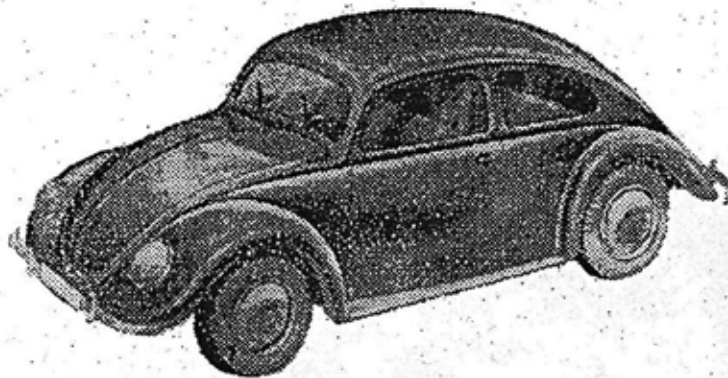


Frank H.M. van der Heul

Volkswagen
Wereldmerk uit Wolfsburg



DE VOLKSWAGEN

DEZE ZAL UW KEUS ZIJN IN DE KLEINE KLASSE!
DIRECT OF SPOEDIG LEVERBAAR

PRIJS f 3.460,-

Economisch, Bedrijfszeker, Comfortabel

IMPORTEUR:

PON'S Automobielhandel - Amersfoort

VERTEGENWOORDIGD VOOR AMSTERDAM EN OMSTREKEN DOOR:

GARAGE KOST - AMSTERDAM TEL. 34142
TEL. 35142

LEVERT BIJ ONS DIRECT UW BON IN!
WIJ ZULLEN U OVERTUIGEN!

Volkswagen

Wereldmerk uit Wolfsburg



Van dezelfde auteur
Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' (vier delen)
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)
Oldtimers (klassieke auto's – meerdere delen)
De eerste versnelling (pionierautomobielen - 2 delen)
Amerikaans antiek (klassieke auto's - 4 delen)
Volkswagen (merkhistorie)

ISBNNEAN: 978-94-90495-32-9

NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande

toestemming van de auteursrechthebbende

Copyright © 2024 Frank van der Heul

Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inhoud

Deel 1

De man achter de machine	7
Op eigen kracht	17
Valse start	21
Kraft durch Freude	30

Deel 2

Wereldmerk uit Wolfsburg	
De periode 1945-1953	49
De periode 1954-1965	61
De periode 1966-1978	86

Typologie KdF-Wagen en Volkswagen type 1	105
--	-----





Ferdinand Porsche; de drijvende kracht achter ontwerpen van Lohner, Austro-Daimler, Steyr, Mercedes-Benz, Auto Union, Cisitalia, de sportwagen die zijn naam draagt en een van de meest verkochte personenwagens tot nu toe. (Coll. Auteur).

Deel 1

De man achter de machine

Een knaap van vijftien, die voor zijn ouders elektrisch licht in huis aanlegde in een tijd dat de meesten nog op de olielamp en de kaars vertrouwden, kan met zonder overdrijving een bijzonder kind noemen. Ferdinand Porsche werd op 3 september 1875 in Maffersdorf bij Reigersberg geboren. Men heeft een landkaart van vóór 1919 nodig om de oorspronkelijke naam van het dorpje in de bergachtige grensstreek in het noordwesten van Bohemen te kunnen vinden. De inwoners van het koninkrijk Bohemen dat een onderdeel was van het machtiger Oostenrijks-Hongaarse keizerrijk waren voor merendeel van Duitse herkomst. De streek werd ook wel Sudetenland genoemd en stond sinds mensenheugenis bekend om de metaalbewerkingnijverheid, met bijvoorbeeld het in 1866 opgerichte wapenbedrijf van Emil von Skoda.

Het gezinshoofd met een achternaam die een verbastering was van het Slavische Borislav genoot enig aanzien in zijn woonplaats. Volgens de overlevering was Porsche senior een man van weinig woorden die een behoorlijk belegde boterham als blikslager verdiende. Na werkdagen van twaalf of meer uur dook Ferdinand, het derde kind in het gezin, prompt in de studieboeken om zoveel mogelijk te weten te komen over het wonder elektriciteit. Hij had met dit fenomeen kennis gemaakt in de Ginzkey-tapijfabriek in Reichenberg, waar hij door zijn vader naar toe was gestuurd om de dakgoot te repareren. Het was het enige bedrijf in de verre omtrek met elektriciteit, en Ferdinand besloot zijn ouders een plezier te doen door thuis een installatie aan te leggen. Maar zijn norske vader vond olielampen goed genoeg en bezat een paar losse handen. Hij moest niets van die moderne fratsen hebben en in een driftbui trapte hij de door zijn zoon gebouwde installatie – een generator, gloeilampen, schakelaars, bedrading en batterijen – kapot, waarbij hij accuzuur over zijn laarzen kreeg en Ferdinand een stevig pak ransel opliep. Gelukkig had zijn moeder een positievere kijk op haar zoons lust tot experimenteren. Na de nodige ruzies kreeg Ferdinand toestemming om avondlessen aan de keizerlijke en koninklijke Polytechnische ambachtschool in Reichenberg te volgen.

Het natuurtalent van Porsche werd in 1893 opgemerkt door de directie van de Verenigde Elektriciteits Maatschappij voorheen Béla Egger & Co. in Wenen. De jongeman had weinig tijd nodig om carrière te maken. Gelijktijdig doorliep hij de toonaangevende Technische Hogeschool in de hoofdstad van het keizerrijk. Op zijn tweeëntwintigste was hij niet alleen hoofd van de onderzoekafdeling bij de elektriciteitsmaatschappij, maar bekleedde hij tevens de functie van hoofdassistent kostprijsberekening. In 1897 ontwierp Porsche een op de wielnaaf gemonteerde elektromotor en nam er patent op. Het jaar daarop veranderde hij van werkgever en kwam bij Hof-Wagenfabrik Jacob Lohner & Co. in Wenen terecht.

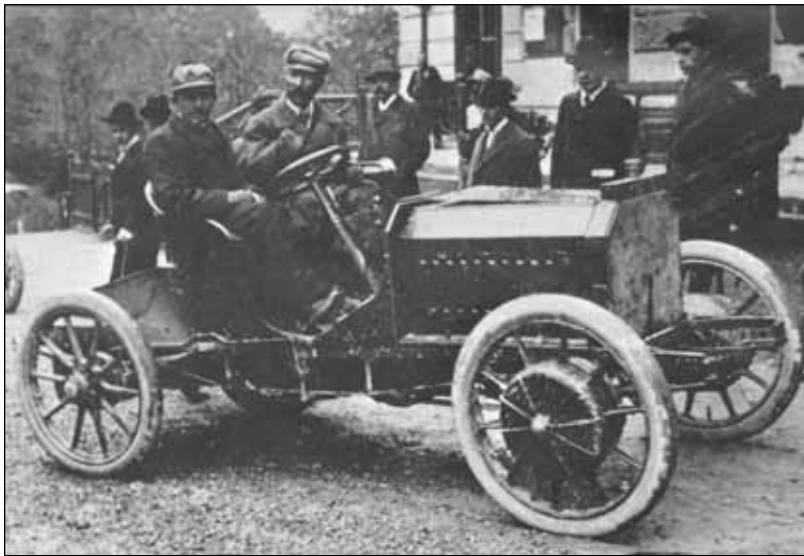


Het beeldmerk van Hof-Wagenfabrik Jacob Lohner uit Wenen dat in 1898 begon met de bouw van elektrische auto's naar een ontwerp van Ferdinand Porsche. (Coll. Auteur).

Ludwig Lohner was eigenaar van de in 1832 opgerichte Hof-Wagenfabrik in Wenen en begon in 1896 als autofabrikant omdat de verkoop van rijtuigen stagneerde. Lohner had kunnen kiezen voor een licentie van de toonaangevende motor van Gottlieb Daimler, maar het was kennelijk te kostbaar om de motoren zelf te construeren.

Hij bestelde een liggende tweecilinder Pygmeemotor van 4/6 pk bij machinefabrikant Lefèbre-Fessard &

Compagnie in Parijs. De eerste Lohner automobiel was feitelijk een hoog op de gespaakte ijzeren wielen met massieve rubber banden staand tweezits open rijtuig, waarbij het paard was vervangen door de staartgeplaatste Franse thermosifongekoelde motor met gloeikopontsteking en een centrifugaalpomp. De benzineauto met een stuurstang en kettingaandrijving werd geen verkoopsucces. De beoogde doelgroep uit de betere kringen toonde geen serieuze interesse in een lawaaierig voertuig, een motor die aangeslingerd moest worden en stinkende uitlaatgassen veroorzaakte. In 1897 besloot Lohner om zich te richten op de gemakkelijk te bedienen elektrische auto die bovendien geruisloos en reukvrij was. De elektromotoren die 3 pk vermogen bij 350 omw/min leverden, accu's met tweeënveertig cellen en een capaciteit van 90 ampère/uur betrok hij van de Verenigde Elektriciteits Maatschappij voorheen Béla Egger & Co. Daar maakte hij kennis met de vierentwintigjarige Ferdinand Porsche. Het prototype dat hij voor Lohner ontwierp had twee elektromotoren van 2,5 tot 3,5 vermogen, die op de voorwielnaven waren gemonteerd en deze rechtstreeks aandreven. Op 26 juni 1898 maakte de eerste Egger-Lohner-Electromobil in alle vroegte een proefrit door de stad. Het ging een tijd goed, maar de steil oplopende Börsegasse bleek teveel voor het klimvermogen, waarna Porsche opdracht kreeg om de elektromotoren van meer vermogen te voorzien. Op 28 juli 1899 werd in Berlijn de door de Midden-Europese Motorvoertuigen Vereniging georganiseerde internationale autotentoonstelling geopend. De Egger-Lohner-Electromobil was de enige Oostenrijkse inzending en was een sensatie. Na het sluiten van de expositie volgde een officiële betrouwbaarheidsrit voor elektrische auto's over een afstand van vijftig kilometer. De Oostenrijkse wagen ging als eerste over de eindstreep en de fabrikant won de hoofdprijs ter waarde van 600 Reichsmark.



De benzine-elektrische Lohner-Porsche met de ontwerper achter het stuur en Ludwig Lohner als rijder voor de start van de Exelberg wedstrijd in 1902. (Coll. Auteur).

De sportprestatie bij Berlijn was internationaal nieuws en leverde Jacob Lohner zijn eerste bestelorder op. Carrosseriebouwer E. W. Hart uit het Britse Luton wilde een vierpersoons sportmodel met vierwielaandrijving én de

mogelijkheid om op elektra of benzine te rijden. Zowel Porsche als Lohner hadden al eerder ervaren dat een elektrische auto ook nadelen had. De actieradius was niet veel meer dan vijftig kilometer en de natte batterijen moesten vaak worden opgeladen en waren loodwaar. Voor de hybride die Hart wilde hebben gebruikte Porsche zijn in 1897 gepatenteerde 'Mixte'-systeem. Hierbij laadde een benzinemotor met geringe cilinderinhoud een dynamo onder het rijden op, die op zijn beurt de elektromotoren via kabels aan hun energie hielp. Hart toonde zijn Lohner-Porsche 'Mixte' sportmodel tijdens de Wereldtentoonstelling in Parijs die van 15 april tot 12 november 1900 werd gehouden en meer dan vijftig miljoen bezoekers trok. De wagen had vier versnellingen vooruit en woog ruim vier ton. De accu's hadden vierenveertig cellen, een capaciteit van 270 ampère/uur en wogen elk 1800 kilo. Ook had de wagen

