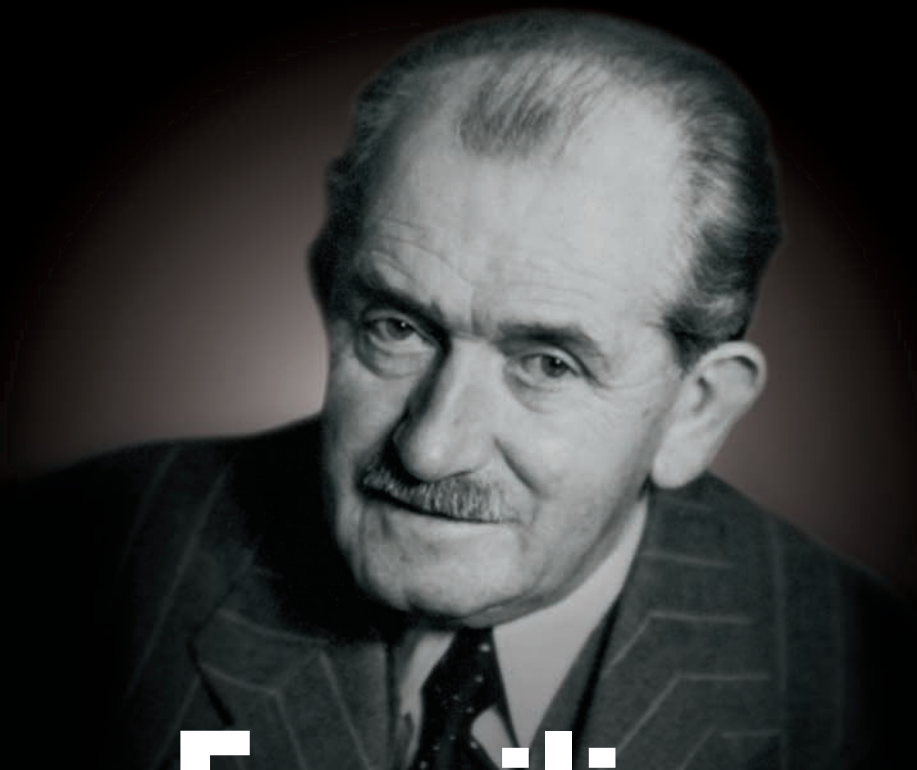




Porsche Magazine presenterar



# Familjen PORSCHE

PORSCHE MAGAZINE PRESENTERAR EN THIN BOMAN TEXT I SAMARBETE MED PORSCHE AG

HUVUDROLLSINNEHAVARE FERDINAND PORSCHE



Del 1



**PORSCHE ÄR IDAG VÄRLDENS STÖRSTA OCH MEST  
FRAMGÅNGSRIKA OBEROENDE BILTILLVERKARE.  
DEN FÖRSTA PORSCHEN, EN HANDBYGGD PROTOTYP,  
MED NAMNET 356/1, STOD FÄRDIG 1948. DET ÄR 56  
ÅR SEDAN. MEN SKA MAN TA DET HELA FRÅN  
BÖRJAN FÅR MAN BACKA ÄNDA TILL 1875.**

ÅR 1875 FÖDDES EN GOSSE vid namn Ferdinand Porsche i det lilla samhället Maffersdorf i sydöstra Tyskland. Efter avslutad grundskola började han som lärling på sin fars plåtslageri. Tanken var att Ferdinand skulle ta över efter pappa Anton men ödet och kanske framförallt Ferdinand själv ville annorlunda. Teknik och elektricitet var något som alltid intresserat honom och vid sidan om arbetet tog han kvällskurser i dessa ämnen vid statliga skolan i Reichenberg. Ferdinand lärde sig fort och det dröjde inte länge förrän han byggt en egen strömalstrande apparat som försåg både huset och verkstaden med elektriskt ljus. Då var Ferdinand 18 år. Mycket av inspirationen hade han hämtat från Ginzkeys mattfabrik som var först i Maffersdorf med elljus. Det var också fabrikant Ginzkeys som såg till att Ferdinand fick sitt första jobb utanför familjen på Bela Egger AG i Wien. Efter fem år hos Bela Egger blev Ferdinand handplockad av Ludwig Lohner. Lohner hade tagit över sin fars hovvagnsfabrik men ganska snart insett att hästdragna vagnar var passé och bilismen var på väg att ta över. Han hade själv, utan större framgång, experimenterat med motordrivna vagnar men det var först när han fick höra talas om Bela Eggers elektriska navmotorer som han såg ljuset i tunneln. Gissa vem som hade konstruerat den motorn. På extremt kort tid tog de båda herrarna fram den smått legendariska "Lohner-

