

PIONJÄRERNA

HISTORIERNA OM BILINDUSTRINS VIKTIGASTE PERSONLIGHETER

FERDINAND PORSCHE

DEL 1 AV 3

Ferdinand Porsche föddes i ett land som inte längre finns, genomlevde två världskrig, skapade några av världens smartaste bilar, konstruerade stridsvagnar för Hitlers krigsmakt, hamnade i fängelse utan rättegång men **hyllades i hela världen utom på en plats – i sin födelsestad.**

TEXT: CHRISTER GERLACH • FOTO: PORSCHE

Milan Bumba äger cirka 25 bilar som alla har konstruerats av Ferdinand Porsche. Han köpte sin första Porsche med pengar som hans hustru hade sparat för att renovera köket.

Herr Bumba var fascinerad av Porsche och hans bilar redan som tonåring. Det är inte så konstigt. Ferdinand Porsche föddes nämligen för 141 år i samma by som Milan Bumba. På Porsches tid hette byn Maffersdorf och låg i ett land som inte längre finns – kejsardömet Österrike-Ungern. I dag heter byn Vratislavice nad Nisou och ligger i Tjeckien.

Inte alla i byn gillade att Milan Bumba ville skapa ett museum för sina bilar som Porsche konstruerat. Porsche flyttade i sin ungdom till Tyskland, blev en av historiens skickligaste bilkonstruktörer och jobbade för Adolf Hitler. Sådant skaver i Vratislavice nad Nisou som ockuperades av Hitler som en upptakt till andra världskriget. Ferdinand Porsche må

vara hur berömd som helst men hans förflutna fläckar hans rykte i födelsebyn.

FERDINAND PORSCHE föddes 1875. På den tiden var nästan alla i byn tysktalande och därför hade förstås byn ett tyskt namn – Maffersdorf. I närheten ligger den betydligt större staden Liberec, som före andra världskriget alltid hetat Reichenberg, där Skoda har en fabrik i dag.

Släkten Porsche hade bott i området i århundraden. Det går att spåra den ända till 1200-talet då den hette Borso som blev Boresch som blev Porse som blev Pursche och på 1800-talet slutligen Porsche.

Pappan var plåtslagare och tillhörde byns medelklass. Unge Ferdinand tyckte skolan var ganska trist, han hade inga lysande betyg och man kan misstänka att han tyckte att tempot i undervisningen var söligt och lektionerna trista.

Ferdinand gillade tekniska prylar och särskilt elektricitet som var ganska nytt för vanligt folk på den här tiden. Han lyckades

montera in lampor i sina skridskor som blinkade för varje skär han tog. Det tyckte kompisarna var häftigt och lärarna blev imponerade.

Unge Ferdinand tillverkade ett eget litet elverk för familjens hus. Det var ett stort kliv in i framtiden när man kunde trycka på en knapp och det blev ljus i köket.

HAN FLYTTADE till Österrike-Ungerns huvudstad Wien och naturligtvis ville han jobba med elektricitet. Han fick jobb som lärling i en elfirma. Elektricitet var spetsteknologi år 1893. Chefen hette Béla Egger. Den där Egger var ett elektriskt geni. Han var mästare på svag- och starkström, konstruerade glödlampor och satte upp gatlampor. Han skapade en av världens första eljärnvägar. Den var bara 200 meter lång. Men Egger förändrade världen och Ferdinand Porsche hade kommit till precis rätt ställe.

Ferdinand Porsche såg möjligheterna. Om man kunde driva tåg med el så kunde man driva bilar också. Men han började med en »



► Ferdinand Porsche. Född 3 sep 1875. Död 30 jan 1951. Hyllad och omstridd. En av de största bilkonstruktörerna men också omstridd för sin roll under nazismen. En del betraktar honom som en opolitisk teknokrat. Andra anser att han var en krigsförbrytare som förlängde kriget och indirekt medverkade till slavarbete.

cykel som han satte en elmotor på. Problemet var att den hade kort räckvidd. Batteriet var för dåligt. Men det oroade honom inte. Batterierna skulle bli bättre, menade han.

Många av de som tillverkade hästvagnar förstod att motordrivna vagnar var framtiden. En av dem var Ludwig Lohner i Wien. Han hade bra vagnar men ingen motor. Han tog kontakt med en tysk som hette Rudolf Diesel som byggde förbränningsmotorer, men Lohner tyckte inte att de var särskilt bra. Lohner bytte till elmotorer för sina vagnar. Så fick han kontakt med den unge och duktige Ferdinand Porsche som nu lärt sig massor hos elgeniet Béla Egger.

Vid den här tiden var eldrivna vagnar på modet. Belgaren Camille Jenatzy satte hastighetsrekord 1899 i en elbil som såg ut som en gevärskola och som hade det konstiga namnet Aldrig Nöjd. Bilen kom upp i över hundra kilometer i timmen.

Tillsammans började Lohner och Porsche skapa en eldriven bil. De satte en motor i varje nav på två av hjulen. Det var ett nytt tänk och bilen blev en sensation. De döpte bilen till Alltid Nöjd som en passning till den eldrivna rekordbilen som hette Aldrig Nöjd.

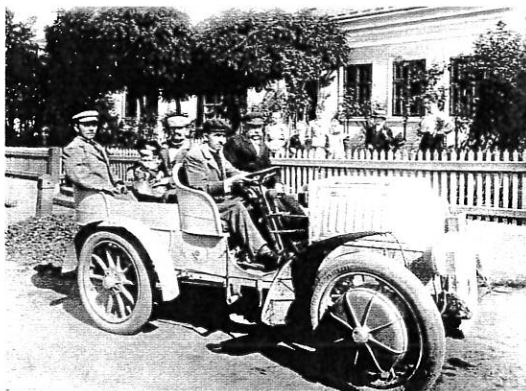
En engelsman som hette Hart, och som drev en fabrik för hästkärror, hörde talas om Lohner-Porsches bil och ville köpa den men krävde att den skulle gå fortare. Hart ville att bilen skulle driva på alla fyra hjulen.

Porsche och Lohner byggde därför ännu en bil – världens första hybrid som drevs av en förbränningsmotor som gav energi till batterier som levererade ström till elmotorer på alla fyra hjulen. Det var en bjässe på fyra ton. Bara batterierna vägde 1,8 ton och motorerna tillsammans över 0,6 ton. Det var en orimlig konstruktion där energin gick åt att transportera det tunga bränslet – alltså batteriet. De kallade bilen Mixte – blandning på franska.

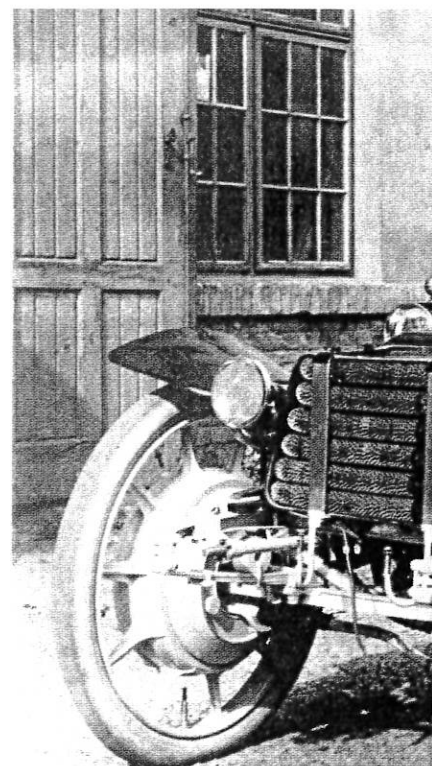
Lohner-Porsche ställde ut sin bil på mässan i Paris år 1900. Engelsmannen Hart gillade bilen och köpte den. Porsche och Lohner tillverkade ett fåtal bilar fram till 1905. Porsche körde några tävlingar och blev ganska omskriven.

TROTS UPPMÄRKSAMHETEN för Porsches hybrid så blev den ingen säljsuccé. Bilen var helt enkelt för opraktisk. I USA däremot blev rena elbilar populära i framför allt storstäderna med hyggliga gator där räckvidden inte spelade så stor roll. Bilarna kördes ofta av överklassens kvinnor som inte orkade starta bilarna med startvev.

År 1902 gjorde Porsche sin värnplikt i den österrikisk-ungerska kejsarliga armén. Han var då 27 år. Då inträffade en märklig episod som måste ha varit en rejäl snackis bland



► 1902 eller 1903 och Ferdinand sitter vid ratten på den elbil som han konstruerat tillsammans med Jacob Lohner. Bilden är tagen i födelsestaden Hammersdorf. I bakgrunden föräldrarnas hus. Längst bak i bilen sitter Ferdinands bror Oskar och till höger om honom pappa Anton. På framhjulet ser man en av elmotorerna.



► Ferdinand Porsche kör en elhybrid 1903. Bilen hade en förbränningsmotor som via en generator levererade ström till ett eller flera batterier som drev elmotorerna på framhjulen. Porsche ser som vanligt butter ut.

Trots uppmärksamheten för Porsches hybrid så blev den ingen säljsuccé. Bilen var helt enkelt för opraktisk. I USA däremot blev rena elbilar populära i framför allt storstäderna.

familj och bekanta.

Porsche fick jobb som chaufför på det kejsarliga hovet. Kejsaren var beundrad, älskad och egentligen den viktigaste faktorn som höll ihop den märkliga stadsbildningen Österrike-Ungern. Att få jobba så nära kejsaren måste ha varit som en anställning i Guds förgård.

Det finns en bild på Porsche vid ratten, som sitter till höger, med kronprins Franz Ferdinand i passagerarsätet. På bilden ser man att bilen är en Lohner-Porsche. På de främre hjulnaven sitter elmotorer.

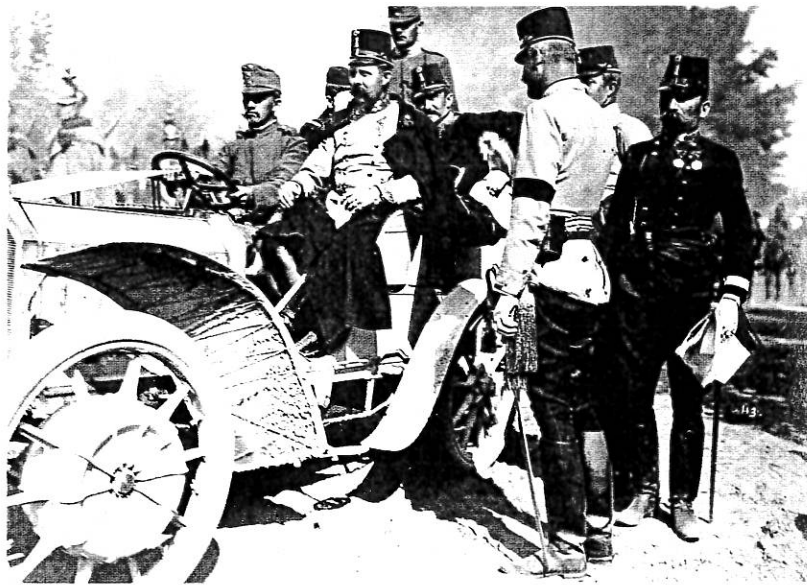
Sannolikt ville arméledningen att kejsarfamiljen skulle åka i en österrikisk bil och då fick det bli en Lohner-Porsche. Den som kunde både köra och meka med bilen var förstås Porsche. Att kejsarfamiljen valde en

Lohner-Porsche var naturligtvis strålande reklam. Tolv år senare blev kronprinsen och hans hustru världsberömda. De mördades under ett besök i Sarajevo och mordet utlöste det första världskriget. De åkte då inte i en eldriven Lohner-Porsche utan i en Gräf und Stift som var en österrikisk biltillverkare som långt senare slukades av tyska MAN. Bilen finns kvar och står på museum i Wien.

1903 INTRÄFFADE två händelser som förändrade Porsches liv. Han gifte sig med Aloisia Johanna Kaes och han besökte franska biltillverkaren Panhard. Trots att det var i Tyskland som de första bilarna tillverkades av Benz, Daimler och Maybach så var det i Frankrike som serietillverkningen kom igång



► När Porsche gjorde sin värnplikt tjänstgjorde han också som chaufför åt Österrike-Ungerns kejsarliga familj. Här sitter han vid ratten i en eldriven Lohner. Ärkehertigen Franz Ferdinand och arvtagare till kejsardömet sitter bredvid. Sex år efter att den här bilden togs mördades ärkehertigen. Det blev upptakten till första världskriget.



på allvar. Panhard var den drivande kraften.

Ferdinand Porsche blev imponerad av Panhards fabrik. Han förstod att förbränningsmotorn, inte elbilen, var framtiden. Den var lätt att tillverka, vägde ganska lite, hade lång räckvidd och var snabb att tanka.

Porsche var nu en etablerad och erkänt duktig bilkonstruktör. Men han hade en annan viktig egenskap, han hade tur. Av en slump när han körde en av sina bilar såg han en Daimler vid vägkanten som hade problem. Porsche, som den gentleman han var, stannade och frågade om han kunde hjälpa till. Det kunde han.

Mannen vid den trasiga bilen hette Emil Jellinek. Han var en av Europas viktigaste bilhandlare med en mycket lönsam business på franska Rivieran. Jellinek sålde Daimler och han hade ständigt nya krav på snabbare, bättre, snyggare bilar från Daimler-fabriken. Jellineks elvaåriga dotter hette Mercedes och gav namn åt bilen från Daimler.

Porsche fixade Jellineks trasiga bil vid vägkanten i ett nafs. Jellinek blev imponerad. Han sa till Gottlieb Daimler att "den där Porsche borde vi anställa. Han är både intelligent och hjälpsam". Porsche anställdes som teknisk direktör för Daimler i Österrike-Ungern.

Daimlers framgångar drevs mycket av att Jellinek krävde att man skulle ställa upp i tävlingar. Vinster gav PR. Porsche fick alltså

order om att rita en tävlingsbil. 1906 var den klar och Porsche döpte den till Maja efter Emil Jellineks andra dotter. Emil Jellinek har därmed givit namn åt två bilmodeller varav den ena, Mercedes, blev världens starkaste bilnamn och den andra, Maja, har glömts bort.

1909 BLEV Ferdinand pappa för första gången. Sonen fick förstås också namnet Ferdinand plus Anton Ernst. För att skilja de två Ferdinandarna åt så kallades den yngre för Ferry och han blev en nära medarbetare till pappan och var den som efter faderns död förädlade sportbilarna.

Porsche senior älskade biltävlingar – av två skäl. Han gillade tävlingsmomentet men det var också ett sätt att testa bilarna. Till en början lyckades hans bilar inte placera sig särskilt bra. Men det skulle bli ändring på det.

En av de största biltävlingarna i Europa var uppkallad efter tyske prins Heinrich som var lillebror till den stöppige kejsar Wilhelm II av Tyskland med de spetsiga mustascherna och som bidrog till att första världskriget började.

Prins Heinrichs tävling var en brutal utmaning för dåtidens bilar. Den började i Berlin och gick sedan till olika städer olika år men alltid cirka 200 mil på grusiga, dammiga, leriga, gropiga spår som knappt var vägar. 1909 vann en man som hette Wilhelm Opel, och

som tillhörde bilfamiljen med samma namn.

Inför tävlingen 1910 hade Ferdinand Porsche lärt sig sin läxa om hur han skulle bygga tävlingsbilar som tålde skitvägarna. Nu gällde inga kompromisser. Porsche och hans medarbetare på Austro-Daimler, som ju var hans arbetsgivare, byggde tre bilar med den onödiga toppfarten på 140 kilometer i timmen. Oftast gick det inte komma upp i den hastigheten utan att bilarna studsade ut i närmsta gödselstack. Men toppfarten var inte det viktigaste. Porsche och hans killar hade satt ihop tre bilar som höll för påfrestningarna.

Tävlingen varade i sex dagar. Porsches bilar tog de tre första platserna. Ferdinand Porsche körde själv vinnar bilen. Han lyfte bucklan i rent silver som vägde 13,5 kilo. En jättesensation, en osannolik framgång för Österrike-Ungern. Man hade besegrat både Tyskland och Europas ledande bilnation Frankrike.

Fabriken Austro-Daimler sög naturligtvis på karamellen och satte igång en för i dag diskret reklamkampanj. Annonserna hade inga bilder på segrar bilen. I texten stod att bilen kunde köras i mellan 5 och 25 km i timmen och var körklar på max två minuter.

I AMERIKA KÖRDE man helst på bana. Samma år satte Barney Oldfield världsrekord i en »

tyskbyggd Blitzen Benz som gick 210 km i timmen. Louis Chevrolet startade med en Buick i Vanderbilt Cup men kraschade på nionde varvet och hans mekaniker Charles Miller som satt bredvid dödades. Det var bara början. I samma lopp omkom sammanlagt tjugo tävlande och åskådare.

Världen blev besatt av biltävlingar. Förarna blev nationalhjältar. Banorna blev slagfält. Bensinrök och blodstänk blandades. Förarna hade tunna skinnhuvor, inga säkerhetsbälten, oljestänk i ansiktet och cigarren i mungipan. Inför starten tankade man bilarna med bensin och förarna med champagne. Publiken kom lika mycket för farten som för att se dödspiloterna krascha.

ÅR 1903 lyckades Orville Wright lyfta med ett motordrivet flygplan för första gången. Han flög 36,5 meter. Det tog tolv sekunder. Det dröjde två år innan någon i Europa lyckades lyfta med ett motordrivet flygplan. Då var det en brasilianare som hette Alberto Santos-Dumont. Denne Dumont bodde i Paris och lyckades flyga 60 meter utanför Paris i närheten av ett slott som heter Bagatelle.

Det var två korta skutt men de gjorde ett stort intryck på Ferdinand Porsche som var en man som älskade fart. Han började tillverka motorer för flygande farkoster, bland annat för luftskepp. Först 1910 var han klar med den första motorn för ett konventionellt flygplan.

Porsche ville alltid flyga själv med de farkoster som använde sig av hans motorer. Det var ganska farligt. En dag följde han med upp i ett luftskepp, en kraftig vind tog tag i skeppet som drev mot ett kyrktorn. Besättningen började att kasta ut sandsäckar som fungerade som barlast. De klarade kyrktornet med ett skrapår på gondolen men nu var luftskeppet så lätt att det steg okontrollerat och riskerade att explodera när lufttrycket minskade.

Besättningen försökte öppna en ventil för att släppa ut gas och därmed minska lyftkraften men ingen lyckades få upp den. Då ingrep Porsche. Med sin utbildning och talang så löste han snabbt problemet där andra misslyckats. Lyftgasen pyste ut och man landade utan skador. Ferdinand Porsche var dagens hjälte. Besättningen jublade och var extatisk av lättnad och lycka. Porsche tog det iskallt. Ännu en dag på jobbet.

Hans första flygmotor var en tämligen konventionell radmotor. Men sedan utvecklade han en motor med liggande cylindrar som låg mitt emot varandra. Det var ingenting nytt. Redan 1896 konstruerade Carl Benz en motor med liggande cylindrar och kolvar. Benz kallade den för en kontramotor. I dag säger vi boxermotor.

Flygplanskonstruktörerna hakade på. Det var klockrent att låta farvinden kyla en

Porsche var inte bara en stor begåvning. Han var också en udda och rätt besvärlig person. För att uttrycka det enkelt – han hade ett sjuhelvetes humör.

flygplansmotor utan kåpa som satt längst fram i planet.

PÅ 1930-TALET satte Porsche en kontramotor i en bullig folkbil som blev Volkswagen och sonen Ferry använde en likadan i sin första sportbil.

Ferdinand Porsche blev en känd och respekterad person i branschen. Men trots framgångarna fanns det människor som undvek honom och till och med fruktade honom.

Porsche var inte bara en stor begåvning. Han var också en udda och rätt besvärlig person. För att uttrycka det enkelt – han hade ett sjuhelvetes humör. Han var en butter och ganska sluten person. Han brände inte av några leenden i onödan. Hundratals bilder finns på honom i både privata och officiella sammanhang. De visar en man som var kort, bred, välklädd med väst, kavaj och hatt – och nästan alltid sur, till och med vresig. Det ser ut som det hängde enkilosvikter i mungiporna.

På ett fåtal bilder ler han. Sällan spontant utan mest av tvång, verkar det. På en bild från en tävling på Nürburgring med ett stoppur i handen ler han faktiskt spontant. Fotografen står snett bakom honom och kanske ropar: Ferdinand! Och just när han vänder sig om ler han, ja, nästan småskrattar, mot någon som kanske var en vän. Bilder med en glad Porsche är en sällsynthet.

Han höll hårt på disciplin och var auktoritär. När kollegerna lämnade kontoret tidiga kvällar, satt han kvar vid ritbordet. Ordning, flit och solidaritet med jobbet präglade honom.