vierwielremmen omdat de wielnaafmotoren als een blokkeerinrichting konden werken. Het gevaarte was door Hart *Toujours Contente* (altijd tevreden) gedoopt als een steek onder water voor *La Jamais Contente* (nooit tevreden). Deze elektrische auto met een torpedovormig koetswerk had geschiedenis geschreven toen de Belgische constructeur Camille Jenatzy op 29 april 1899 in het park van Achères bij Parijs een wereldrecord vestigde met 105,882 km/u. (zie hiervoor ook mijn boek *De eersten de besten* – deel 1). Hart was zeer tevreden over zijn aankoop en bestelde nog een Lohner-Porsche ‘Mixte’ met motoren in de voorwielen. Andere bestelopdrachten voor de Weense hofleverancier kwamen van de Oostenrijkse keizer en de koningen van Noorwegen, Zweden en Roemenie. De Lohner-Porsche ‘Mixte’ was voor de meeste automobilisten te kostbaar in aanschaf zodat het productieprogramma werd uitgebreid met brandweerwagens, trolleybussen en taxi’s. In 1906 werd het bedrijf failliet verklaard na de bouw van ruim driehonderd personenwagens. Ludwig Lohner verkocht zijn patenten aan Austro-Daimler. Op 19 juli van dat jaar ondertekende Ferdinand Porsche een overeenkomst en werd hij technisch directeur en chef-constructeur van de in 1899 door de Duitse Daimler Motoren Gesellschaft gevestigde fabriek in Wiener-Neustadt die in 1906 financieel onafhankelijk werd van het moederbedrijf. Porsche dankte zijn nieuwe positie aan de bemiddeling van Emile Jellinek, succesvol zakenman, consul-generaal van Oostenrijk-Hongarije in Nice en grootaandeelhouder van Austro-Daimler.



Een Lohner-Porsche, ‘Mixte’ met elektrische wielnaafmotoren en een 16 pk viercilinder Austro-Daimler benzinemotor tijdens militaire manoeuvres in Sasvar in het westen van Hongarije in 1902. Achter het stuur reserve-infanterist Ferdinand Porsche. Naast hem de Oostenrijkse troonpretendent aartshertog Franz Ferdinand van Habsburg-Este. Twaalf jaar later werd de aristocraat door de Bosnische terrorist Gavrilo Princip in Sarajevo vermoordt, waarna de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Zijn laatste rit was in een Lohner-Porsche lijkwagen. (Coll. Auteur).

Emile Jellinek werd in 1835 in Leipzig geboren als zoon van een Tsjechische vader en een Oostenrijkse moeder. In de schoolbank voelde Emile zich niet thuis en op een keer verdween de rusteloze gymnasiast in het holst van de nacht uit het ouderlijk huis om op avontuur te gaan. Op

het station van Grosz-Kosteletz in Moravië kreeg hij een baan als ambtenaar van de keizerlijke en koninklijke staatsspoorwegen. Vervolgens was hij secretaris van de met zijn vader bevriende consul van Oostenrijk-Hongarije in Tanger, tabakshandelaar in Oran en vertegenwoordiger van een verzekeringmaatschappij in Wenen. Uiteindelijk vond Jellinek zijn draai in het Corps Diplomatique en werd hij attaché bij het Oostenrijks-Hongaarse consulaat in de mondaine badplaats Nice. Op de Promenade des Anglais en in hotelpaleizen als het Negresco troffen leden van de Britse hoge adel, Russische grootvorsten, Duitse industriemagnaten, Franse bankiers, Indiase maharadja's en Amerikaanse miljonairs elkaar. Omdat de upper ten vurige pleitbezorgers waren van de auto, werd Jellinek dat ook. Als geboren zakenman zag hij in dit nieuwe fenomeen de kans van zijn leven.

In 1897 bezocht hij de Daimler Motoren-Gesellschaft (DMG) in Bad Cannstatt. Franse auto's kende hij als eigenaar van een De Dion-Bouton driewieler en een Léon Bollée Voiturette. Nu wilde Jellinek iets bijzonders en daar had hij een duidelijke mening over. Wat hij wilde berijden en verkopen, moest een lichte wagen zijn, elegant van vorm, voorzien van een krachtige motor en vooral snelheid hebben. Voorlopig moest hij zich tevreden stellen met de pas in productie genomen 24 pk Daimler Phönix sport- en renwagen. Op 21 maart 1899 werd met deze auto de eerste prijs van de Toertocht van Nice gewonnen. Voor het eerst bij dit evenement werd de naam Mercédès gebruikt. Jellinek had de roepnaam van zijn elfjarige dochter als pseudoniem gebruikt.

De eerste heuvelklimwedstrijd ter wereld werd op 31 januari 1897 gehouden op het 16,6 kilometer lange parcours van Nice naar La Turbie bij Monaco, en vormde in feite de derde etappe die meetelde in het algemeen klassement van de race Marseille-Nice. Winnaar werd M. Pary met de 15 pk De Dion-Bouton stoomwagen van André Michelin. Voor de derde editie op 30 maart 1900 startten wagens van Panhard et Levassor en Mors en een Daimler Phönix sportmodel dat bestuurd werd door fabriekscoureur Wilhelm Bauer. In de eerste bocht van de Grande-Corniche, de oude weg naar Genua, ramde de Daimler een stenen muur. Bauer overleed de volgende dag aan zijn verwondingen. Wilhelm Maybach kwam naar Nice in de veronderstelling een wrak te zullen aantreffen, maar op de ontzette vooras en stuurinrichting na was de wagen nog heel. De Phönix werd naar de fabriek gestuurd voor nader onderzoek. Kort na het tragische ongeval schreef Jellinek een cheque uit van 550.000 Goudmark voor de levering van vijftig wagens volgens zijn eigen aanwijzingen. Maybach kreeg de vrije hand en ging aan de slag. Het resultaat werd de Mercedes sport- en toerwagen type 35 pk. De 5,9 liter viercilinder zijklepmotor had twee nokkenassen en een vermogen van 35 pk bij 1000 omw/min. Het profielstalen chassis had een wielbasis van 2,33 meter. Ook de afhankelijke wielophanging met halfelliptische bladveren, de magneetontsteking van Bosch en de honingraatradiateur met waterpomp waren overgenomen van de Daimler 24 pk Phönix. De vierversnellingsbak had coulisseschakeling met vergrendelingmechanisme; een systeem dat tot in de jaren twintig gangbaar bleef. Dankzij de lagere bouw had Maybachs ontwerp, dat door menige fabrikant in Europa en Amerika werd geïmiteerd, ook een elegant uiterlijk. Eind maart 1901 stond de Mercedes aan de startlijn voor de Week van Nice met de zevenentwintigjarige fabrieksmonteur Wilhelm Werner achter het stuurwiel. De man die het sneeuw witte tweezits model van Emile Jellinek had gekocht was baron Henri de Rothschild uit Parijs. Al bij de eerste flauwe bocht van de Corniche die langs de kust naar Cannes liep, nam Werner de leiding. Van Cannes naar Fréjus, door de bergen van Brignoles naar Aix, Salon en weer terug naar Nice. Met een gemiddelde van 51 km/u en een topsnelheid van 86 km/u op het 414 kilometer lange parcours werd Werner winnaar van deze race en was de naam Mercedes op ieders lippen. Paul Meyan, algemeen secretaris van de Automobile Club de France en uitgever van het toonaangevende vakblad *La France Automobile* schreef: 'We zijn de Mercedes-periode ingegaan'. In de Week van Nice eindigde de dominantie van de Franse auto-industrie en wie mee wilde tellen en er het geld voor had een Mercedes wilde. De bestellingen overtroffen al snel de capaciteit van de Daimler Motoren-Gesellschaft, zodat er een nieuwe fabriek in Stuttgart-Untertürkheim werd gebouwd. Jellinek nam de alleenverkoop van Mercedes

