

PORSCHE AGADRE PRESENTIERAR
**FERDINAND
356:AN**

BY THIN ROMAN I SAMARBETE MED PORSCHE AG

FERRY



I EN TID AV SVÄRMÖD OCH DEPRESSION FÖDS DRÖMMAR OM EN
LJUSARE FRAMTID. EN SONS FÄRD MOT SIN DRÖM. DEL 2 – DEN
RAFFLANDE FORTSÄTTNING PÅ HISTORIEN OM FAMILJEN PORSCHE

DEN EPISKA BERÄTTELSEN OM FAMILJEN BAKOM ETT AV VÄRLDENS MEST FRAMGÅNGSRIKA BILMÄRKEN. DEL TVÅ I VILKEN VI FÅR FÖLJA FERDINANDS SON
FERRYS KAMP FÖR ATT FÖRVERKLIGA SITT LIVS DRÖM. EN SAGA OM MOD OCH HANDLINGSKRAFT. ÖDETS SPEL, NEDERLAGEN, KAMPEN OCH TILL SLUT TRIUMFEN.

PROFESSOR FERDINAND PORSCHE ÄR DÖD. SVITERNA EFTER ANDRA VÄRLDSKRIGET OCH DEN NÄSTAN TVÅ ÅR LÅNGA FÄNGENSKAPEN I FRANSKT FÄNGELSE HAR TAGIT UT SIN RÄTT. HAN EFTERLÄMNAR SIN FRU OCH SINA TVÅ BARN. LOUISE OCH FERDINAND. TILL FÖLJD AV HANS LÅNGA OCH FRAMGÅNGSRIKA KARRIÄR I BILENS TJÄNST FINNS NU NAMNET PORSCHE FÖR EVIGT INPRÄNTAT I VÄRLDENS HISTORIEBÖCKER. HÄR KUNDE SAGAN HA SLUTAT, OM DET INTE HADE VARIT FÖR EN VISS FERDINAND "FERRY" ANTON ERNST PORSCHE. VI BACKAR NÅGRA ÅR OCH TAR DET HELA FRÅN BÖRJAN.

FERRY

DEN 19:E SEPTEMBER 1909 ser Ferry Porsche för första gången dagens ljus. Hans far, den store Professorn, arbetar vid tidpunkten som teknisk chef på Austro-Daimler i Weiner Neustadt. Ferrys uppväxt präglades, kanske inte helt oväntat, av bilar och mer bilar. Debuten bakom ratten tog han redan som 12-åring i Sascha (racerbil från Austro-Daimler - konstruerad av Porsche). Samma bil som för övrigt vann sin klass i Targa Florio samma år.

1923 FLYTTAR HELA familjen Porsche till Stuttgart och det är här som Ferry startar sin yrkesverksamma karriär. Efter avslutad utbildning samt ett års tjänst på Bosch i Stuttgart blir han en av de första att anställas på sin fars nystartade designkontor Dr. Ing. h.c. F Porsche på Kronenstrasse 24 i Stuttgart. Firmans jungfru-uppdrag blir att konstruera en 2-liters bil för Wanderer. För att inte framstå som alldeles färska i branschen döptes projektet internt till 007. Bilen rönste stor framgång och ledde sedermera till ett nytt uppdrag från Auto Union Company* där Wanderer ingick. Baron Klaus von Oertzen som var styrelseordförande för de nybildade AU ansåg att de behövde en prestigebil för att sätta respekt i sina konkurrenter, framförallt Mercedes. Porsches uppgift bestod därför i att konstruera en tävlingsbil för den nya Grand Prix klassen med maxvikt på 750 kilo.

Ferry, som nu arbetat sig upp inom företaget, var i högsta grad involverad i utvecklingen. Han var bland annat ansvarig för de praktiska testerna. Bilen som var utrustad med en 16-cylindrig muskelmaskin placerad precis bakom föraren var ingen barnlek att hantera och

till slut satte pappa Porsche stopp för Ferrys testande med motiveringen: "Jag har många bra chaufförer men bara en son".

