design gesetzt wurde. Die Ingenieure hatten den Auftrag eine immer größere Bandbreite an Leuten anzusprechen, weshalb sie auch ganz neue, sehr sportliche, Straßenversionen konstruierten. Zuerst erschien der Porsche 997 GT3 und es folgte der Porsche 997 GT2, welcher 620 PS leistete. Solch eine hohe Motorleistung hatte kein 911 davor und das neue Modell begeisterte viele Autoenthusiasten. Das Jubiläumsmodell des 911 wurde 2011 vorgestellt und wurde Typ 991 genannt. Der neue Porsche wurde in vielen Varianten, unter anderem auch in einer GT3 und GT2 Abwandlung, vorgestellt und von den Porsche Liebhabern

sehr gut angenommen.⁵⁰ Mit der Übernahme des Porschekonzerns durch VW im Jahr 2012 endet aber die Reihe an Porsche eigenen Modellen und der Weg von der Volkswagenidee Ferdinand Porsches über die Entwicklungen erster Sportwagen seines Sohnes Ferry Porsche bis hin zu den modernen Luxusrennwagen fand somit ein jähes Ende.



Abbildung 4: Der Porsche 997 GT2 RS

Warum der Marke Porsche heute eigentlich kein „Nazi-Image“, wie andere Firmen oder Familien, zum Beispiel der Familie Krupp, nachhängt, ist eine Frage, die nicht einfach zu beantworten ist. Zum einen starb Ferdinand Porsche bereits 1951, als der Aufstieg der Luxusmarke Porsche gerade erst begann. Der Generationenwechsel war bereits vollzogen, sodass die Person Ferdinand Porsche selbst und seine Vergangenheit nicht mehr so stark mit der Firma verknüpft waren wie bei anderen Konzernen. Zum anderen haben verschiedenste Untersuchungen von Historikern gezeigt, dass es keine zeitgenössischen Dokumente gibt, die eine antisemitische Einstellung von Porsche zeigen. Der Historiker Pyta etwa meint in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung über Porsche „Erstens war Ferdinand Porsche weder Antisemit noch Nazi und zweitens war er ein gnadenloser Opportunist und Trickser. Drittens galt in der Autoszene schon zwischen 1933 und 1945 jenes ungeschriebene Gesetz, das sich bis heute gehalten hat: Wer in der Branche reüssieren will, muss nicht nur ein guter Ingenieur sein, sondern auch ein geschickter Intrigant.“ Das bedeutet natürlich nicht, dass Porsche die Zeit des Nationalsozialismus nicht für seine Zwecke benützt habe. Wie die meisten Industriellen der Zeit nutzte er alle Vorteile für seinen Betrieb aus, um diesen erfolgreicher und einflussreicher zu machen. Diese Entschlossenheit, wie auch die Fähigkeit jede sich bietende Chance zu nutzen, waren sicherlich für den Aufstieg und die Bedeutung der Marke Porsche verantwortlich.⁵¹

⁵⁰ Vgl. Harloff, Thomas: Porsche 911-eine Autokarriere voller Meilensteine. Online-Ausgabe der Süddeutschen Zeitung vom 11. Mai 2017. URL: <https://www.sueddeutsche.de/auto/sportwagen-jubilaem-porsche-911-eine-autokarriere-voller-meilensteine-1.3500281-3> [22.01.2020].

⁵¹ Vgl. Mayr, Stefan: Ferdinand Porsche: Ein Leben für vier Räder. Online Ausgabe der Süddeutschen Zeitung vom 15. September 2017. URL: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ferdinand-porsche-ein-leben-fuer-vier-raeder-1.3668047> [01.02.2020]

5. Fazit

Der Titel dieser Arbeit lautet „Der Autoingenieur des Jahrhunderts“. In dieser Arbeit wurde die Person Ferdinand Porsche, sein Werdegang und das Nachleben beleuchtet. Der Antrieb hinter Porsches Lebenswerk liegt mit Sicherheit in seinem Streben nach technischer Perfektion. Sein Ideenreichtum, die immerwährende Weiterentwicklung von Einfällen und technischen Eingebungen auch trotz herber Rückschläge ist wohl einer seiner Hauptbeweggründe, die ihn letzten Endes dorthin gebracht haben, wo er am Ende seines Lebens stand und wofür der Name Porsche auch heute noch steht. Er gilt als Dreh- und Angelpunkt für die Entwicklung der Automobilindustrie des 20. Jahrhunderts.