voor Oostenrijk-Hongarije, Frankrijk, België en de Verenigde Staten op zich. In 1903 veranderde hij zijn achternaam in Jelinek-Mercédès. Inmiddels was de merknaam officieel geregistreerd en verkocht men alle door DMG geproduceerde modellen als een Mercedes. Dit bleef bij de fusie in 1926 tussen de Daimler Motoren-Gesellschaft en Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG uit Mannheim.



1915 Austro-Daimler C-Zug trekker van de Oostenrijkse landmacht. Een 150 pk zescilinder benzinemotor met een 150 pk generator dreef de 135 pk elektromotoren in de achterwielen van de trekker en de acht wielen van de aanhanger aan. De C-Zug diende tevens als trekker van een 42 cm belegeringsmortier van Skoda met een eigen gewicht van 26 ton. (Coll. Auteur).



1910 Austro-Daimler 'Prinz Heinrich' toerwagen met Ferdinand Porsche aan het stuur. Een 5,7 liter viercilindermotor met bovenliggende nokkenas leverde een vermogen van 95 pk bij 2100 omw/min. Geperst stalen chassis met een wielbasis van 3,055 meter. Vierversnellingsbak en trommelremmen op de achterwielen en de cardanas. Topsnelheid 140 km/u. Winnaar van de derde editie van deze rally werd F. Porsche. (Coll. Auteur).

Het eerste ontwerp van Ferdinand Porsche voor de Österreichische Daimler-Motoren Aktien Gesellschaft was een 24/28 pk toermodel met een 5,7 liter viercilinder zijklepmotor en T-kop. De vierzitter had een vierversnellingsbak met een licht te bedienen schakelpook aan de stuurkolom en een topsnelheid van 75 km/u. Als modelnaam koos Jelinek-Mercédès voor Maja, de koosnaam van zijn jongste dochter. De Austro-Daimler Maja was leverbaar met ketting- of cardanaandrijving. Voor de verkoop stichtte Jelinek-Mercédès de Österreichische Automobil-Gesellschaft. Voor de verkoop van de Maja in het buitenland werd in Parijs een afzonderlijke maatschappij gevestigd. De druk bezette ondernemer die op een monopoliepositie uit was,

stichtte tevens twee maatschappijen voor licentieverkoop van de in zijn bezit gekomen Lohner-Porsche patenten betreffende de Elektromobil en het Mixte-systeem. In 1907 brak in de Verenigde Staten een economische crisis uit die het jaar daarop ook Europa trof. De verkoop van de dure Mercedes modellen kelderde en de Maja was evenmin een succes vanwege kinderziektes. Na een hoog opgelopen verschil van mening met de Raad van Bestuur van Austro-Daimler verkocht Jellinek-Mercédès in 1908 zijn aandelen. Hij keerde de autobranche de rug toe en vervolgde zijn loopbaan als diplomaat. Kort voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd hij van spionage verdacht en vluchtte van Nice naar Wenen. De man die de voornaam van een van zijn dochters onsterfelijk maakte overleed op 21 januari 1918 in Genève.

In 1905 werd de eerste Herkomerit gehouden op initiatief van de Beierse professor, portretschilder en gevierd societyfiguur Hubert von Herkomer. Men kon aan deze pionierlijk met een door Herkomer beschikbaar gestelde veertig kilo zware zilveren wisselbeker deelnemen onder de volgende voorwaarden: met een vierpersoons toermodel met rugleuningen, motorkap, spatborden om alle wielen, drie lantaarns, waarvan een achter, twee reminstallaties en een achteruitversnelling. Ook waren een claxon en knalpot verplicht. De wedstrijd bestond uit drie delen: beoordeling van het zitcomfort en vormgeving; een snelheidsproef op de Kesselberg tussen het Kochel- en het Walchenmeer over een afstand van zeven kilometer; een rit over vlak terrein door het Forsternriederpark tussen München en Starnberg over zes kilometer. Elke deelnemende auto moest drie personen vervoeren en reparaties kostten strafpunten. Voor de eerste editie werden honderdzeven wagens ingeschreven en ging de wisselbeker naar een team met een Mercedes. De tweede Herkomerit werd gewonnen met een Horch. De derde en laatste editie in juni 1907 werd gewonnen met een Benz. Prins Heinrich van Pruisen nam de huldiging van de winnaar van de bijna tweeduizend kilometer lange rit op zich en kondigde aan de Herkomerritten volgens hun oorspronkelijke concept voort te zetten. De eerste Prinz Heinrichrit in juni 1908 werd met een 85 pk Benz gewonnen. Het jaar daarop liep het parcours door Duitsland, Oostenrijk en Hongarije. Er waren honderddertien deelnemers onder wie Wilhelm von Opel die tot winnaar werd uitgeroepen.

