
Historie und Histörchen (78): Was wäre das Auto ohne Porsche?

Von Hanns-Peter von Thyssen-Bornemisza

Keiner hat die deutsche Automobillandschaft mehr gestaltet als Ferdinand Porsche. Er entwickelte erfolgreiche Rennwagen und Massen-Automodelle wie den Volkswagen Käfer. Sein Lebenslauf ist so bunt wie lang, und sein Name lebt in dem Unternehmen Porsche weiter, immerhin der bedeutendste Sportwagen-Hersteller und als Porsche SE Mehrheitseigner des Volkswagen Konzerns. Unser Autor Hanns-Peter von Thyssen und Bornemisza erzählt die Porsche-Vita als ein Stück deutscher Geschichte. (Folge 1 von 6)

Als drittes Kind des Spenglers Anton Porsche am 3. September 1875 in Maffersdorf (Böhmen, später Vratislavice nad Nisou, Tschechoslowakei) geboren, zeigte Ferdinand Porsche schon in früher Jugend sein technisches Talent. So installierte er im Elternhaus mit der väterlichen Spenglerei eine elektrische Beleuchtung. Nach der Volksschule begann er eine Lehre im Betrieb seines Vaters und besuchte in Abendkursen die Reichenberger Staatsgewerbeschule. Abgesehen von theoretischen Vorlesungen, die er an der damaligen TH Wien hörte, ohne eingeschrieben zu sein, besuchte er keine höhere Lehranstalt.

1893, im Alter von 18 Jahren, trat Porsche in die Vereinigte Elektrizitäts-AG Béla Egger in Wien ein. Dort stieg er in vier Jahren vom Mechaniker zum Leiter der Prüfabteilung auf. In diese Zeit fällt die Konstruktion des Radnaben-Elektromotors, auf den er 1896 ein Patent anmeldete. 1899 wechselte er zu den Lohner-Werken und baute dort das erste Hybrid-Allradfahrzeug der Welt, den Lohner-Porsche. Um 1904 verließ er die Lohner-Werke. Lohner wurden Porsches Forschungen zu kostspielig.

Als 31-jähriger bewarb sich der böhmische Konstrukteur 1906 bei der Oesterreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft (Austro-Daimler) in Wiener Neustadt auf die Stelle als Entwicklungs- und Produktionsleiter und Nachfolger von Paul Daimler, des Sohnes des Erfinders des schnelllaufenden Benzinmotors Gottlieb Daimler. 1917 wurde er zum Generaldirektor von Austro-Daimler bestellt. Er verließ das Unternehmen 1923, nachdem der Vorstand die für die Rennwagenabteilung zur Verfügung stehenden Mittel stark gekürzt hatte.

Daimler mochte die Porsche-Idee vom Kleinwagen nicht

Ab April 1923 arbeitete Porsche in Stuttgart als Leiter des Konstruktionsbüros und Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Dort zeichnete er als Technikvorstand für die Entwicklung der berühmten S-, SS- und SSK-Modelle verantwortlich und entwickelte Lkw-, Flugmotoren und andere Triebwerke. Die Serie von Modellen mit Kompressor mit dem Mercedes-Benz SSK als Höhepunkt dominiert diese Klasse des Motorsports in den 1920er Jahren. Allerdings waren Porsches Ideen für einen kleinen, leichten Mercedes-Benz nicht beliebt beim Daimler-Benz Vorstand. Außerdem wollte er sich den Titel als Technischer Direktor nicht mit dem von Benz kommenden Hans Nibel teilen.

Im Jahre 1926 zwang die angespannte wirtschaftliche Lage die Daimler-Motoren-Gesellschaft und die Benz & Cie. zur Fusion, wodurch Porsches firmeninterne Position in der neuen Daimler-Benz AG geschwächt wurde. Sein lockerer Führungsstil, die finanziellen Misserfolge der LKW-Modelle sowie seine größeren finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber dem Unternehmen führten 1928 zum Auslaufen des Arbeitsvertrages. Eine juristische Auseinandersetzung endete mit einem Vergleich. Porsche akzeptierte die

Trennung und Daimler-Benz verzichtete auf die Begleichung von Porsches Verbindlichkeiten.