Han blev irriterad när folk inte förstod vad han menade. Han var dålig på att dela ut beröm men snabb på att klandra folk för deras misstag. Det hände att han slog näven i bordet och stormade ut i vredesmod.

FÖRSTA VÄRLDSKRIGET närmade sig. Skoda, som låg i Österrike-Ungern som var Porsches hemland, var en av Europas största och mest avancerade tillverkare av krigsmateriel. Bland annat tillverkade man ett monstruöst ekipage som bestod av en flera meter hög dragbil med jättehjul och en rejäl kanon på släp. Bilen var fyrhjulsdriven. Porsche fick i uppdrag att konstruera en motor till denna dinosaurie och möjligen bidrog han också till fyrhjulsdrivningen. Monstret sattes in i striderna i de leriga slagfälten i Belgien där jättehjulen och fyrhjulsdriften behövdes.

Han ritade också en märklig skapelse som fungerade som dragfordon i jordbruket men också för mindre kanoner. Maskinen hade en mindre luftkyld motor och såg ut som en korsning mellan en hjulångare och en frysbox med två jättehjul och kallades för Daimlers Häst. Porsche var inte nöjd med framkomligheten och ville fästa någon form av gripklor på ytersidan av hjulen.

Ingen i arbetsgruppen höll med och Porsche blev som vanligt förbannad och hans medarbetare fick en rejäl salva för sin inkompetens. Porsche utlovade ett pengapris till den som kom med ett bra förslag. En ung ingenjör hade några kloka synpunkter och fick Porsches pengar. Han hette Karl Rabe och han blev senare en viktig medarbetare till Porsche.

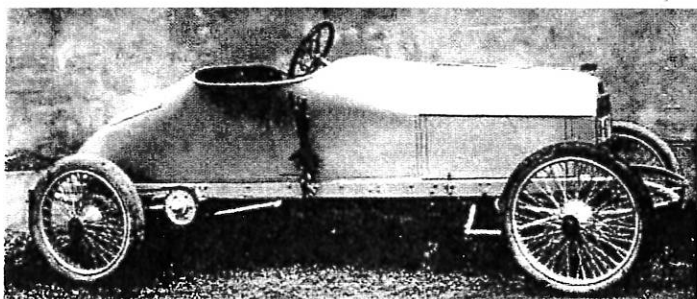
Porsche tänkte nytt och annorlunda, han satt inte fast i gamla skyttegravar. I dag skulle han kallas för en duktig innovatör. För honom fanns inga tekniska begränsningar. Österrike-Ungerns krigsmakt ropade efter mer och bättre utrustning för det kommande kriget. Rörlighet var vägen till en snabb seger.

Porsche konstruerade ett mellanting mellan en lastbil och ett lokomotiv som kunde användas både på räls och väg. Maskinen drevs av både el och vanlig förbränningsmotor. Det var alltså en dubbelhybrid – bra på väg och räls och den drevs av två bränslen. Porsche var påhittig, snabb och okonventionell.

Tekniska Högskolan i Wien uppmärksammade honom och han blev utnämnd till hedersdoktor. Krigsmakten gillade honom också och han fick medalj för sina insatser.

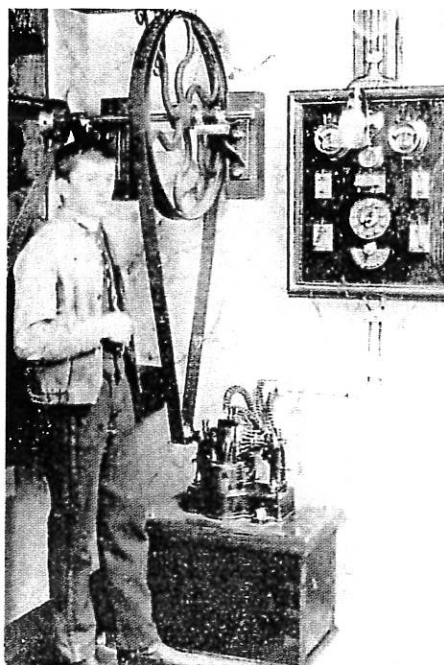
Tyskland och Österrike-Ungern förlorade första världskriget och de båda kejsardömena försvann. Porsches gamla hemland Österrike-Ungern upplöstes. Österrike blev ett litet tysktalande land mitt i Europa. Födelsebyn Hammersdorf hamnade i ett nytt land som fick namnet Tjeckoslovakien.

ÅR 1920 var sonen Ferry elva år. Samma år ville pappa Ferdinand ge honom en extra fin julklapp. Pappa Porsche lät tillverka en alldeles riktig liten öppen sportbil med en alldeles riktig liten motor på 3,5 hästkrafter till Porsche



► Porsche förstod tidigt att elbilar inte hade någon framtid. 1906 konstruerade han den här lilla tävlingsbilen som har ett intressant namn - Maja. Hon var syster till Mercedes Jellinek som gav namn till Daimlers berömda bilmärke.

► Ferdinand Porsche 28 år gammal. Bilden är förmodligen tagen när han gifte sig med Aloisia Kaes. De bodde i Wien och Porsche arbetade för Jacob Lohner som han byggde en elbil med.



► 1894 och Ferdinand Porsche är 19 år gammal. Han ska snart åka till Wien för fortsatta studier. Här står han vid ett elverk som han själv konstruerat och som försåg familjens hus med elektricitet.

junior. En drömbil för en liten kille.

Samtidigt konstruerade pappa Ferdinand en bjässe för vuxet folk med en motor på 4,4 liter. En utmärkt bil förmodligen. Den hade bara ett problem. Ingen ville köpa den. Folk hade pengar, hur mycket pengar som helst. Men pengarna hade inget värde. Inflationen var så snabb och så hög att folk sprang med lönekuvertet till bageriet för på den korta tiden, ökade priset på en brödlimpa med många procent. En amerikansk dollar kostade 25 miljarder mark.

Sonen Ferry fick pengar för att åka spårvagn till skolan. Biljetten kostade elva miljoner mark. När han skulle åka hem hade inflationen kanske dubblat priset. Pengarna räckte inte. Ferry fick gå hem. Under de här omständigheterna fanns det ingen som kunde köpa Porsches stora och lyxiga bilar.

Då ville han satsa på tävlingar. Styrelsen i Austro-Daimler, där han fortfarande jobbade, sade nej. För dyrt, inget PR-värde, ingen kunde

köpa bilarna ändå. De sa att Porsche måste tillverka en liten bil.

Okey, han skapade en liten bil - men en sportbil. Det var inte precis vad ledningen för företaget hade tänkt sig.

Bilen var egentligen specialkonstruerad för en god vän - greven Alexander Joseph Graf Kolowrat-Krakowsky. Det var ett så långt namn att greven var den ende som kom ihåg det. Vännerna kallade honom Sascha.

Denne greve Sascha var en intressant typ. Född i Amerika men han återvände till Österrike där han startade landets första filmindustri. Men han var också bra på biltävlingar.

Porsche döpte bilen efter greven - Sascha. Den liknade ganska mycket julklapps bilen som Ferry hade fått. Liten, lätt, öppen, trång och snabb. Toppfarten var 142 km i timmen. Det var strålande för en så liten bil år 1921. Året efter ställde Austro-Daimler upp med tre Sascha i landsvägsloppet Targa Florio i Italien

och tog de två första platserna i sin klass.

Det övertygade inte styrelsen om att tävlingar var rätt väg att tjäna pengar. Inte blev det bättre när Austro-Daimlers bil i ett lopp i Italien körde av i en kurva, tumlade runt två gånger i luften innan den landade, föraren kastades ur och slogs till döds.

Porsche ville ändå fortsätta utveckla tävlingsbilar. Men fick nej. Han hade ett jämnt humör - alltid arg - och blev fullkomligt vansinnig och sade upp sig. Det var nog ingen i ledningen som saknade honom. Han fick vara hur duktig som helst men om han inte gjorde som han blev tillsagd och därmed riskerade företaget så kunde han inte vara kvar.

Porsche åkte till Tyskland, fick jobb hos Daimler som teknisk chef. Han var nästan femtio år. Han hade lite tur med tajmingen. Efter bråket med Austro-Daimler så började både Österrike och Tyskland få bukt med inflationen, ekonomierna blev bättre och intresset för motorsport tog fart igen. »



Ferdinand Porsche var inte särskilt social men relationen mellan honom och sonen Ferry var utmärkt. Ferdinand tog med sonen överallt. Lille Ferry är 1922 i klassisk keps till höger om en Austro-Daimler Sascha, som Ferdinand konstruerat. Pappa Ferdinand strax bakom Ferry.

Ferdinand Porsche tvekade inte att tillrättavisa direktörer som var dåligt pålästa, ofta genom att gasta åt dem i ren ilska. Sådant väckte förstås munterhet och sympati bland fotfolket.

I Europa körde man helst landsvägslopp men i USA jagade man toppfarter på ovalbanor. Engelsmännen jagade världsrekord. Samma år som Porsche fyllde 50 körde engelsmannen Malcolm Campbell bil i över 242 km i timmen. Världen häpnade.

FAMILJEN PORSCHE flyttade till Tyskland och Untertürkheim, som är en del av Stuttgart, där Daimlers fabrik låg. Där finns huvudkvarteret än i dag. Familjen slog sig ned i en villa på Feuerbacher Weg nummer 48-50. Det är i dag ett historiskt hus. Där bodde Ferdinand Porsche med familj och där skapade han de första prototyperna av Folkabubblan.

Folk på Daimler hade nog blandade känslor inför hans ankomst. Han var en framgångsrik bilkonstruktör men många ansåg honom också som en besvärlig person – en särling. Han pratade inte i onödan. Att på modernt sätt dra in

personalen eller underställda i diskussioner och beslut var honom fullkomligt främmande.

Han tillhörde överklassen och som sådan förväntades han hålla avstånd till "vanligt" folk. Men här avvek han från normen. Han umgicks prestigelöst med vem han ville. Han pratade gärna med gubbarna på golvet och de uppskattade honom. Den berömda ilskan drabbade oftast folk i de övre hierarkierna. Det fanns de i ledningen som närmast avskydde honom medan andra beundrade honom för att han inte ägnade sig åt socialt snobberi.

Han tvekade inte att tillrättavisa direktörer som var dåligt pålästa, ofta genom att gasta åt dem i ren ilska. Sådant väckte förstås munterhet och sympati bland fotfolket.

Han kom tidigt till jobbet och gick sent, och när han var där jobbade han hårt. Han förväntade sig att andra skulle göra det samma. Han ville att folk skulle vara som han

själv – energisk, envis, outtröttlig.

När Porsche var på jobbet tystnade kallpratet och folk lutade sig över ritborden. Han pratade inte i onödan. Möjligen muttrade han i den buskiga mustaschen. Tryckte ner händerna i byxfickorna.

Ibland dök han upp i överallt i verkstaden där man jobbade med hans bilar. Då hukade folk. Då visste man att han var förbannad. Han skulle minsann visa folk hur de skulle skruva, fila, gånga så att det blev rätt. De verbala örfilarna ven.

Det var inte lönt att säga emot. Han var ett tekniskt geni och han var inte bara en teoretiker. Han hade också ett strålende handlag och kunde hantera en svarv bättre än de flesta. Dessutom var han en utmärkt bilförare och kunde ge några av de bästa förarna en match. Allt detta i kombination med ett jädrans humör och en opolerad stil gjorde han minst sagt kontroversiell.

Någon mysputte var han inte. I dag skulle en del säkert beskriva honom som ett arbetsmiljöproblem. Hans ledarstil väckte beundran hos ett fåtal men rädsla och ilska hos många. ○

LÄS MER!

I nästa nummer bjuder vi på del två av historien om Ferdinand Porsche. Där kan du fördjupa dig än mer i den vresige mannen från Maffersdorf.

PIONJÄRERNA

HISTORIerna OM BILINDUSTRINS VIKTIGASTE PERSONLIGHETER

FERDINAND PORSCHE

DEL 2 AV 3

Ferdinand Porsche föddes i ett land som inte längre finns, genomlevde två världskrig, skapade några av världens smartaste bilar, konstruerade stridsvagnar för Hitlers krigsmakt, hamnade i fängelse utan rättegång men **hyllades i hela världen utom på en plats – i sin födelsestad.**

TEXT: CHRISTER GERLACH • FOTO: PORSCHE

Ar 1926 slogs Mercedes Benz och Daimler samman i ett enda företag och blev Daimler-Benz men bilarna skulle säljas som Mercedes-Benz. Det betydde mer pengar och bättre resurser för Ferdinand Porsche. Bland det första han gjorde var att förbättra en Mercedes-modell som hade vunnit italienska Targa Florio år 1926. Förare var Christian Werner. Dittills hade italienarna betraktat denna tävling som en ren italiensk affär. Många av vinnarbilarna kom från Bugatti eller Alfa Romeo. Visserligen hade en Mercedes vunnit 1922 – men föraren var italienare.

Bilen var den första bil som Porsche utvecklade med en motor på åtta cylindrar men på bara två liter. Bilen var klar för Tysklands Grand Prix 1926. Föraren var tysk med ett italienskt familjenamn – Otto Wilhelm Rudolf Caracciola men han kallades Rudi eller Regnmästaren. Smeknamnet säger allt.

Starten blev usel. Caracciola fick vad man lite fördomsfullt kallar ett käringstopp. Han blev nästan en hel minut efter redan från början men jobbade sig upp genom fältet. Då kom som gudasänd en rejäl regnskur. Det passade

Regnmästaren perfekt. Rudi Caracciola vann loppet efter en briljant insats. Med prissumman hade Caracciola råd att gifta sig och bli återförsäljare för Mercedes i Berlin.

Caracciolas seger blev något av en vändpunkt för tysk motorsport. Där fanns Porsche med sin tekniska talang, en stor och mäktig bilkoncern och tidens bästa förare. Efter Caracciola kom Manfred von Brauchitsch och Hans Stuck. En period med tysk dominans började.

DAIMLER-BENZ PRODUCERADE nu en rad lysande bilar och Porsche var mannen bakom dem. Men hans uppdrag var inte att bara vinna tävlingar. Han skulle också konstruera bilar för landsvägen. En Mercedes var en exklusiv och dyrbar bil för folk med pengar. Mercedes-bilarna var tekniska konstverk och lysande estetik. Bara namnen var tråkiga och lät som en minnesövning; SS, SSK och SSKL.

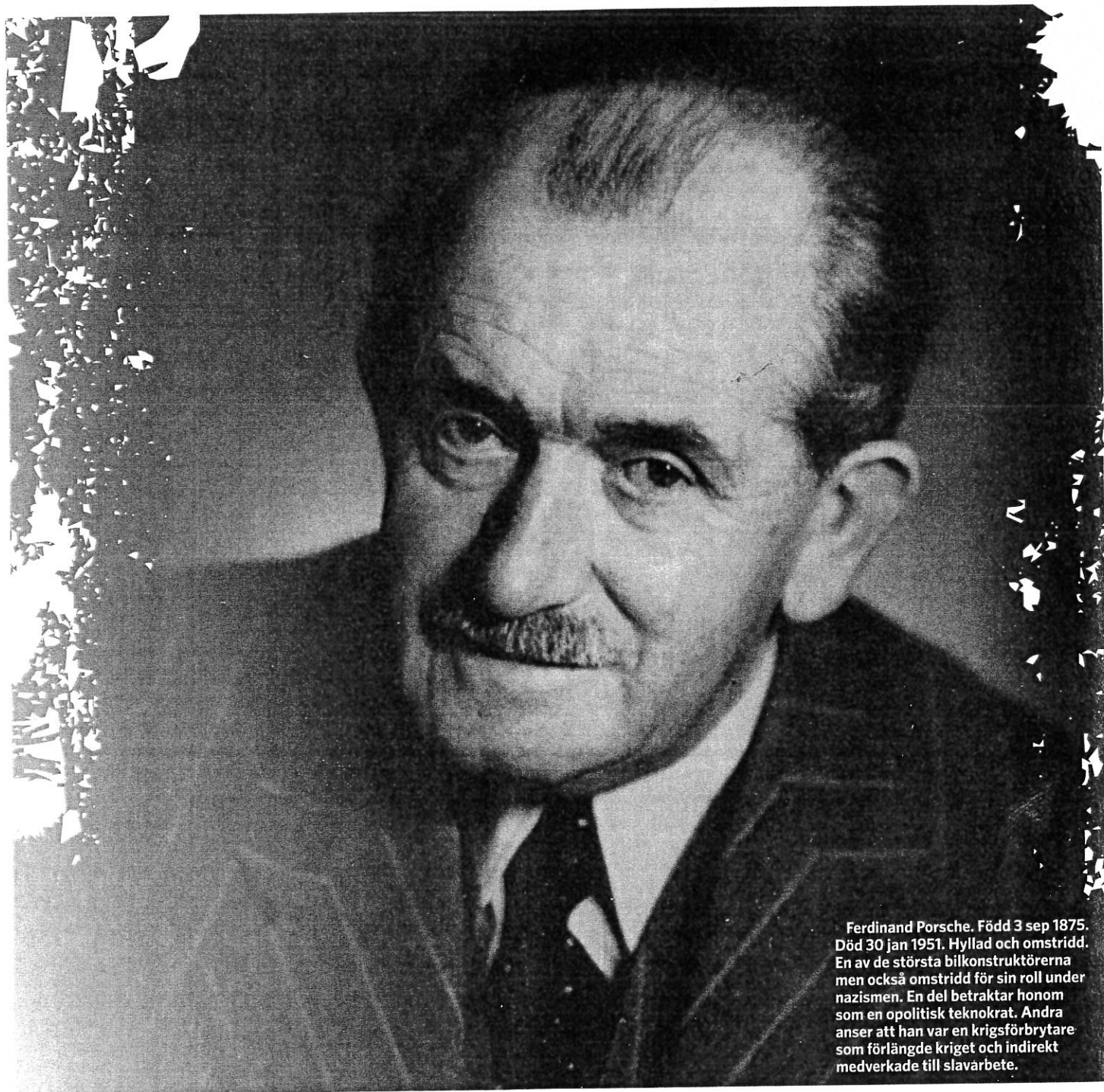
Porsche började fundera i nya banor – förstås. Han började skissa på en bil som vanligt folk eller åtminstone den övre medelklassen hade råd med. Det ville inte styrelsen ha. De ville fortsätta som dittills – exklusivt och statusfyllt skulle det vara. Det blev som vanligt, är lätt att tillägga, bråk. Företagsledningen tröttnade på honom och antydde att han

kanske skulle ta ett sabbatsår och åka till Amerika och besöka lite bilfabriker och sedan återvända som konsult. Med Ferdinand Porsche på andra sidan Atlanten skulle det blev lite lugnare i företaget. Han blev skitsur, skällde ut folk och drog. Allt var precis som vanligt alltså.

Ferdinand Porsche återvände till Österrike och blev chefsingenjör på Steyer. Där skapade han konstigt nog, en jättebil som han inte ville göra hos Daimler-Benz. Bjässen hette Steyer Austria. Han körde den själv till bilmässan i Paris där den väckte stor uppmärksamhet. Pressen skrev beundrande artiklar om bilen men i själva verket var den inte särskilt lyckosam. Den sattes aldrig i produktion. Inte heller trivdes han på Steyer.

PORSCHE VAR en av världens mest respekterade bilkonstruktörer. Han erbjöds jobb på både Skoda och General Motors som köpt Opel. Men han misstänkte hur det skulle bli. Tjafs med direktörer, bankirer och marknadsförare. Han funderade på att starta eget. Han hade skrapat ihop en liten förmögenhet som han kunde leva på. Dessutom ville han leva och verka i den tysktalande bilindustrins hjärta – Stuttgart.

Han hade kvar sin stora villa i



Ferdinand Porsche. Född 3 sep 1875. Död 30 jan 1951. Hyllad och omstridd. En av de största bilkonstruktörerna men också omstridd för sin roll under nazismen. En del betraktar honom som en opolitisk teknokrat. Andra anser att han var en krigsförbrytare som förlängde kriget och indirekt medverkade till slavarbete.

Untertürkheim. Han sade upp sig – igen – återvände till Villa Porsche och startade ett företag med det krångliga namnet Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH. Dr står för den högsta akademiska titeln doktor och h.c. för latinets honoris causa och tillsammans blir det hedersdoktor. Bokstäverna GmbH motsvarar det svenska AB. Men det här var bara början på firmanamnet. Fortsättningen var Konstruktioner och Rådgivning för Motorer och Fordonstillverkning.

Han samlade ett gäng begåvade tekniker

runt sig vars andra talang var att orka leva med chefens stökiga humör. Sonen Ferry var en av dem. Och nu blev det bättre. Porsche hade handplockat de här männen och en begåvad kvinna. Han hyste stor respekt för dem och uppförde sig anständigt – nästan alltid.