Ferdinand Porsche was niet alleen technisch hoog begaafd, maar bleek eveneens een automobilist van formaat. Aan de derde Prinz Heinrichrit die in juni 1910 werd verreden over een afstand van 1944 kilometer namen honderdzesenzeventig automobielen deel. Porsche won de 13,5 kilo zware zilveren wisselbeker met een door hem ontworpen Austro-Daimler type dat naar de Pruisische prins was vernoemd. Het vierpersoons toermodel had een geperst stalen chassis met een wielbasis van 3,055 meter en draadspaakwielen van de Britse fabrikant Rudge-Whitworth. De vierversnellingsbak met lamellenkoppeling werd bediend met een buitenwaartse schakelhefboom. Voor het ontwerp van een carrosserie met naar boven toe uitdijende zijwanden (een zogenaamde tulpvorm) en een V-vormige voorkant tekende de Duitse kunstenaar, reclametekenaar en industrieel vormgever Ernst Neumann-Neander. Het idee erachter was snelheidsverhoging door luchtweerstandvermindering, al werd dat door sommigen betwijfeld. De 5,7 liter viercilinder met bovenliggende nokkenas had een vermogen van 86 pk bij 2100 omw/min en gaf de 1225 kilo zware Austro-Daimler een topsnelheid van 140 km/u. Behalve de eerste waren ook de tweede en de derde winstposities voor teams met een Austro-Daimler Prinz Heinrich. Door de publiciteit werd het sportwagentype in gelimiteerde productie genomen.

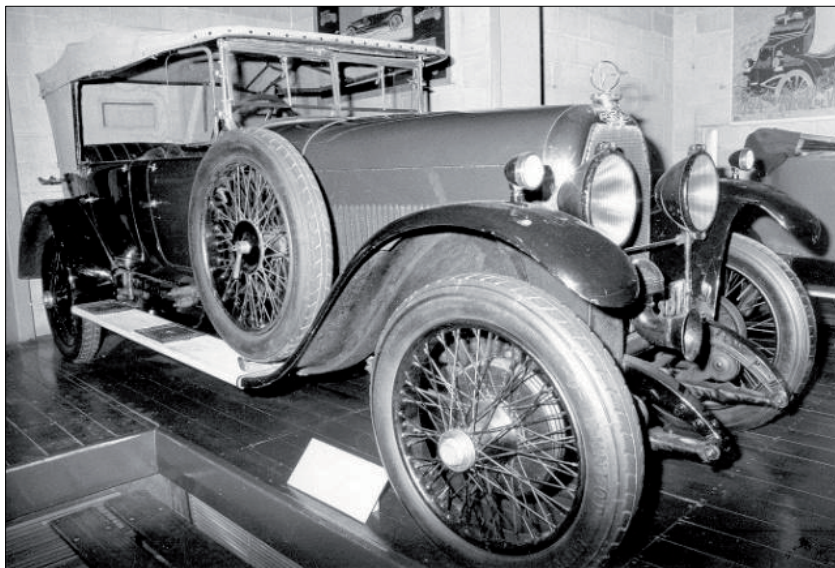


1922 Austro-Daimler type Sascha voor de start van de Targa Florio. Viercilinder van 1099 cc met bovenliggende dubbele nokkenas en een vermogen van 45 pk bij 5000 omw/min. Chassis met een gewicht van 450 kilo en een wielbasis van 2,45 meter. Afhankelijke wielophanging met halfelliptische bladveren voor, achter cantilever-veren. Vierversnellingsbak en mechanische vierwielremmen. Naast de racewagen filmproducent graaf Alexander (Sascha) Kolowrat. Rechts met sportpetten Ferdinand Porsche met zijn zoon Ferry. (Coll. Auteur).

In 1911 werd Austro-Daimler Motoren AG op instigatie van de Oostenrijkse regering gekoppeld aan de Skoda-fabriek in de Bohemen waar men stoomlocomotieven, machines en zwaar veldgeschut produceerde. Daardoor werd Ferdinand Porsche ontwerper van enorme met het 'Mixte'-systeem uitgeruste artillerietrekkers voor op de weg of op spoorrails. Ook ontwierp hij vliegtuigmotoren, zoals de vloeistofgekoelde 160 pk Austro-Daimler zescilinder die onder meer werd ingebouwd in de Lohner C.I tweepersoons verkenningsjager.

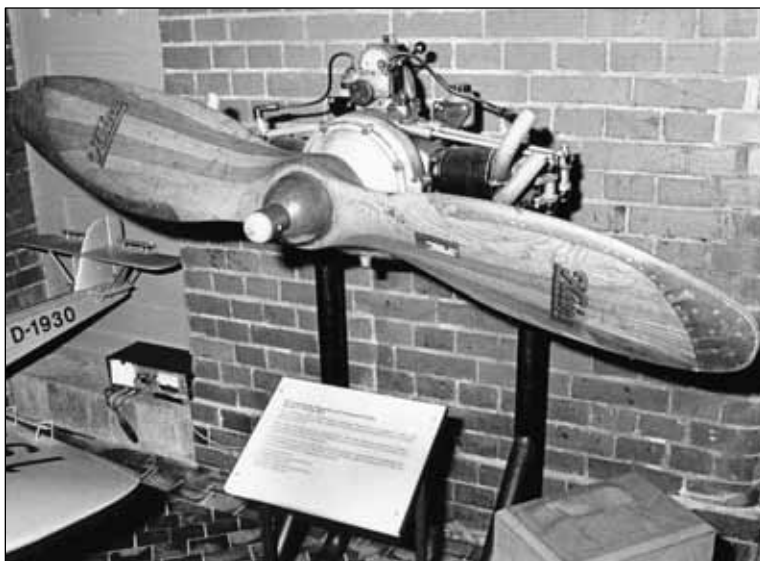
Op de elfde dag van de elfde maand in 1918, vijftienhonderdvijfenzestig dagen nadat de oorlog was uitgebroken, werd een staakt het vuren van kracht. Vanaf 10.55 uur Franse tijd mochten de voorste linies niet meer in de richting van de vijand worden overschreden. De eerste oorlog waarin motorvoertuigen, tanks, vlammenwerpers, luchtschepen, luchtdoelgeschut, (water)vliegtuigen, vliegdekschepen, door dieselmotoren voortgestuwde duikboten, hydrofoons, dieptebommen, door kikvorsmannen bestuurde torpedo's, op spoorwagons gemonteerde superkanonnen en gifgassen waren gebruikt, had statistisch gezien zes doden per minuut gekost. De militaire verliezen aan mensenlevens van de Centrale Mogendheden waren: 1,7 miljoen Duitsers, 1,2 miljoen Oostenrijkers, Hongaren en Tsjechen, 325.000 Turken en 87.500 Bulgaren. Aan de kant van de geallieerden waren 1,4 miljoen Fransen, 1,7 miljoen Russen, 908.400 Britten, 650.000 Italianen, 48.000 Serven en Montenegrijnen, 335.700 Roemenen (inclusief vermisten), 14.000 Belgen, 5000 Grieken, 7200 Portugezen en 116.516 Amerikanen (waarvan 4800 die tot op heden worden vermist) gesneuveld of later aan hun verwondingen bezweken. Deze cijfers waren bij benadering en zonder het aantal burgerslachtoffers en koloniale hulptroepen. Het aantal oorlogsweduwen werd op negen miljoen geschat, het aantal oorlogsweduwen op vijf miljoen.