Maßgeblich daran beteiligt war, wie in dieser Arbeit dargelegt wurde, seine Idee des „Volkswagens“ und in weiterer Folge dessen Verwirklichung. Dass diese ohne den Einfluss und die Mithilfe der Nationalsozialisten in dieser Form nicht möglich gewesen wäre, ist ebenso deutlich herausgearbeitet worden, wie die Darlegung, dass Porsche mit Sicherheit mehr Opportunist als Nationalist gewesen ist. Für den Erfolg seiner Ideen und Entwicklungen sowie den persönlichen Vorteilen, sowohl seiner eigenen als auch die seiner Familie, war ihm so gut wie jedes Mittel recht. Der Erfolg des Familienkonzerns Porsche wäre aber nie möglich gewesen ohne die tatkräftige Mithilfe seines Sohns Ferry, seiner Tochter Louise sowie deren Mann Anton Piëch. Diese Arbeit konnte deutlich darlegen, dass es in erster Linie diesen drei Personen schon gegen Ende des Zweiten Weltkrieges aber vor allem in der direkten Zeit danach zu verdanken war, dass die Ideen und Entwicklungen von Ferdinand Porsche für die Familie erhalten blieben und das Unternehmen eine Führungsrolle in Europa einnehmen konnte. Die Verhandlungen mit dem VW Konzern und deren Resultat legten, wie im entsprechenden Punkt glaubhaft herausgearbeitet, den finanziellen Grundstein für die Zeit nach 1950. Die Wandlung, die der Konzern vom „Volkswagen“ zum Luxus- und Rennwagenimage durchlebt hat, konnte mit der Entwicklungsgeschichte der verschiedenen Porschemodelle in anschaulicher Weise beleuchtet werden. Der Mythos Porsche, der bis heute diese Marke umgibt, liegt mit Sicherheit auch an der Person Ferdinand Porsche, ohne den diese Erfolgsgeschichte nie geschrieben worden wäre.

6. Literaturverzeichnis

Aust, Stefan; Ammann, Thomas: Die Porsche Saga. Bastei Lübbe: Köln 2012

Fürweger, Wolfgang: Die PS-Dynastie. Ueberreuter: Wien 12007

Grässlin, Jürgen: Ferdinand Piëch. Techniker der Macht. Droemer Knaur: München 2000

Müller, Peter: Ferdinand Porsche. Ein Genie unserer Zeit. Leopold Stocker: Graz 1965

6.1 Verzeichnis der Internetquellen

Harloff, Thomas. (11.05.2017). Porsche 911-eine Autokarriere voller Meilensteine. Abgerufen am 22.01.2020 aus der Online-Ausgabe der Süddeutschen Zeitung: <https://www.sueddeutsche.de/auto/sportwagen-jubilaem-porsche-911-eine-autokarriere-voller-meilensteine-1.3500281-3>

Mayr, Stefan. (15.09.2017). Ferdinand Porsche: Ein Leben für vier Räder. Abgerufen am 01.02.2020 aus der Online Ausgabe der Süddeutschen Zeitung: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ferdinand-porsche-ein-leben-fuer-vier-raeder-1.3668047>

7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ferdinand Porsche

<https://www.porsche-holding.com/de/geschichte/ferdinand-porsche/der-erfindergeist>

Abbildung 2: Die Nationalsozialisten und der Volkswagen

https://austria-forum.org/af/Bilder_und_Videos/Historische_Bilder_IMAGNO/Hitler%2C_Adolf/00110278

Abbildung 3: Eine Volkswagenwerkstatt

<https://www.brezelfenstervereinigung.de/index.php/mitglieder-bfv/mitglieder-unterwegs/item/760-liste-der-auf-luftgekuehlte-volkswagen-spezialisierten-fach-werkstaetten>

Abbildung 4: Der Porsche 997 GT2 RS

<https://www.cnet.com/pictures/porsche-911-gt2-rs-997/33/>

Begleitprotokoll für Schüler

Name der Schülerin/des Schülers: Nicolas Schöll

Thema der Arbeit: Der Autoingenieur des Jahrhunderts

Name der Betreuungsperson: MMag. Claudia Stückler

Datum	Vorgangsweise, ausgeführte Arbeiten, verwendete Hilfsmittel, aufgesuchte Bibliotheken, ...	Besprechungen mit der betreuenden Lehrperson, Fortschritte, offene Fragen, Probleme, nächste Schritte
13.2.2019	Literaturrecherche	Besprechung des Themas, Erwartungshorizont
8.10.2019	Literaturhinweise, inhaltliche Hinweise	Überarbeitung
17.12.2019	Einleitung, erste Kapitel	Schreiben, überarbeiten
23.01.2020	Besprechung der Arbeit	Überarbeitung des Fazits und Hinweise zur Schreibrichtigkeit
11.02.2020	Besprechung der Arbeit	Binden und abgeben

Die Arbeit hat eine Länge von 52079 Zeichen.

Ort, Datum

Unterschrift des Schülers