Det började tungt. Den tyska ekonomin hackade. Landet var oroligt. Ett parti som hette nationalsocialisterna blev allt mäktigare. Partiets ledare Adolf Hitler skrånade om att det mesta var judarnas fel.

Vid den här tiden väckte en ung och

egensinnig ingenjör och journalist rabalder. Han hette Josef Ganz. Han kämpade redan på 1920-talet för en folklig bil och medverkade till flera prototyper för tyska Ardie, Adler, Daimler-Benz och Zündapp.

GANZ HADE en enkel filosofi. Bilen skulle vara liten och ha motorn placerad där bak, helst framför bakhjulen, den skulle vara luftkyld och ha pendelaxel. Varje tysk familj skulle ha råd med en sådan bil. Han spred sina idéer via en tidning som hette Motor-Kritik. »

► Ferdinand Porsche var inte den ende som arbetade med en liten folklig bil. Civilingenjören och journalisten Josef Ganz var faktiskt före Porsche. En av hans mest kända bilar hette Standard Superior, hade luftkyld svansmotor, pendelaxel och serietillverkades. Efter Hitlers maktövertagande flydde Ganz till Schweiz. Han var jude och jagades av Gestapo.



Ganz styrka som journalist var att han var utbildad ingenjör. Han visste vad han skrev om och kunde leverera saklig och ibland bitsk kritik. Han skrev att den tyska industrin konstruerade bilar med röven. Det retade bildirektörer och den hemliga polisen Gestapo. Josef Ganz blev lovligt byte. Han var nämligen jude.

På bilmässan i Berlin 1933 ställde Josef Ganz ut en bilmodell som var en äkta folkbil. Den hette Standard Superior. Hitler besökte mässan. Ganz hörde Hitlers inledningstal och blev imponerad. Hitler talade om att Tyskland behövde breda flerfiliga vägar och att varje tysk familj borde ha råd med en bil. Mycket talar för att Hitler sedan under sin rundvandring på mässan såg bilen som Josef Ganz konstruerat. En folklig bil var just vad Hitler ville ha.

Standard Superior sattes i produktion 1933. I en annons för bilen användes ordet Volkswagen. Porsche följde naturligtvis utvecklingen. Trots bilindustrins tröghet bestämde Hitler att han ville ha en folkbil. Uppdraget gick till Ferdinand Porsche men kanske borde han ha gett det till Josef Ganz som var tidigare med småbilar än Porsche.

Josef Ganz levde farligt. Han jagades av Gestapo, fängslades ett par gånger, släpptes och flydde till Schweiz. Ganz beundrade Porsche. Efter kriget, då Ganz levte i exil i över tio år, möttes de i Paris och hade ett professionellt och artigt samtal. Ingenting tyder på att Ganz klandrade Porsche för att han skapat en tysk folkbil på Hitlers uppdrag och att bilen möjligen var inspirerad av Ganz. Men vi vet

också att Ganz med rätta kände sig åsidosatt och orättfärdigt behandlad för att han var jude.

Ganz försökte på äldre dagar få upprättelse. Han fick den aldrig så länge han levde. Han dog fattig och bitter i Australien.

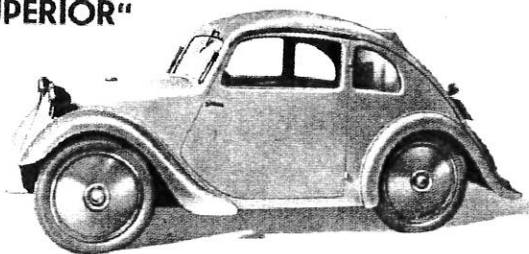
FERDINAND PORSCHE var en av sin tids bästa bilkonstruktörer. Men han var dålig på affärer. Hans nystartade firma hackade sig fram. Det fanns ibland knappt pengar till lönerna för de anställda. Alla i branschen visste att Porsche var briljant på att skapa bilar men man var också skeptisk till ett samarbete på grund av hans dåliga humör. Men så fick han ett märkligt erbjudande.

Sovjetunionens ambassad i Berlin undrade om doktor Porsche var intresserad av att



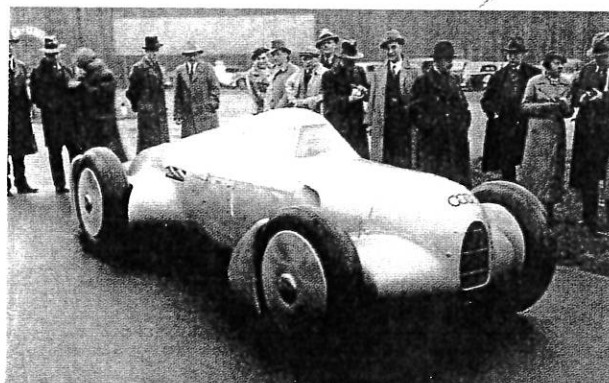
► Ferdinand Porsche (t v) med Karl Rabe (1895-1968), Porsches chefsdesigner från och med bildandet av företaget 1931 tills han gick i pension 1965.

STANDARD
„SUPERIOR“



Der sicherste, bequemste und wirtschaftlichste Kleinwagen

► Likheterna mellan Josef Ganz folkbil och Ferdinand Porsches motsvarighet är tydliga.



► 1930-talet var en glansperiod för tysk bilindustri och motorsport. Ferdinand Porsche var en av männen bakom framgångarna. Han arbetade bland annat för Auto Union. Här står han vid vänster framhjul i mörk hatt och rock vid en Typ C med förmodligen Hans Stuck bakom ratten.

På bilmässan i Berlin 1933 ställde Josef Ganz ut en bilmodell som var en äkta folkbil. Den hette Standard Superior.

hjälpa landet att bygga upp en modern bil- och maskinindustri. Sovjet bjöd Porsche på en studieresa. Under flera veckor reste Porsche runt i Sovjet och tittade på industrier. Han blev inte imponerad. Sovjet behövde verkligen en man som Porsche. Man erbjöd honom ett chefsjobb med mycket stora befogenheter och massor av pengar.

Porsche misstänkte att han mest skulle få ägna sig åt att skapa skördetröskor och schaktmaskiner. Personbilar var inte det viktigaste. Han tackade nej. Man kan tänka sig följderna om Tysklands skickligaste bilman började jobba för Sovjet medan Hitler hade makten i Tyskland.

Istället för Sovjet tog Porsche ett uppdrag för Zündapp som var en av Tysklands ledande fabriker för motorcyklar. Det var naturligt för mc-tillverkarna att också satsa på små bilar. Porsche ritade en bil som kallades Typ 12. Den hade drag som några år senare dök upp i den klassiska Folkan.

Även NSU, som tillverkade cyklar, motorcyklar och en liten trehjulig bil, ville ha en folkbil.

Man tog hjälp av Porsche som skapade Typ 32. Linjerna är de samma som i Zündapps Typ 12. NSU byggde tre prototyper.

Det var de små tillverkarna som pysslade med att utveckla en liten billig bil. Bjässarna fortsatte som vanligt att tillverka stora och dyra bilar. Det hände alltså inte så mycket. Daimler-Benz hade till och från utvecklat bilar med svansmotor men de blev ofta för dyra. Bland annat var Josef Ganz inblandad.

Hitler irriterade sig på att industrin inte gjorde vad han ville – att skapa en billig bil för folket.

I KONTAKTERNA med bilindustrin använde sig Hitler av en mellanhand som hette Jakob Werlin som var återförsäljare för Mercedes. Werlin och Hitler kände varandra sedan länge. Werlin hade levererat Mercor till Hitler långt före maktövertagandet. De träffades då och då och pratade bilar.

Werlin ordnade ett möte mellan Hitler och Porsche. De två träffades i lobbyn på Kaiserhof

Hotel i Berlin. Hitler drack te, förklarade vad han ville och ritade en enkel skiss på en liten, lätt strömlinjeformad bil med motorn bak, lämnade den till Porsche och sa att så här borde hans folkliga bil se ut. Varifrån hade Hitler fått sin inspiration? Hade han läst artiklar om Josef Ganz småbil Standard Superior eller sett den på bilmässan i Berlin?

Hitler lovade Porsche de resurser som han behövde. Mötet varade i femton minuter. Därmed var saken klar. Ferdinand Porsche sysslade hellre med sportbilar men det var svårt att säga nej när landets mäktigaste man ville annat.

SEDAN ETT par år arbetade Porsche tillsammans med Auto Union och utvecklade några av bilhistoriens mest fascinerande racerbilar. Han inte bara ledde konstruktionsarbetet. Ibland drog han på sig en overall och dök ner under bilen med skiftnyckel. Det här var vad han verkligen ville göra.

Bilarna var strömlinjeformade projektiler med motor och växellåda bak. Hjulen var ofta friliggande utan skärmar. Vindrutan liten som en iPad. Och motorn var en symfonisk fanfar för racingfolket – en V16 som slungade bilen ut ur kurvorna i över 200 kilometer i timmen. Skönhet och kraft förädlades i sin tids spetsteknologi. Porsche älskade sitt jobb. Det hände, men inte ofta, att han log, småskratade och skämtade.

»

Porsches och Auto Unions bilar var snabba men varma. Under en tävling strömmade glödhet luft runt pedalerna. Hans Stuck, som körde, brände fötterna och var tvungen att stanna. Man lade på salvor och förband men då fick han inte på sig skorna. Det verkade som om tävlingen var över. En polisman såg vad som hände och undrade vilket skonummer Stuck hade. Polismannen hade större. Han lånade ut sina skor. Stuck drog dem på sig. Kastade sig i bilen och fullföljde loppet.

1934 satte Auto Union fem världsrekord och vann Tysklands Grand Prix. Hitler förklarade händelsen som en nationell högtidsdag. Auto Union och Mercedes dominerade racingvärlden. Värsta konkurrenterna som Bugatti och Alfa Romeo blev frånskilda. England och Frankrike hamnade i skuggorna. Tyskland dominerade och Ferdinand Porsche bidrog i allra högsta grad.

Hitler glädde sig åt de tyska framgångarna på motorbanorna. Det betydde inte att han blev mindre intresserad av en folkbil. Han träffade Porsche i olika sammanhang.

Porsche var inte särskilt imponerad av Führern och tilltalade honom med Herr Hitler. Det var otänkbart för andra men för Porsche gick det bra. Porsche var en excentrisk och viktig person och det accepterade Hitler.

Förutom Porsche hade en annan person avgörande betydelse för Auto Unions framgångar – racerföraren Bernd Rosemeyer. Han hade aldrig kört en racerbil innan han började köra Porsches mittmotorbilar. Många ansåg, med rätta förmodligen, att bilarna var svårkörd, till och med farliga. Men Rosemeyer blev en mästare på Auto Unions bilar.

Unge Ferry Porsche bidrog också med en teknisk innovation. Han konstruerade en diffbroms som gjorde att mer kraft fördes över till det drivhjul som hade bäst grepp. Det gjorde att Rosemeyer kunde gasa tidigare i kurvorna och hade högre fart än konkurrenterna ut på rakorna.

FERDINAND PORSCHE var nu 60 år och började ägna mer tid åt folkbilen. I Villa Porsche i Untertürkheim växte det fram åtminstone tre prototyper som kallades Typ 60. Det var ett hemligt projekt och bara tolv medarbetare med tystnadsplikt jobbade med Porsche.

Nu började man hitta den form som senare skulle bli produktionsbilen. Den kraftigt välvda huven fanns där med ett veck mitt på, förmodligen för att stabilisera plåten. Under de följande 67 åren, innan modellen lades ner, gjorde man runt 80 000 förändringar. Men utseendet blev i stort sett det samma under alla åren.

1936 började man provköra bilarna, ibland upp emot 80 mil om dagen. Folk blev förvånade

Unge Ferry Porsche bidrog också med en teknisk innovation. Han konstruerade en diffbroms som gjorde att mer kraft fördes över till det drivhjul som hade bäst grepp.

att de funkade så bra. Porsche var däremot inte överraskad. Redan när han gjorde sin första bil för Zundapp fem år tidigare så visade sig de tekniska lösningarna vara tillförlitliga.

I slutet av 1936 hade man klockat sammanlagt 5 000 mil på provbilarna. Porsche hade ett möte med herr Hitler och berättade om hur arbetet gick. Herr Hitler var mer än nöjd och de två männen kom överens om att man skulle tillverka ytterligare 30 prototyper. Tyska staten betalade. Porsche föreslog att man skulle tillverka bilarna hos Daimler-Benz. Så blev det.

1937 åkte Porsche till USA. Auto Union ställde upp i Vanderbilt Cup, en tävling på Long Island utanför New York. Värste konkurrenten var inte amerikansk utan Mercedes. Tyskland största stjärna Bernd Rosemeyer körde förstas bilen från Auto Union och vann. Det var en strålände triumf för Tyskland, för Porsche och för Rosemeyer. Segern var extra viktig i USA där motviljan mot det nazistiska Tyskland växte. Mängder av tyskar, de flesta judar, hade flytt till USA.

Efter segern i Vanderbilt Cup tog Porsche taget till Detroit och Henry Ford. Porsche besökte Fords fabriker och blev imponerad av den effektiva tillverkningen, det löpande bandet eller Fliessband, som tyskarna säger. Porsche stärktes i sin uppfattning om att tillverkningen av den nya tyska folkbilen måste ske på samma sätt för att hålla nere styckepriset.

Porsche föreslog att Henry Ford skulle koma till Tyskland men Ford tackade nej och sa att kriget snart skulle bryta ut. Henry Ford hyste starka sympatier för Tyskland och Ford var den ende amerikan som Hitler beundrade.

Porsche återvände till New York för att ta det tyska fartyget Bremen till Europa. Men någon, möjligen Henry Ford, tyckte inte att

Bremen var fint nog för Ferdinand Porsche. Han erbjöds en svit på världens lyxigaste fartyg Queen Mary – gratis. Porsche tackade ja och seglade till Storbritannien där han besökte Austin-fabriken.

RACERFÖRAREN BERND Rosemeyer var den perfekta representanten för Tyskland. Han var snygg som en filmstjärna, glad och charmig och en strålände racerförare. Kvinnornas gunstling. Porsche och Auto Union hade förmodligen nått sina framgångar utan Rosemeyer men säkert är det inte. Säkert är däremot att PR-värdet för Auto Union och Porsche var nästintill omätbart.

Rosemeyer mer eller mindre tvångsrekryterades som medlem i nazistpartiet. Bekanta till Rosemeyer har vittnat om att han i slutna rum talade illa om partiet.

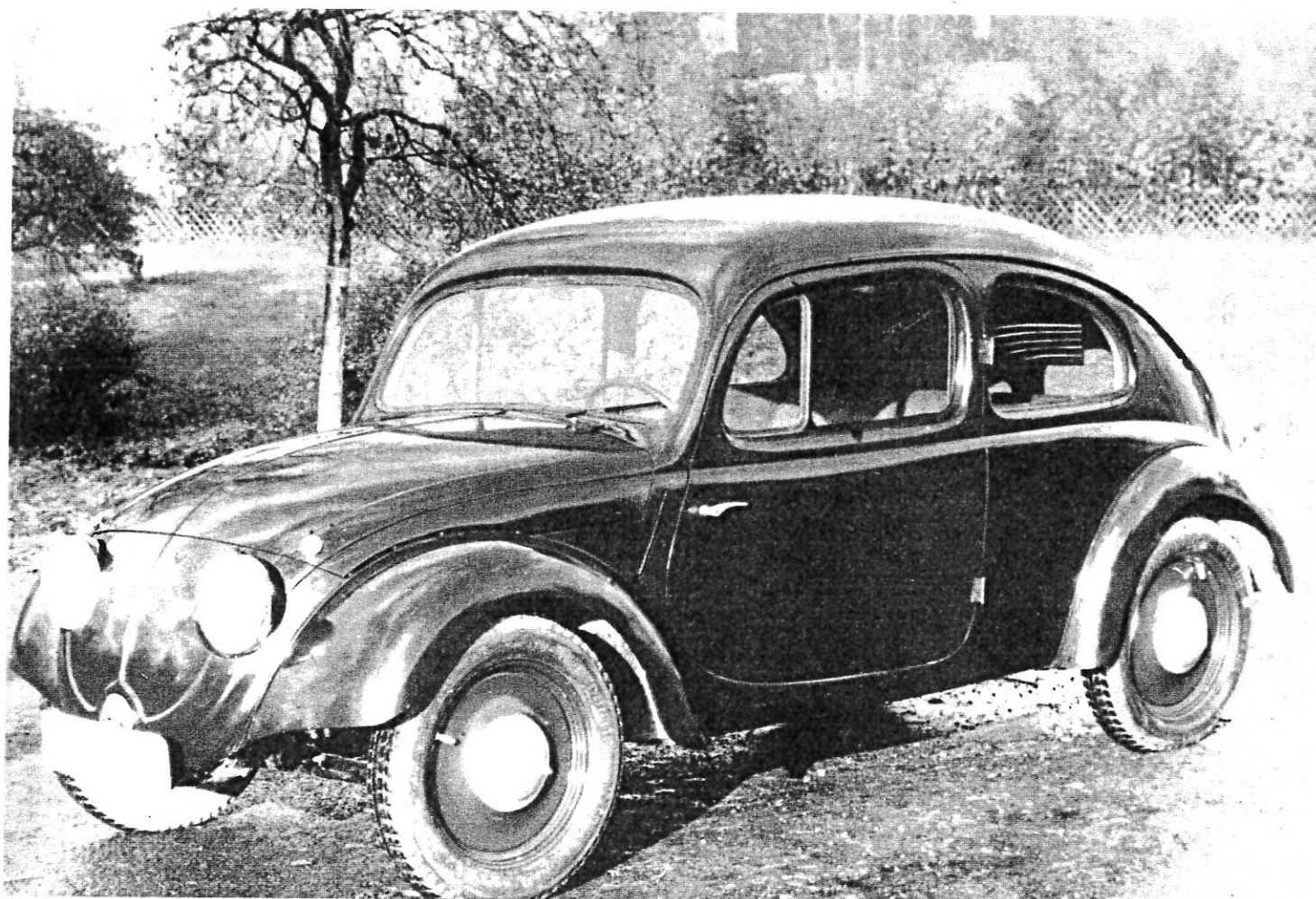
När Rosemeyer gifte sig med en något äldre äventyrlig och vacker pilot som hette Elly Beinhorn fick Tyskland fullkomligt fnatt. Deras liv var som en film. Skönhet, kärlek, framgång, glans, fotoblixtar, champagne, mod, styrka... Allt! Slutet var oundvikligt – som ett manus i en Hollywood-film.

Under de första dagarna i januari 1938 rasade en intensiv rekordjakt mellan Mercedes och Auto Union. Man stängde delar av motorvägen mellan Frankfurt och Darmstadt som användes som rekordbana. På morgonen den 28 januari körde Rudi Caracciola en Mercedes 432 kilometer i timmen. Det var både modigt och skickligt men framför allt våghalsigt. Det fanns fortfarande fläckar av rimfrost på vägbanan. Mercedes ställde tills vidare in alla fortsatta högfartstester i väntan på att vägen skulle bli torr. Det stoppade inte Auto Union som gjorde i ordning sin Stromlinie-Wagen Typ C, en spolförmad silverfärgad rymdfarkost.

Bernd Rosemeyer startade och försvann med ett dån söderut på den tomma motorvägen. Sträckan var 14 kilometer. Tävlingsledningen väntade. Radion knastrade fram fartrapporter längs banan i takt med att Rosemeyer passerade – 200 kilometer i timmen, 300, 400.... Efter 9,2 kilometer ropade en röst: Olycka, olycka!

Någonstans runt 400 kilometer i timmen lyftes bilen upp av luftströmmen, virvlade runt, Rosemeyer kastades ut och omkom vid nedslaget. En trolig orsak till olyckan var att man gjort ett större luftintag i bilens front. Allt för mycket luft pressades in i bilen och ändrade aerodynamiken vilket ledde till att den lyfte från marken. Rosemeyer hade varit gift med Elly Beinhorn i ett och ett halvt år.

Hela Tyskland sörjde och Ferdinand Porsche var naturligtvis skakad. Bilen var ju till delar hans konstruktion. Vilket ansvar »



► Den mest spridda bilden på Hitler och Ferdinand Porsche. Bilden är förmodligen tagen 1938 på Hitlers födelsedag och Porsche hade låtit tillverka en miniatyr av Folkabubblan som födelsedagspresent. Porsche lyfter på bakluckan för den förtjuste Hitler. Mannen som lutar sig fram från höger hette Jakob Werlin och var ursprungligen bilhandlare. Han levererade Mercedes-bilar till Hitler och gjorde karriär inom partiet.