Op 10 september 1919 werd in Saint-Germain het vredesverdrag getekend met de feitelijke aanstichter van de oorlog. Met het verdrag dat het einde betekende van de zevenhonderd jaar oude Habsburgse dynastie, erkende Oostenrijk de autonomie van Tsjecho-Slowakije, Joegoslavië, Polen en Hongarije. Trentino, Zuid-Tirol, Triëst en Istrië werden aan Italië toegewezen en het steenkoolrijke Oost-Galicië aan Polen. Het grondgebied van de Oostenrijkse Bondsrepubliek had een dusdanige omvang dat, zoals de bevolking klagelijk stelde, men van Wenen naar iedere grens in ongeveer een uur tijd per spoor of met de auto kon reizen. Ook moest Oostenrijk dertig jaar aan de herstelkosten meebetalen en werd het verzoek tot aansluiting met Duitsland onder zware druk van Frankrijk en Italië afgewezen.

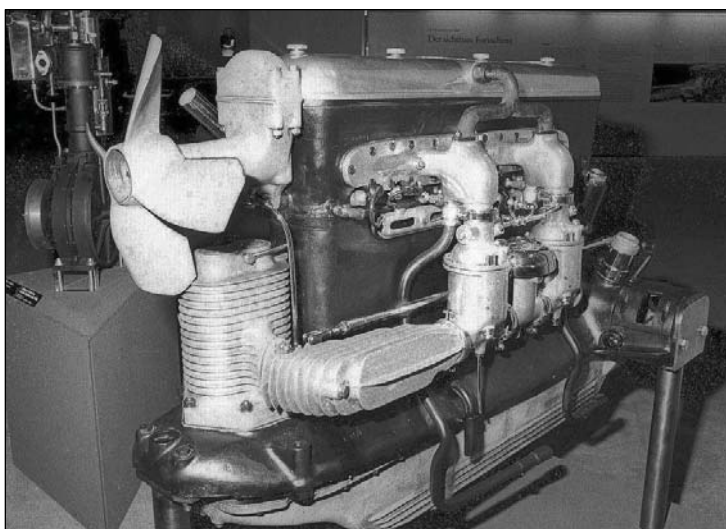


1925 Austro-Daimler type ADM II 10/45 vijfpersoons cabriolet met een 2,6 liter zescilindermotor met bovenliggende nokkenas. (foto auteur).

In 1919 ontwikkelde Porsche, die voor de Tsjechische nationaliteit had gekozen, een lichte en voor zijn tijd aerodynamisch gevormde racewagen. Filmproducent, amateur motorcoureur en bon vivant graaf Alexander (Sascha) Kolowrat stelde zich hiervoor financieel garant. Model 'Sascha' werd aangedreven door een 45 pk viercilindermotor van 1100 cc (boring en slag 68,3 x 75 mm) met twee bovenliggende nokkenassen en een dubbele magneetontsteking. Deze op alle wielen geremde Austro-Daimler was een paradepaard onder de Oostenrijkse sportmodellen en had een topsnelheid van 145 km/u. Vier van deze wagens namen in 1922 deel aan de race op het Targa-Florio circuit in Sicilië. Twee eindigden op de eerste en tweede plaats. Onder leiding van Porsche werd het type verder ontwikkeld, maar de raad van aandeelhouders stak daar vrij vlot een stokje voor en sommeerde de ontwerper om grote luxueuze en meer winstgevende Austro-Daimlers op stapel te zetten. Autosportliefhebber Porsche had hier geen oren naar. Zelf had hij zoals eerder beschreven begin jaren tien aangetoond dat hij op dit gebied wel wat in zijn mars had. Toen hij zijn zin niet kreeg, slingerde de niet om zijn diplomatie bekend staande Porsche de heren de opmerking: 'Loop naar de hel' in het gezicht en nam op staande voet zijn ontslag. Bij Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim haalde men hem in 1923 met open armen binnen. Een Porsche-erfenis waar men bij Austro-Daimler in Wiener-Neustadt ten volle profijt van zou trekken, was het door Porsche's voormalige leerling en persoonlijke vriend Karl Rabe ontwikkelde type ADM II 10/40 pk, dat in 1923 debuteerde op de Berlijnse autotentoonstelling.



De eerste luchtgekoelde vliegtuigmotor die Porsche ontwierp: een 0,8 liter 18/20 pk Daimler type F 7502 uit 1923. (foto auteur).



1927 Mercedes-Benz 6,8 liter zescilindermotor type S met een inschakelbare Roots-compressor en een maximum vermogen van 180 pk bij 3000 omw/min. (foto auteur).

