



HET VERHAAL VAN PORSCHE

EEN ODE AAN HET
LEGENDARISCHE AUTOMERK PORSCHE

LUKE SMITH



HET VERHAAL VAN PORSCHE

EEN ODE AAN HET
LEGENDARISCHE AUTOMERK PORSCHE

LUKE SMITH

KOSM • S

KOSMOS UITGEVERS, UTRECHT/ANTWERPEN

INHOUD

Het ontstaan van Porsche	6
Uit de as herrezen	24
De geboorte van een legende.....	46
Roem en groeipijnen	64
Heer en meester op het circuit.....	82
Rivalen tegen rivalen.....	100
Terug naar Le Mans	118
Elektrische dromen.....	138
Register	156
Verantwoording.....	160





SIGNALEN VAN GROOTSHEID

'Hij is nog erg jong, maar een man met een schitterende carrière in het vooruitzicht. U gaat nog veel van hem horen. Zijn naam is Ferdinand Porsche.'

Toen Ludwig Lohner deze uitspraak op de Wereldtentoonstelling van 1910 in Parijs deed, kon hij onmogelijk hebben geweten hoe profetisch zijn woorden zouden blijken. Ruim een eeuw later siert de naam Porsche miljoenen auto's over de hele wereld als het summum van design en prestatie. Porsche heeft de grootste autoracecircuits van de wereld veroverd. Het merk heeft de auto-industrie voorgoed veranderd.

Had hij zijn vaders wens echter opgevolgd om in zijn blikslagersbedrijf te werken, zodat hij die ooit zou kunnen overnemen, dan had Porsche waarschijnlijk nooit het bedrijf opgericht dat tot zo'n wereldwijd invloedrijk fenomeen zou uitgroeien.

Ferdinand Porsche werd in september 1875 geboren in Maffersdorf, nu Vratislavice in het huidige Tsjechië, als zoon van

HIERNAAST: een jonge Ferdinand Porsche, op de foto als reserve-inferantist, droomde al jong van een loopbaan in de techniek.

ONDER: een herinneringsplaquette aan de geboorte van Ferdinand Porsche in Vratislavice in het tegenwoordige Tsjechië.

Anton en Anna Porsche. Hij toonde van jongs af aan belangstelling voor techniek, had daar ook aanleg voor en was bijzonder geïnteresseerd in elektriciteit. In het voetspoor van zijn vader werd Ferdinand op veertienjarige leeftijd leerling-blikslager, maar raakte steeds meer geïnteresseerd in alles wat met elektriciteit te maken had – tot groot ongenoegen van zijn vader.

Anna zag het anders. Zij moedigde Ferdinand aan zijn belangstelling te volgen terwijl hij op de zolder van de ouderlijke woning experimenteerde met simpele elektrische apparaten, zoals schaatsen met batterijverlichting, een van zijn schepingen. Anton werd overgehaald om Ferdinand avondlessen te laten volgen op een technische school in de buurt, waar hij elektrotechniek studeerde. Op zijn achttiende maakte Ferdinand van het huis van de familie Porsche het tweede gebouw in Vratislavice dat elektrische verlichting had.



Het werd letterlijk een moment van verlichting dat Ferdinand stimuleerde om zijn interesses te blijven volgen. Hij verhuisde naar Wenen, waar hij zijn vaardigheden begon te beproeven in de autotechniek. Hij trad in dienst van het elektriciteitsbedrijf Egger en begon van daaruit samen te werken met Jacob Lohner en Co., een bedrijf dat rijtuigen en wagens maakte en dat inmiddels door Ludwig Lohner werd geleid.

In 1898 ontwierp Porsche op aanmoediging van Lohner zijn eerste auto. Hoewel deze meer op een houten paard-en-wagen leek, had hij een elektrische aandrijving en haalde hij snelheden tot 35 km per uur. Officieel als Egger-Lohner C.2 Phaeton aangeduid, is de auto vooral bekend gebleven als de 'Porsche P1' vanwege de initialen 'P1' die Ferdinand in het chassis en andere onderdelen had gegraveerd. Het was 's werelds eerste Porsche.

ONDER: de Egger-Lohner C.2 Phaeton was de eerste door Porsche ontworpen auto.







DE 911 – EEN REVOLUTIE

Succes op het circuit en snelstijgende verkopen vormden de prikkels die Porsche nodig had voor een volgende stap in het auto-ontwerp: nog groter, nog krachtiger en nog ambitieuzer.

De Porsche 911 werd een van de markantste sportwagens in de auto-geschiedenis en bleef bovendien langer dan men ooit voor mogelijk had gehouden. De plannen voor de vervanger van de Porsche 356 ontstonden begin jaren 60. Ferdinand Alexander Porsche, koosnaam Butzi, had inmiddels de leiding van de ontwerpafdeling en wilde na zijn succesvolle inbreng bij de 904 maar al te graag bij de nieuwe plannen van zijn vader voor de 911 worden betrokken.

Butzi ging aan de slag met een concept voor een auto die het nieuwe vlaggenschip van het merk moest worden. Hij werkte gedetailleerde plannen uit voor wat de Porsche Typ 754 T7 zou worden. Het bleek niet eenvoudig de auto zo klein en licht te houden dat de befaamde wendbaarheid van Porsche, ondanks de grotere motor, behouden bleef, maar toch werd de T7 de voorloper van wat uitein-

HIERNAAST: drie generaties Porsche: Ferdinand, Ferry en Ferdinand Alexander.
De rol van de familie in de firma zorgde later voor onenigheid.