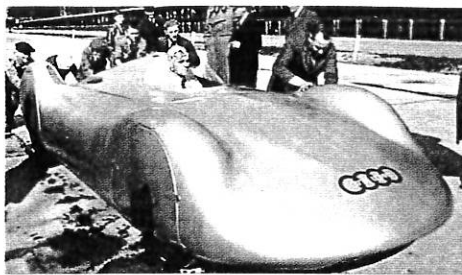


► Porsche var medlem av nazistpartiet men inte aktiv och han tilltalade Führern med herr Hitler. Det var han ganska ensam om. Han var sannolikt ganska klämd mellan partiets politik och sin strävan efter att få konstruera bilar. Här i en ovanlig bild från 1942 intryckt mellan Hitler, en av de ledande nazisterna Robert Ley och riksmarskalken Hermann Göring. Vid den här tiden konstruerade Porsche stridsvagnar. Porsche ser rätt obekväm ut.

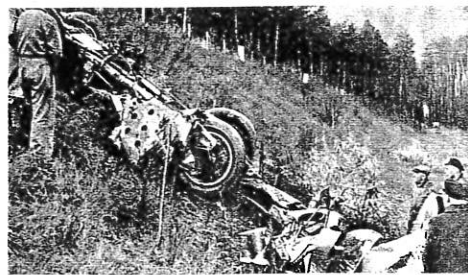
► Början på en världsframgång - en NSU Typ 32 från år 1933. Bilen har den blivande Folkabubblans typiska drag: strömlinjeform och svansmotor. Bilen har ingen bakruta. Den här bilen sattes aldrig i serieproduktion.



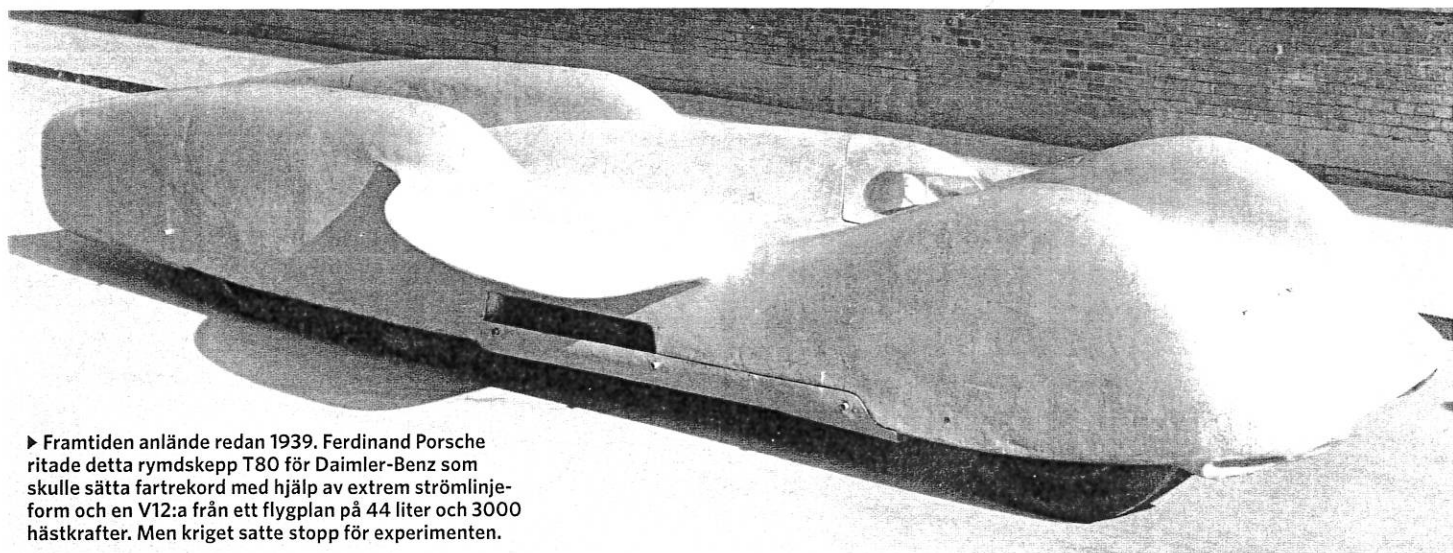
► Tre av Tyskland mest kända och omtyckta personer 1938. Den stilige racerföraren Bernd Rosemeyer gifte sig med den vackra och våghalsiga piloten Elly Beinhorn. Tyskarna älskade dem. Inte ens den alltid buttre Ferdinand Porsche kunde motstå deras lycka och charm. Han skrattade i deras sällskap. Lyckan slutade dock i en tragedi.



► Ferdinand och sonen Ferry var inblandade i Auto Unions futuristiska rekordbilar. En januardag 1938 skulle Bernd Rosemeyer sätta hastighetsrekord på en avlyst del av Autobahn...



► ... rekordförsöket slutade i en fruktansvärd olycka. Fartvinden lyfte Auto Unions rekordbil. Rosemeyer kastades ur och omkom. Bilen trasades sönder.



► Framtiden anlände redan 1939. Ferdinand Porsche ritade detta rymdskepp T80 för Daimler-Benz som skulle sätta fartrekord med hjälp av extrem strömlinjeform och en V12:a från ett flygplan på 44 liter och 3000 hästkrafter. Men kriget satte stopp för experimenten.

hade han för den ödesdigra förändringen av bilens strömlinjeform?

1938 LADE Hitler den första stenen till bilfabriken i den by som i dag heter Wolfsburg efter det lokala slottet. Det var ett jättelikt jippo med tusentals personer närvarande. Hitler höll tal. Hakkorsflaggorna vajade. Bakom Hitler i talarstolen hängde ett jättelikt hakkors inuti ett kugghjul. Porsche stod inklämd mellan några pampar strax bakom Hitler. Han såg rätt butter ut, som vanligt. Hitler förklarade att den nya bilen skulle heta KdF-bilen – Kraft durch Freude (Styrka genom/av Glädje). Porsche tyckte det var ett dumt namn.

Ferdinand Porsche var inte särskilt engagerad i politik. Han gick med i nazistpartiet 1937 och han hade en nominell grad inom SS, det fruktade polis- och militärförbandet som var Hitlers verktyg. Porsches medlemskap handlade mest om tvång och bekvämlighet, han var aldrig aktiv i partiet och hederstiteln i SS var något som följde med hans status. Han bar aldrig uniform. Han fick också titeln professor utan att ha den formella akademiska bakgrunden. Han betraktade nog titlarna med likgiltighet.

Porsche förstod dock att utnyttja politiken för sina egna syften. Han välkomnade de pengar som den nazistiska regeringen investerade i både motorsport och bilfabriker. Han utvecklade bland annat drömbilen Mercedes T80 som var ett jordbundet flygplan med sex hjul och som skulle sätta världsrekord. Det blev inga rekord. Kriget kom emellan.

PORSCHE'S SPORTBIL 60K10 var samtida med de första prototyperna till Folkabubblan. Porsche plockade de flesta delarna från Folkorna och byggde tre exemplar. Ferdinand Porsche ville hellre skapa häftiga sportbilar än tråkiga folkbilar men partiet ville annorlunda och det var partiet som hade pengarna, alltså blev det som partiet ville. Utan Adolf Hitlers personliga önskan om en billig bil för det tyska folket hade det kanske inte blivit någon Volkswagen.

1939 kom produktionen igång av Folkabubblan men man hann bara tillverka 630 bilar innan Hitler anföll Polen och andra världskriget började. Allting förändrades. Den tyska krigsmakten rekvirerade varenda bil och fabriken ställdes om för krigsproduktion.

Ferdinand Porsche blev beordrad att skapa bilar för den tyska krigsmakten. Vi vet inte i vilken utsträckning han pressades av nazistregimen att jobba med krigsmateriel. Krig är också en utmaning och möjlighet att utveckla teknik och skapa nya produkter. Krig frikopplar plötsligt mängder av pengar som civila projekt aldrig får.

Porsche förvandlade Folkabubblan till ett litet effektivt militärfordon – en tvåhjulsdreven jeep som kallades Kübelwagen. Kübel betyder balja eller hink. Mellan 1940 och 1945 tillverkades 65 000 sådana fordon. En del av dem kunde också simma. Fabriken producerade också minor och vapen, som användes för att bekämpa stridsvagnar, flygplansmotorer och på slutet även delar till V1-raketerna som användes för att bomba engelska städer. ◉

LÄS MER!

I nästa nummer bjuder vi på den sista delen av historien om Ferdinand Porsche. Där kan du fördjupa dig än mer i den vresige mannen från Maffersdorf.

PIONJÄRERNA

HISTORIerna OM BILINDUSTRINS VIKTIGASTE PERSONLIGHETER

FERDINAND PORSCHE

DEL 3 AV 3

Ferdinand Porsche föddes i ett land som inte längre finns, genomlevde två världskrig, skapade några av världens smartaste bilar, konstruerade stridsvagnar för Hitlers krigsmakt, hamnade i fängelse utan rättegång men **hyllades i hela världen utom på en plats – i sin födelsestad.**

TEXT: CHRISTER GERLACH • FOTO: PORSCHE

Porsche utvecklade också stridsvagnar för den tyska krigsmakten. Redan 1937, alltså två år före krigsutbrottet, började Porsche tillsammans med bland andra företaget Henschel att konstruera pansarfordon.

I ett samtal med Hitler och den tyske pansargeneralen Heinz Guderian föreslog Porsche att männen i stridsvagnarna inte skulle vara längre än 1,65 meter. Därmed skulle man kunna göra stridsvagnarna mindre och lättare, snabbare och svårare att träffa för fienden. Hur Guderian, som var mannen bakom Tysklands framgångsrika blixtkrig med stridsvagnar som spjutspets, reagerade vet vi inte. Några små stridsvagnar blev det dock inte.

Porsche ritade en första stridsvagn som officiellt hette Typ 100 men som ofta kallades

Leopard. Den vägde mäktiga 35 ton, drevs av två luftkylda V10:or som i sin tur gav energi till elmotorer som var monterade direkt på larvfötternas drivhjul. Namnet Leopard dök upp senare på en stridsvagn som utvecklades av Väst-Tyskland efter kriget och som i dag rankas som den kanske bästa i världen.

HITLERS ARMÉ ville dock ha något kraftfullare än Leopard. Porsche gjorde en noggrann studie av en erövrade sovjetisk tank som hette T34. Porsche blev imponerad. Han tyckte att det var det bästa han sett. Istället för att utveckla en helt ny stridsvagn med all den tid det skulle ta med forskning och utveckling, så föreslog Porsche att man skulle kopiera och förbättra den sovjetiska vagnen. Det skulle vara både billigt, enkelt och snabbt.