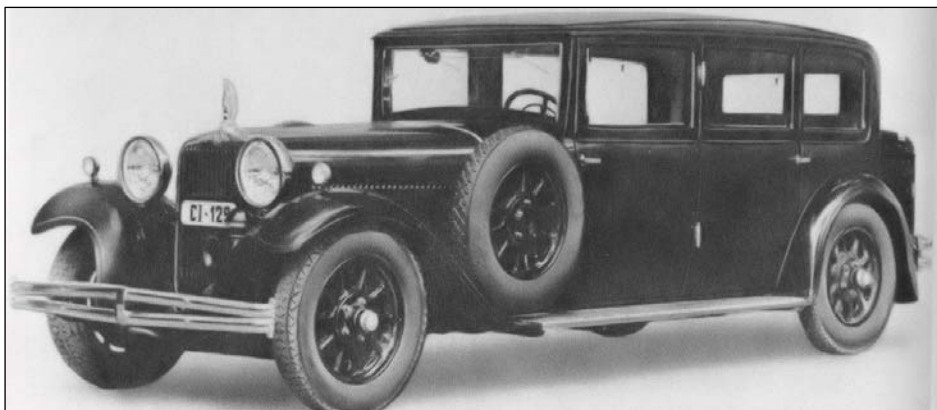
Bij de in 1890 opgerichte Daimler Motoren-Gesellschaft volgde Porsche de zoon van de oprichter op als hoofdontwerper en hield hij zich met name bezig met het verbeteren van Paul Daimlers compressormotoren. Porsche's inbreng culmineerde in de legendarische Mercedes-Benz typen S, SS en SSK; pijlsnelle en bijzonder kostbare sportwagens met sublieme techniek. (S - 1927-1929 - 6,24 liter zescilinder met bovenliggende nokkenas, vermogen 180 pk bij 3000 omw/min met ingeschakelde compressor, wielbasis 3,4 meter, vierversnellingsbak, chassischgewicht 2 ton, topsnelheid 145/150 km/u); SS (1928-1933 - 7,02 liter zescilinder met bovenliggende nokkenas, vermogen met ingeschakelde compressor 200 pk bij 3200 omw/min, wielbasis 3,4 meter, vierversnellingsbak, chassischgewicht 1270 kg, topsnelheid 180/200 km/u); SSK (1928-1932 - 7,02 liter zescilinder met bovenliggende nokkenas, vermogen 225 pk bij 3300 omw/min met ingeschakelde compressor, wielbasis 2,95 meter, chassischgewicht 1220 kg, topsnelheid ruim 200 km/u). De directie van Daimler zag zich in het licht van de matige economie op den duur gedwongen om de bakens te verzetten en betaalbaardere modellen te produceren. Voor Ferdinand Porsche zou deze radicale koerswijziging verstrekkende gevolgen hebben. Voor het echter zover was werd de ontwerper nog breeduit in het zonnetje gezet.



1922 Rumpler-Tropfenwagen met de bestuurdersplaats in het midden en de voorste passagiers erachter. De staartgeplaatste 2,6 liter motor van Siemens & Halske had twee paar van drie cilinders in een radiale vorm op een gemeenschappelijke krukas en een vermogen van 36 pk. Eigen leeg gewicht 1350 kg, topsnelheid 110 km/u. Hoe goed de aerodynamische vormgeving was bleek in 1979 toen metingen in de windtunnel van Volkswagenwerk AG uitwezen dat de Rumpler een Cw-waarde van 0,28 had. Dat was een waarde die moderne personenwagens in 2001 nog nèt niet haalden. (foto auteur).

Op 4 juni 1924 won een Mercedes-compressorwagen de internationale Targa Florio-race in Sicilië. Tevens verleende de Technische Hogeschool in Stuttgart Ferdinand Porsche uit erkenning van zijn buitengewone prestaties de titel van 'Doctor ingenieur honoris causa' Daarmee werd een oud geschil rechtgezet. Deze academische titel had de Technische Hogeschool van Wenen Porsche al in 1916 verleend, maar Oostenrijkse eredoctoraten werden in de Duitse Weimar-Republiek niet erkend. Ook mocht de gevierde technicus zijn naam in het Gouden Boek van de industriestad schrijven. Stuttgart mocht de handen dichtknijpen met iemand als Porsche's kaliber. Maar nadat Mercedes en concurrent Benz in 1926 waren gefuseerd, kwam Porsche opnieuw in contact met directieleden die hem maar een platvloerse boerenkinkel vonden. Ook waren er jaloezse collega's die er min of meer op zaten te wachten om Porsche ergens op te kunnen pakken. Die gelegenheid deed zich in 1928 voor tijdens hert ontwikkelingsstadium van de zescilinder Mercedes-Benz 8/38 pk. De vijftien - nog met kinderziektes behepte - prototypen liet president-directeur Wilhelm Kissel op een nacht dat het kwik ver onder nul was gedaald op het fabrieksterrein zetten. Porsche kreeg de opdracht ze aan de praat te brengen, maar deze weigerde de verantwoordelijkheid op zich te nemen. Middenklasser de 8/38 pk was ontwikkeld door zijn naaste medewerker, chef-constructeur Hans Nibel, die bij Benz had gewerkt. Nibel, een specialist op het gebied van vering, moest zijn handen er verder maar aan vuil maken. Na een slaande ruzie was het voor Porsche een bekeken zaak. Driftig vertrapte hij zijn hoed in de sneeuw en reisde af naar de Oostenrijkse stad Steyr. Daar trad hij in dienst als hoofdingenieur bij Steyr-Werke AG.

In de in april 1864 opgerichte wapenfabriek waren tot 1918 ruim negen miljoen geweren, ruim een half miljoen pistolen en tegen de vijftigduizend machinegeweren geproduceerd. Na de oorlog was dit volgens de bepalingen van het in Saint-Germain getekende vredesverdrag verboden. In 1916 had de directie van Steyr echter de beslissing genomen om luxe personenwagens te gaan fabriceren en voor dit doel de briljante Tsjechische constructeur Hans Ledwinka aangeworven. Vijf jaar later keerde hij huiswaarts voor een carrière bij autofabrikant Tatra-Werke AG in Koprivnice. Hij werd opgevolgd door Anton Honsig, totdat die op 1 januari 1929 werd vervangen door Porsche. Er werd hem een riante villa met werkruimte ter beschikking gesteld en hij kon deel uitmaken van de technische directie van het bedrijf dat een schietschijf als merkembleem voerde. Porsche bleef niet lang bij Steyr. Zijn laatste ontwerp was de ruim vijf meter lange Austria met een 5,3 liter achtcilinder kopklepmotor van 100 pk. Het was een sublieme Steyr, maar Porsche's ontwerp was amper verkoopbaar door de matige naoorlogse economie. Voor motorfietsenfabrikant Puch uit Graz was dit reden om in december 1928 te fuseren met Austro Daimler-Motoren AG. In oktober 1929 stortte de aandelenbeurs van Wall Street als een kaartenhuis in. De economische crisis die daarop volgde trof ook Europa kort daarna. De Oostenrijkse Bodenkreditanstalt, Steyrs belangrijkste financier, ging failliet en was het niet verwonderlijk dat er van de 21/100 pk Austria maar drie prototypen zijn gemaakt. Genoemde discontomaatschappij werd overgenomen door de bank van Austro Daimler-Puchwerke AG, waardoor Steyr-Werke AG in handen raakte van de fabrikant van automobielen voor de rijdende elite. Porsche op zijn beurt werd nogmaals geconfronteerd met het topkader van Austro Daimler-Motoren AG, dat hij ooit voor oud vuil had uitgemaakt. De doctor ingenieur honoris causa was er echter niet de man naar om een knieval te doen en zijn excuses aan te bieden.



1929 Steyr Austria limousine met een 5,3 liter achtcilinder kopklepmotor van 100 pk. (Coll. Auteur).

Op eigen kracht

Ferdinand Porsche was duidelijk iemand die het best tot zijn recht kwam wanneer hij voor zichzelf kon werken zonder dat anderen hem op de vingers keken. Een logische volgende stap in zijn gevarieerde loopbaan was dat hij een eigen ontwerp bureau begon. Hij kocht in 1930 een villa op nummer 14 van de Kronenstrasse in Stuttgart. Deze stad was een belangrijk centrum voor de auto-industrie, waar Porsche een beroep kon doen op de elektrotechnische firma Bosch, motoren- en krukfabrikant Hirth, gieterijen, machinefabrieken en op de firma Mahler die zuigers fabriceerde. Een deel van het benodigde bedrijfskapitaal verstrekten zijn oude vriend en voormalige Mercedes-Benz coureur Adolf Rosenberger. In het voorjaar van 1933 toen Hitler na een verkiezingsoverwinning aan de macht kwam, week de joodse Rosenberger uit naar de Verenigde Staten in de vaste overtuiging dat nazi-Duitsland het niet alleen bij mishandeling en discriminatie van joodse inwoners zou laten.



1933 Wanderer W 22 met een 1950 cc zes cilinder kopklepmotor van 40 pk bij 3500 omw/min. Geperst stalen chassis met een wielbasis van drie meter. Starre vooras met halfelliptische bladveren, achter swingassen en overdwarse bladveer. Vierversnellingsbak zonder synchronisatie. Topsnelheid 100 km/u bij een gemiddeld verbruik van 13 liter per 100 kilometer. (foto's auteur).



Het Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche Konstruktionsbüro für Motoren, Fahrzeug-, Luftfahrzeug- und Wasserfahrzeugbau had twaalf personeelsleden in dienst, onder wie Porsche's technische rechterhand Karl Rabe. Tevens stonden de ingenieurs Erwin Komenda (carrosseriebouw) en Josef Mickl (aerodynamica) op de loonlijst. De start van het ontwerpbureau verliep wat stroef. Ook de Weimar-Republiek werd

zwaar geteisterd door de economische wereldcrisis. Het voormalige keizerrijk had na de Eerste Wereldoorlog al nauwelijks welvaart meer gekend en stond er begin jaren dertig slechter voor dan welk westers geïndustrialiseerd land dan ook. Door verlaten fabrieken waaide de wind, machineparken roestten langzaam maar zeker weg. Eind 1930 liepen 4,4 miljoen mensen zonder werk, begin 1933 waren het er ruim zes miljoen. De middenstand, per traditie Duitslands maatschappelijke peiler, raakte onder deze omstandigheden bijna aan de bedelstaf. Steeds meer burgers riepen om een sterke man om orde op zaken te stellen. Politieke onlusten waren aan de

orde van de dag, waarbij communisten en nationaalsocialisten hun verhitte geschillen op straat uitvochten. Bij het niet ver van München gelegen dorp Dachau werd het eerste concentratiekamp van de nazi's geopend, terwijl knokploegen van de Sturm Abteilung (SA) en de SS (Schutz Staffel) joden in de steden terroriseerden en hun winkels vernielden. Op 30 januari 1933 werd Hitler tot Rijkskanselier benoemd. Op 27 februari verwoestte een door de nazi's geësceneerde brand het Rijksdaggebouw in Berlijn; communistische kopstukken werden gearresteerd en naar concentratiekampen afgevoerd; de vrije pers werd aan banden gelegd. Op 24 maart nam de regering de machtigingswet voor de duur van vier jaar aan; Hitler had uitvoerende en wetgevende macht en stond boven de grondwet.



1937 vijfpersoons Lewis Airomobile prototype met drie wielen en een luchtgekoelde 2,1 liter viercilinder boxermotor van 57 pk. Een vakwerk van lichte stalen buizen diende gelijkertijd als carrosserieruimte en chassis. Onafhankelijke voorwielophanging, niet gesynchroniseerde driefersnellingsbak, voorwielaandrijving. Eigen leeg gewicht 771 kg. (Coll. Auteur).

Porsche moest zijn levensverzekering als onderpand gebruiken en kon zijn personeel in de aanloopperiode soms niet op tijd salaris uitbetalen. Het eerste ontwerp dat geld in het laatje bracht werd gemaakt voor Wanderer-Werke AG uit Siegmars in de deelstaat Saksen. Gedwongen door de economische crisis maakte deze fabrikant van degelijk gebouwde middenklassers sinds januari 1932 deel uit van Auto Union; een samenwerkingsverband met Audi, DKW en Horch, dat gesymboliseerd werd door een uit vier in elkaar gehaakte ringen bestaand beeldmerk.

Om de suggestie te wekken dat ontwerpbureau Porsche al enige tijd met succes bezig was, droeg het eerste project niet nummer een maar zeven. Op basis van Wanderer's productiemodel W 11 werd type W 14 ontwikkeld en in oktober 1931 op de Salon de l'Automobile in het Grand Palais in Parijs gepresenteerd. De Wanderer 12/65 pk W 14 vierpersoons sportcabriolet had een ivorkleurige carrosserie van koetswerkbedrijf Gläser met een kap van zwart lakleer. Het geperst stalen chassis had een wielbasis van 3,1 meter. De W 14 zou worden uitgevoerd met Porsche's torsiestaaftvering, maar uiteindelijk werd het afhankelijke wielophanging om de toch al hoge productiekosten te drukken. De door Porsche verbeterde 2970 cc zescilindermotor van de W 14 had een vermogen van 65 pk bij 3400 omw/min en leverde een topsnelheid van 105 km/u bij een verbruik van 15 liter per honderd kilometer. De W 14 sportcabriolet werd een pronkstuk van de