Nach Ablauf seines Vertrages kehrt er nach Österreich zurück, wo er zunächst als Generaldirektor bei Steyr arbeitet. Das Unternehmen hatte aber bereits im Jahre 1930 Insolvenz anmelden müssen. Aufgrund dieser Situation machte sich Porsche selbständig und gründete am 25. April 1931 die „Dr. Ing. h.c. Porsche GmbH“, eine Beratungsgesellschaft für Motoren und Fahrzeugbau. Er war es leid, immer für andere die Ideen zu liefern. Jetzt wollte er für sich selbst arbeiten.

Piech und Rosenberger als Finanziere

Mit finanzieller Unterstützung des österreichischen Anwalts Anton Piëch und von Adolf Rosenberger stellte Porsche mehrere ehemalige Mitarbeiter ein, die er sich an seinen früheren Diensten schätzen gelernt hatte: Karl Rabe als Chefkonstrukteur, Josef Kales als Spezialist für luftgekühlte Motoren, Karl Fröhlich als Getriebe-Spezialist, Karosseriekonstrukteur Erwin Komenda sowie von Steyr seinen Neffen, Ghislaine Kaes als persönlichen Sekretär. Außerdem holte er seinen Sohn Ferry Porsche ins Unternehmen. Beteiligt am Projekt war auch der Ex-Rennfahrer Adolf Rosenberger.

Im Jahre 1932 gab es für das Porsche-Konstruktionsbüro zu wenige Aufträge. So gründete Ferdinand Porsche mit Helfern die „Hochleistungsmotor GmbH“ als Tochterunternehmen seines Konstruktionsbüros. In der Branche liefen damals die Vorbereitungen für einen Grand-Prix-Rennwagen nach der im Oktober von der AIACR für 1934 beschlossenen 750-kg-Formel. Danach durfte das Gewicht des Wagens – ohne Fahrer, Kraftstoff, Öl, Wasser und Reifen – 750 kg nicht überschreiten. Bis zum 7. Dezember 1932 entstand der Typ 22 mit einem Fünf-Liter-16 Zylinder-V-Motor von 545 PS als Mittelmotor.

Typ 22 mit 545 PS ohne Auftrag?

Porsche arbeitete möglicherweise zunächst ohne Auftrag eines Herstellers. Gegebenenfalls wollte er das Fahrzeug in eigener Regie herstellen und auch einsetzen. Abweichend davon gibt es Berichte, die Wanderer-Werke hätten Porsche im Herbst 1931 beauftragt, einen Wanderer-Rennwagen zu entwickeln. Nach der Übernahme der Wanderer-Automobilsparte durch die im Sommer 1932 gegründete Auto Union habe diese den Vertrag übernommen.

Tatsächlich suchte die Wanderer-Geschäftsführung damals einen Nachfolger für das in die Jahre gekommene Kleinauto „Puppchen“. Die Aussicht der Werkzeugmaschinen- und Fahrrad-Fabrik als Auto-Hersteller in die aus wirtschaftlicher Not gegründete Auto Union aufgenommen zu werden, ließ auf eine bessere Zukunft hoffen. So beauftragte Wanderer das Porsche-Konstruktionsbüro mit der Entwicklung eines Mittelklassewagens. Weil Ferdinand Porsche die Projekte 1 bis 6 nur als Zeichnungen existierten, gab er dem projektierten Wanderer die Projekt-Nr.7. Es entstand eine große viertürige Limousine mit einem Sechs-Zylinder-Reihenmotor von drei Litern Hubraum, später eine zweitürige Stromlinien-Limousine mit einem Achtzylinder auf einem Wanderer-Chassis als Einzelexemplar, das Ferdinand Porsche lange Jahre als seinen Privatwagen nutzte. (ampnet/hptb)

Bilder zum Artikel



Ferdinand Porsche am Steuer eines von ihm konstruierten Lohner-Porsche „Mixte“-Tourenwagens aus dem Jahr 1903.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Ferdinand Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Ferdinand Porsche (links) und Ferry Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche