

PROFESSOR
FERDINAND
ALEXANDER
PORSCHE III
som
BUTZI

HISTORIEN OM BUTZI - FADER TILL

911

THIN ROMAN I SAMMARBETT MED PORSCHE AG PRESENTERAR EN PORSCHEMAG PRODUKTION
SOM PAPPAN FERDINAND "FERRY" ANTON ERNST PORSCHE SOM FARFAR FERDINAND PORSCHE

an



Ferry Porsches söner 1954: Överst Ferdinand Alexander (1935), från vänster Hans-Peter (1940), Gerhard (1938) och Wolfgang (1943) i en Porsche 550 Spyder.



Ferdinand Alexanders far: Ferdinand "Ferry" Anton Ernst Porsche (1909–1998). Porträttet visar Ferdinand Alexanders farfar: Ferdinand Porsche (1875–1951).

I vår artikelserie om familjen Porsche har turen nu kommit till Professor Ferdinand Porsches sonson, Ferdinand Alexander Porsche. F. A. Porsche, eller Butzi som han också kallas, fyller kanske inte lika många rader som sin far och farfar i nationalencyklopedin, men hans betydelse för Porsche går på intet sätt att förringa. Som vanligt tar vi det hela från början...

ÅRET ÄR 1935. Europa och framförallt Tyskland står inför stora förändringar. Mörka krafter är i rörelse och på den lilla konstruktionsfirman på Kronenstrasse i Stuttgart är det med blandade känslor man ser på framtiden. Dr F. Porsches nära vän Adolf Rosenberger, som dessutom var delägare i företaget, har på grund av sin judiska börd tvingats fly landet under dramatiska omständigheter. Samtidigt håller Ferdinands stora dröm på att gå i uppfyllelse. Projektet med den lilla lätta "folkbilen" som Porsche så gärna vill tillverka är på god väg att realiseras.

Det är vid denna omvälvande tid som Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche föds. När han kommer till världen den 11 december 1935 är han Ferry och Dorothea Porsches första barn. Pappa Ferry jobbar vid tidpunkten på sin fars konstruktions- och designfirma och Butzi har

tydliga minnen från när han som liten parvel fick följa med pappa och farfar till jobbet. "Jag var glad och stolt över att känna mig som en i laget och jag tror att det jag upplevde och lärde mig under dessa besök alltid funnits kvar i mitt undermedvetna."

Situationen i Stuttgart förvärras och 1943 flyr familjen Porsche till Zell am See i Österrike. Denna pittoreska alpy kommer allt sedan dess att behålla en speciell plats i Butzis hjärta. Efter kriget återvänder familjen till Stuttgart och Butzi börjar på Waldorfskolan. Därefter följer en praktikplats på Bosch innan han återvänder till skolbänken för att runda av sin utbildning vid Ulms Designuniversitet. Som nybakad student erbjuds Butzi anställning på Porsche KG:s (företagets dåvarande namn) designavdelning. Året är nu 1958 och företaget Porsche har gått från design och



Ferdinand Alexander Porsche började 1959 sitt arbete som några år senare utmynnade i 356:ans ersättare, den nya Porsche 911.



911 2.0 COUPÉ - 64

Motor: Luftkyld sexcylindrig Boxer med överliggande kammar på vardera sida.

Effekt: 130 hk vid 6 100 r/m

Cylindervolym: 1 991 cm³

Bränslesystem: Två Solex förgasare. 62 liter tankvolym.

Växellåda: 5-växlad manuell

Chassi: Självbärande

Hjulbas: 2 211 mm

Längd: 4 163 mm

Bredd: 1 610 mm

Höjd: 1 320 mm

Vikt: 1 080 kg

Toppfart: 210 km/h

konstruktion åt andra, till att själva tillverka sina drömbilar. Ferry har lyckats göra Porsche 356 till en levande legend. Med en mix av nytänkande, hårt arbete och bra kontakter har Porsche etablerat sig som tillverkare av kompetenta men ändå praktiska sportbilar. Men Ferry tänker inte nöja sig med det. Viljan att utveckla finns hela tiden kvar. Beslut fattas om att ta fram en ny modell som ska ersätta 356:an.