FRAMGÅNGARNA FÖR Dr. Ing. h.c. F Porsche fortsatte och nådde sin förkrigstida kulmen i samband med att produktionen av världens mest sålda bil, Volkswagen bubblan, drog igång. Tiden som föregick bubblans entré hade fört med sig vissa förändringar inom familjeföretaget. Ferdinand den äldre hade koncentrerat sig allt mer på VW fabriken i Wolfsburg och successivt lämnat över allt mer ansvar för verksamheten i Stuttgart till Ferry. När andra världskriget bröt ut kallades Ferdinand Porsche in för tjänstgöring under Hitler. Ferry höll ställningarna i Stuttgart men mot slutet av kriget, när bomberna föll som tätast över den sydtyska staden, var även han tvungen att följa sitt redan utlokaliserade företag till den lilla alpbyn Gmünd i Österrike. Det skulle dröja ända till 1949 innan Porsche kunde återvända till sin hemstad.

EFTER KRIGET FÄNGSLADES både Ferdinand och Ferry Porsche, misstänkta för krigsförbrytelser. Ingen av dem dömdes för något brott. Ferry återfick sin frihet efter några månader och återvände då till Gmünd för att

påbörja återskapandet av sitt företag. Under hans frånavaro hade Dr. Ing. h.c. F Porsche hållits flytande på reparationsjobb av jordbruksmaskiner och överblivna militära Kubelwagens men nu skulle det bli andra bullar. Bilindustrin började så sakteliga återhämta sig och efter ett antal fullgjorda uppdrag för externa kunder, däribland racerbilen Cisitalia, kände Ferry att tiden var mogen för att förverkliga sin egen drömbil. Idén var att skapa en kompakt, lätt sportbil som byggde på befintliga delar. I Tyskland vid denna tid betydde det VW delar.

I juni 1948 rullade det allra första exemplaret av Porsche 356 ut genom portarna på det gamla sågverket som fungerat som tillfällig bilfabrik i Gmünd. Bilen, som var en space frame konstruktion med hud av handknackad aluminium och mittmonterad motor, mötte en imponerad presskår redan en månad senare vid en Grand Prix tävling i Schweiz.

Porsche insåg att han var på rätt spår men förstod också att han måste förenkla konstruktionen en aning om bilen skulle produceras i någon större utsträckning. Till detta tog han hjälp av Erwin Komeda och Karl Rabe som han tidigare jobbat intimt med i t.ex. VW projektet. Slutresultatet blev en bil som till det yttre likande 356-1 men som istället för Spaceframe och mittmonterad motor, var uppbyggd runt ett monocouque chassi med motorn placerad bak. Totalt 52 stycken 356:or sattes ihop för hand i Gmünd innan Porsche var redo att flytta hem till Stuttgart. Innan produktionen i Stuttgart påbörjades tog man även beslutet om att bilarna hädanefter skulle ha kaross av plåt istället för aluminium. Komeda satte sig därför åter vid ritbordet och skapade två varsamt modifierade 356:or en coupe och en cabriolet. Under tiden hade Ferry tecknat avtal med Heinz Nordhoff på VW gällande tillverkning och försäljning av sportbilar under namnet Porsche. VW skulle stå för delar och bilarna skulle säljas och servas genom VW:s återförsäljarnät. Med alla dessa pusselbitar på plats började Porsche producera bilar i en lite mer konventionell takt.



ÄNDA SEDAN FERDINAND Porsches tid hade Racingen varit en viktig del av utvecklingen. Detta gällde i högsta grad även nu. Problemet var dock att den upphottade boxerfyran från Wolfsburg (VW) inte riktigt orkade med i utvecklingen. För att inte komma på efterkälken ombesörjde Ferry att en ny, mer tekniskt fulländad, motor togs fram. Projektet fick internkod 547 men resultatet är mer känt under namnet Carrera. Ett namn som den såg till att förtjäna genom sina framgångar i den legendariska landsvägstävlingen Carrera Panamerica. Vid introduktionen av Carrera 2 hade 356:an nått toppen av sin karriär. Med 130 hästar under bakluckan sprintade nu 356:an 0-100 på 9 sekunder med en slutgiltig toppfart på strax över 200 km/h. Hisnande farter på den tiden. Ferrys dröm hade blivit verklighet och för företaget Porsche hade framgångssagan precis börjat. Ferry blev under sin livstid både Doktor och Professor samt mottog flera stats- och medborgarutmärkelser. Han satt i Porsches styrelse fram till sin död.

Ferry Anton Ernst Porsche dog i Zell am Zee den 27 mars 1998 och ligger nu begravd bredvid sin fru och sina föräldrar i ”Schüttgut” kapellet. Han blev 89 år gammal.

*Auto Union Company var en sammanslutning av Audi, DKW, Wanderer och Horch.