BOVEN: de Porsche Type 754 T7 zou de basis leggen voor de geboorte van de 911-legende.

delijk de Porsche 911 zou worden, de auto met de iconische platte neus en bolle koplampen.

Het ontwerp van de T7 had aanvankelijk twee stoelen achterin en een verhoogd dak voor de achterpassagiers, maar Ferry Porsche wilde voor de nieuwe auto per se een coupé-ontwerp. Butzi's vader zag het idee van vier zitplaatsen aanvankelijk niet zitten, maar stemde uit praktische overwegingen in met een 2+2-ontwerp, echter met een schuin aflopende achterkant. Dat was de laatste grote aanpassing die resulteerde in de iconische vormen van de 911.

Het was nooit de bedoeling geweest deze auto de 911 te noemen. Toen de productie van de nieuwe opvolger van de 365 begon, heette hij nog de 901. De auto werd in september 1963 gepresen-

teerd op de autosalon van Frankfurt met een nieuwe 2 litermotor van 130 pk en een transmissie met vijf versnellingen, waarmee hij een topsnelheid van 210 km per uur haalde en in 8,6 seconden optrok tot 100 km per uur. Het was een overtuigende boodschap aan de wereld waarmee de 911 werd neergezet als de volgende generatie Porsche's.

De productie begon een jaar later, maar al meteen bij de presentatie in Parijs, in oktober 1964, ondervond Porsche tegenwerking. Een delegatie van Peugeot meende dat alleen zij het recht hadden in Frankrijk auto's te verkopen met een typeaanduiding van drie cijfers met een 0 in het midden. Hoewel dit voor Porsche slechts in één land consequenties had, besloot het 901 te veranderen in 911. Ook de 904 werd hernoemd tot Porsche Carrera GTS.

ONDER: onder druk van Peugeot over de typeaanduiding werd de Porsche 901 de 911.







PORSCHES SUCCESJAREN

Bij het naderen van het nieuwe millennium stond Porsche voor een lastige keuze. Hoewel veel modellen zeer gewild bij de consument waren, kon de firma er eenvoudigweg onvoldoende van produceren, met name voor de Verenigde Staten.

De belangstelling nam af, in hoofdzaak vanwege de stevige prijskaartjes die aan Porsches hingen en de stroom van nieuwe en goedkopere modellen van andere Duitse fabrikanten, zoals Mercedes en BMW. Vooral in Japan was Porsche door de goedkopere fabricagemethoden achteropgeraakt.

In 1991 werd op de autosalon in Frankfurt de Porsche 968 als nieuw instapmodel en opvolger van de Porsche 944 gepresenteerd. De 944 had sinds zijn introductie tien jaar daarvoor, een aantal vernieuwingen ondergaan, maar ondanks enkele overeenkomsten had de 968 80 procent aan nieuwe onderdelen, wat voor Porsche reden was om hem als nieuw model te presenteren. De 968 had ook een opgewaardeerde 3 litermotor met een vermogen van 236 pk. Om kosten te besparen werd de fabricage van de 968 van

HIERNAAST: ook in het nieuwe millennium bleef de 911 het meest gewilde Porsche-model.



BOVEN: de Porsche 968 kwam wat te laat en bood te weinig om het op te kunnen nemen tegen rivaliserende modellen met de motor voorin.

de Audi-fabrieken terug verplaatst naar de Porsche-fabriek in Zuffenhausen.

Het was echter onvoldoende om door te kunnen dringen tot de markt van sportwagens waarin de motor voorin was geplaatst. Deze markt werd volledig door hun rivalen gedomineerd. Met verouderde productiemethoden stond Porsche aan de rand van faillissement en hoewel de 911 nog altijd populair was, waren de 15.000 exemplaren die jaarlijks de fabriek verlieten niet genoeg om de firma overeind te houden. De familie voelde echter weinig voor onderhandelingen, ondanks de belangstelling van grote autofabrikanten, waaronder Toyota.

Dat veranderde met de benoeming van Wendelin Wiedeking in 1993 tot de nieuwe bestuursvoorzitter. Wiedeking was een harde leermeester, die weinig begrip toonde voor tijdverspilling en zijn beslissingen vaak trekkend aan

een sigaar nam. In Japan deed hij nieuwe ideeën op voor het runnen van een fabriek en trok hij ontwerpers van Toyota aan om die van Porsche te instrueren. Het was een aanpak die niet meteen in de smaak viel bij zijn werknemers, maar die al spoedig het gewenste effect bleek te hebben. De assemblagetijden werden aanzienlijk verkort en er werden minder fouten gemaakt, waardoor de firma zich weer kon opmaken voor betere tijden.

Wiedekings ongeduld met minder goed presterende model-



LINKS: de benoeming van Wendelin Wiedeking werd een belangrijk keerpunt voor Porsche, dat aan de rand van een faillissement stond.

Het merk Porsche is al meer dan 90 jaar synoniem voor wereldklasse. Met hun onmiskenbare styling, ongelooflijke techniek en topprestaties behoren de auto's van Porsche tot de meest gewilde machines op aarde.

Het verhaal van Porsche vertelt de complete geschiedenis van dit wereldberoemde merk en besteedt aandacht aan alle belangrijke modellen, van James Dean's 356 en de iconische 911 tot en met de ultramoderne 918 Spyder en de onverslaanbare race-auto's van Le Mans.

De schitterende foto's en de meeslepende teksten maken dit boek tot een eerbetoon aan de adembenemende auto's van een van de meest bijzondere autofabrikanten ter wereld.

**KOS
MOS**

NUR 450

Kosmos Uitgevers,
Utrecht/Antwerpen



www.kosmosuitgevers.nl