Den legendariske karossdesignern Erwin Komenda, som jobbat med Ferdinand Porsche sedan starten 1931 och designat både VW bubblan och 356:an, arbetar på olika skisser men resultatet ligger för nära 356:an för att Ferry ska vara riktigt nöjd. Jobbet läggs ut på prospekt och flera stora namn lämnar sina förslag, bland annat den aktade Albrecht Goertz som tidigare ritat BMW 507. Om hans förslag ska Ferry ha sagt "Det är en vacker Goertz, men ingen Porsche". Under tiden jobbar Butzi på med sin idé om hur nästa Porsche ska se ut. Om sina tankar kring designen ska han ha uttryckt sig ungefär så här: "Det ska vara en ny Porsche, minst lika bra eller bättre än den gamla, den ska följa samma mönster men den behöver inte nödvändigtvis ha samma form". Aningen kryptiskt kanske, men om man beskådar resultatet och jämför det med de sena 356:orna så slås man faktiskt av det klara släktskapet.

Den fullskaliga modellen som stod klar den 28 december 1959 är en slimmad, utdragen, muskulös och fantastiskt vacker utveckling av den klassiska 356 karossen. Ferry gillade vad han såg och fattade snabbt beslutet att gå vidare med Butzis förslag. På Ferrys kravlista angående den nya bilen kunde man bland annat läsa att den skulle ha minst samma acceleration och styrka som 356 Carrera men utan det höga motorljudet. Vidare skulle benutrymmet vara större liksom lastkapaciteten. "Man ska, utan minsta problem, kunna packa in en golfbag" som han i klarspråk uttryckte saken. Allt detta och lite till var nu Butzis ansvar att lösa, en uppgift han klarade med bravur trots att ändringar genomfördes ända fram till produktionsstarten 1964. Modellen fick namnet 901.

Att bilen är något mer känd som 911, beror på Peugeot. De hade sedan 1929 använt två siffror med en nolla emellan i sina modellbetäckningar, sifferkombinationen var till på köpet varumärkesskyddad i Frankrike. Detta informerade fransmännen om i samband med att bilen visades för första gången på Frankfurt Automobile show 1963. Porsche löste problemet genom att byta ut nollan mot en etta och skapade på så sätt ett av bilhistoriens mest klassiska modellnamn.



Targan presenteras hösten 1965. En bil med känslan från en cab och säkerheten från en täckt bil. En enkel, genial och dessutom unik idé. Här en 911 S 2.4 Targa från 1973. Den levererade 190 hk vid 6500 varv och toppade 230 km/h.

Den nya Porschen fick ett minst sagt blandat mottagande. De riktigt 356-frälsta kände sig svikna, de menade att detta minsann inte var någon riktig Porsche. Motorpressen välkomnade däremot modellen med öppna armar. I tyska *Auto Motor & Sport* kallade Richard Seiffert 911:an för världens mest intressanta bil. Han var dessutom övertygad om att intresset för den nya Porschen skulle bli ännu större än vad det hade varit för den gamla. Ingen dålig gissning direkt. Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche hade alltså vid den ringa åldern av 28 år skapat en bil som skulle komma att överleva 6 generationers utveckling. Även om dagens 911:or inte delar en enda skruv med originalet så har de ändå samma känsla och utstrålning. Butzi har alltid varit en funktionalist och kom tidigt till insikten att designen måste vara ärlig, en paroll han levte efter allt sedan dess. Detta innebar, enligt Butzi, att formen skulle förstärka funktionaliteten. En produkt med bra balans mellan form och funktion behöver ingen extra utsmyckning. Ärlig design lever dessutom längre.