Porschen". Bilen, som drevs av två elektriska motorer en på varje framhjul, var en av världens första framhjulsdrivna bilar. Topp hastigheten låg på 45 km/h. Det kanske låter blygsamt med dagens mått men då var det en sensation. Porsche och Lohner forsatte att utveckla bilar tillsammans fram till 1905. Eftersom man inte visste vilken motortyp som skulle slå, el eller förbränningsmotorn, utvecklade Porsche en enkel men genial kombination. Bensinmotorn drev en generator som i sin tur laddade batterierna till elmotorerna som drev bilen. Med denna konstruktion vann Porsche flera biltävlingar i början av 1900-talet. Topp hastigheten hade nu ökat till hisnande 90 km/h.

FERDINAND PORSCHE fortsatte revolutionera bilindustrin, numera från sin position som Austro-Daimlers generaldirektör. Han konstruerade inte bara framgångsrika tävlings- och personbilar utan också flygmotorer och traktorer. 1923 lämnade Porsche sin tjänst hos Austro-Daimler efter meningsskiljaktigheter med ledningen. Porsche ville satsa mer pengar på lätta bilar och racing men fick bakslag och sökte sig istället till Daimler Motoren, sedermera Daimler Benz, i Stuttgart. Här jobbade han som teknisk direktör fram till 1929. Under denna period utvecklade Porsche klassiska bilar som Mercedes SSKL men också motorcykelmotorer





**VERKSAMHETEN RULLADE IGÅNG I SLUTET AV 1930 OCH DEN 25 APRIL 1931 REGISTRERADES FIRMAN UNDER NAMNET DR. ING. H. C. F. PORSCHE GMBH, KONSTRUKTIONEN UND BERATUNG FÜR MOTOREN UND FAHRZUEGE (DESIGN, KONSTRUKTION OCH KONSULTFIRMA FÖR MOTORER OCH FORDON).**

och lastbilar. När Porsche återigen försökte få igenom en satsning på mindre och lättare bilar, denna gång hos Daimler Benz, blev det början till slutet på hans karriär inom företaget. Daimler Benz ville hellre skicka honom till USA men Porsche vägrade och när kontraktet gick ut lämnade han sin plats till förfogande. Det var kanske tur för oss Porscheälskare att det blev så för nu var Ferdinand Porsche tvungen att hitta på något nytt. Efter en kort sejour på Steyrverken bestämde han sig för att starta eget. Verksamheten rullade igång i slutet av 1930 och den 25 april 1931 registrerades firman under namnet Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge (design, konstruktion och konsultfirma för motorer och fordon). Resten är vad man brukar kalla historia. Drömmen om den lätta bilen för vardagsbruk som

Ferdinand Porsche närt under alla år blev till slut verklighet i Volkswagen Typ 1. Kanske mer känd som bubbla, beetle eller käfer. 1940 tilldelades han den ärorika titeln professor. På hösten 1944 flyttades hela firman från Stuttgart till Gmünd i Österrike och där levde också Ferdinand Porsche under slutfasen av kriget. I slutet av 1945 greps han av fransmännen och spenderade totalt 22 månader i olika fångelser. Hans återkomst till Österrike sammanföll med färdigställandet av racerbilen Cisitalia som konstruerats under ledning av Ferdinands son Ferry. Efter att noga gått igenom bilen lär Ferdinand ha sagt:

– Jag skulle ha byggt den precis likadant själv. In i minsta detalj.

Ferdinand Porsche avled efter en kortare tids sjukdom i Stuttgart 1951. Han blev 75 år gammal.