Medan Porsche 911 gjorde succé hade Butzi redan börjat fundera på nästa steg, en cabriolet. För att kunna skapa en öppen version måste karossen förändras. Problemet var att Porsche inte hade råd att ta fram det verktyg som skulle

behövas vid tillverkningen av en cabriolet eftersom alla pengar hade gått till utvecklingen av 911:an. Butzis lösning resulterade i ännu en banbrytande idé som, likt 911:an, lever kvar än idag – nämligen Targan. Namnet är taget från det klassiska sicilianska landsvägsloppet Targa-Florio och tekniken är en utveckling av flera olika designers försök att kombinera coupéns säkerhet med cabrioletens frihetskänsla. När Targan lanserades beskrevs den som något helt nytt, den första öppna serietillverkade bilen med säkerhetsbåge! Lösningen var lika enkel som genial. Taket kunde helt sonika lyftas av och bakrutan, som var i plast, rullas ihop. Från coupé till "säkerhetscab" på någon minut. Dessutom fanns naturligtvis möjligheten att kombinera de två öppna ytorna på olika sätt. Alla varianter fick olika namn, hade man till exempel taket av men bakrutan i uppfällt läge åkte man Targa Bel Air. Genom åren har konstruktionen genomgått en del förändringar men grundkonceptet är fortfarande detsamma. I sitt senaste utförande har Targan ett gigantiskt glastak som smidigt glider ner under bakrutan när det öppnas. 911 Targa blev en enorm succé och efterfrågan översteg alla förväntningar. Butzi fortsatte att utveckla modellen och i generation två fanns bakrutan som tillval i glas. Detta blev sedan standard 1970.

OM SINA TANKAR KRING DESIGNEN AV DEN NYA TARGAN SKA BUTZI HA UTTRYCKT SIG UNGEFÄR SÅ HÄR: "DET SKA VARA EN NY PORSCHE, MINST LIKA BRA ELLER BÄTTRE ÄN DEN GAMLA, DEN SKA FÖLJA SAMMA MÖNSTER MEN DEN BEHÖVER INTE NÖDVÄNDIGTVIS HA SAMMA FORM". BUTZIS KÄNSLA FÖR FORM HAR UNDER ÅREN BELÖNATS MED ÅTSKILLIGA PRISER.

1968 tilldelades Butzi den franska "Comité International de Promotion et de Prestige" pris för skapandet av 911:ans kaross. Detta var första gången priset delades ut till en enskild person inom bilindustrin.

Hemma på utvecklingsavdelningen i Stuttgart var det däremot inte lika muntert. Den schism som alltid funnits mellan mekaniker och designers hade med åren eskalerat allt mer. På den ena sidan i konflikten stod Ferrys son Butzi, chef för designavdelningen, och på den andra Ferrys syster Louise son Ferdinand Piëch som basade över motorutvecklingen. Till slut var osämjan mellan de två kusinernas avdelningar så allvarlig att Ferry Porsche tog beslutet att bannlysa alla familjemedlemmar ur släkten Porsche och Piëch från det dagliga aktiva arbetet på Porsche AG. Familjerna Porsche och Piëch var emellertid fortfarande majoritetsägare. Dessa båda herrar visade sig dock inte ha några problem att stå på egna ben. Ferdinand Piëch fortsatte sin karriär inom bilindustrin, först på Audi och till slut som koncernchef och styrelseordförande på Volkswagen. Butzi startade sin egen designstudio i Stuttgart under namnet Porsche Design. Efter två år, 1974, flyttade han verksamheten till Zell am See. Där finns den än i dag. Porsche Design Studio har mottagit flera åtråvärda priser för sin design, bland annat "Compasso D'oro" samt flera "Red Dot Awards". Under namnet Design by F. A. Porsche har Butzi och hans medarbetare också formgivit industri- och konsumentprodukter åt flera multinationella företag, däribland Fujii och Siemens.

1992 mottog Butzi det ärofyllda priset "Laureate of the year" från IndustrieForum Design Hannover och 1999 tilldelades han titeln hedersprofessor av den österrikiska staten.

På hösten 2003 sluts cirkeln när Porsche AG köper Porsche Design efter att företaget verkat utanför "familjen" i 31 år. I januari 2005 lämnar Butzi sin post i Porsche AG:s styrelse till förfogande och utnämns då också till hedersordförande. Hans plats vid styrelsebordet övertas av hans son Dr. Ferdinand Oliver Porsche.

Ferdinand Alexanders "Butzi" Porsche lever och verkar fortfarande i Zell am See, Österrike.



Far och son Porsche har all anledning att vara stolta över Porsche 911. Redan två år efter lanseringen hade över 100 000 exemplar sålts. Detta i en tid då sportbilar var långt mer sällsynta än idag.