Tyska armén sade nej. Istället konstruerade Porsche en ny stridsvagn som blev den berömda Tiger och som stred på alla tyska

fronter. Tiger var modern men också dyr, komplicerad att tillverka, svår att reparera och dessutom törstig. Men så länge den rullade var den ett fruktat vapen.

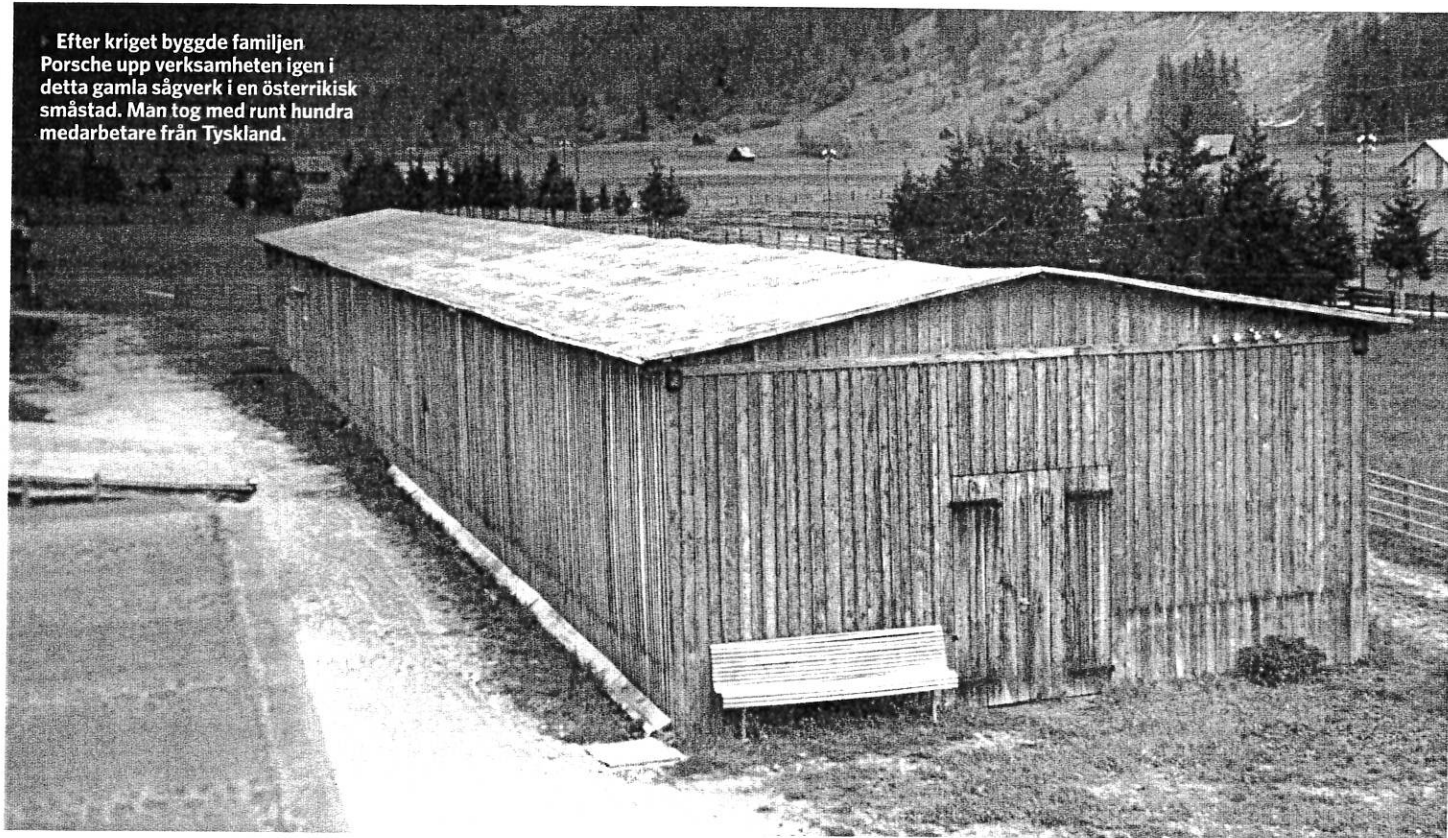
Hitler engagerade sig ofta personligen i hur de tyska vapnen skulle se ut. Han trodde på större och tyngre maskiner. Han gav Porsche uppdraget att skapa den ultimata stridsvagnen. Den fick öknamnet Musen. Men en mus var den verkligen inte. Denna jättemaskin, den vägde 189 ton, är alla tiders största stridsvagn.

Den var nästan fyra meter hög, tio meter lång och fyra meter bred. Den var så tung att det förmodligen inte fanns en bro i Europa som kunde bära dess tyngd. Alltså kunde den också simma. Man byggde två stycken prototyper. Båda gick sönder under testerna. Sovjet hittade resterna och plockade ihop bandvagnen från det ena exemplaret och kanontornet från den andra. Nu står Musen på ett museum utanför Moskva. »



► Ferdinand Porsche. Född 3 sep 1875. Död 30 jan 1951. Hyllad och omstridd. En av de största bilkonstruktörerna men också omstridd för sin roll under nazismen. En del betraktar honom som en opolitisk teknokrat. Andra anser att han var en krigsförbrytare som förlängde kriget och indirekt medverkade till slavarbete.

Efter kriget byggde familjen Porsche upp verksamheten igen i detta gamla sågverk i en österrikisk småstad. Man tog med runt hundra medarbetare från Tyskland.



REDAN VID krigets början saknades arbetare till Volkswagenfabriken. Man rekryterade bland annat 2 400 gästarbetare från Italien. Men det räckte inte. Man hämtade judiska kvinnor från koncentrationslägren, tvångsrekryterade arbetare från de ockuperade länderna men använde framför allt sovjetiska krigsfångar.

Fångarna behandlades omänskligt. Många svalt och stupade på sina arbetsplatser. Fångarna misshandlades systematiskt, omkom i sjukdomar och även av köld eftersom de inte fick tillräckligt med kläder. Hur reagerade Porsche under de här åren? Den tyske professorn i historia Hans Mommsen, som granskat fabriken under kriget, menade att "Porsche betedde sig som en sömngångare under förbrytelseerna".

I slutet av kriget ville Albert Speer, Hitlers briljante rustningsminister som förlängde kriget med sina insatser, att Porsche och hans medarbetare skulle lämna Tyskland eftersom de riskerade att dödas i de allierades

Ingenjörer från Renault ville prata med Porsche och Piëch om sin nya bil som kallades 4CV.

bombningar. Porsche var värdefull för Tyskland.

Porsche reste till sitt gamla födelseland Österrike och den lilla staden Gmünd med ett par tusen invånare inte långt från dagens gräns till Tjeckien. Porsche hittade ett gammalt sågverk, som såg ut som en lada, där man installerade sig. Porsche hade förmodligen med sig över hundra medarbetare.

Ferdinand Porsche var nästan 70 år gammal. Han var en briljant vetenskapsman med ett solkigt förflutet. Var han en skicklig ingenjör som av olyckliga omständigheter drogs in i den tyska krigsindustrin eller en hukande

medlöpare som konstruerade några av krigets mest framgångsrika dödsmaskiner? Visste han om att hans strålande konstruktioner tillverkades av slavarbetare?

NÄR ANDRA världskriget slutade kunde han inte undkomma sitt förflutna. Brittiska militära myndigheter höll koll på honom. Sonen Ferry och svärsonen Anton Piëch som tidvis drivit verksamheten vid Volkswagen-fabriken greps av den lokala tyska polisen men släpptes.

De allierade gjorde ett svep över Tyskland och Österrike, som kallades Operation



En historisk bild på en historisk kvar-tett. Längst till vänster nästan utanför bild står Erwin Komenda som designade karossen. I mitten sonen Ferry som drev verksamheten när pappan satt fängslad efter kriget. Till höger en åldrad och stolt Ferdinand Porsche. Och till sist bilen som är den första modellen som innebar starten på Porsches moderna sportbilar. I bakgrunden skymtar man två Bubblor. Bilden tagen 1948 i Gmünd, Österrike.

Soptunnan, på jakt efter tänkbara krigsförbrytare. Professor Porsche blev beordrad av de allierade att infinna sig till förhör.

Det såg illa ut till en början men han fick oväntat stöd från en av Nazi-Tysklands mäktigaste män – rustningsministern, Hitlers vän och förtrogne Albert Speer. Den begåvade Speer vittnade om att Porsche aldrig varit indragen i politiken utan bara hade fungerat som en tjänsteman som konstruerat krigsmateriel.

Porsche, som var väl känd av de brittiska och amerikanska utredarna, utsattes för ingående och tröttnande förhör men han behandlades med respekt och omtanke. Utredningen lades ned och han fick ett dokument som intygade att han inte var misstänkt för krigsbrott. Men det fanns andra som hade en annan åsikt om Ferdinand Porsches oskuld.

Franska myndigheter var nämligen inte lika förlåtande som de amerikanska och brittiska. Frankrike hade besegrats av Tyskland och lidit under dess ockupation. Tyska stridsvagnar,

konstruerade av Ferdinand Porsche, hade dödat franska soldater. Franska krigsfångar och tvångsrekryterade arbetare hade tvingats arbeta i tyska vapenfabriker. Porsches svärson Anton Piëch hade i fyra år under kriget varit chef för bilfabriken i Wolfsburg då man använde sig av tvångsarbetare.

Efter att amerikaner och briter släppt Ferdinand Porsche, sonen Ferry Porsche och svärsonen Anton Piëch fick de order om att infinna sig hos franska myndigheter för nya förhör. Ferdinand Porsche kände sig trygg. Han hade ju ett intyg om att han inte var krigsförbrytare. Det hjälpte inte. Sonen Ferry Porsche däremot släpptes tämligen omgående.

FRANSMÄNNEN TRANSPORTERADE Porsche och svärsonen Anton Piëch till Paris för att träffa folk på Renault och sattes i husarrest. Ingenjörer från Renault ville prata med Porsche och Piëch om sin nya bil som kallades 4CV. Louis Renault, som var grundare av företaget, sa redan 1928: Mitt mål är att bygga den

bästa bilen till det lägsta priset så att alla familjer i Frankrike en dag ska kunna äga sin egen bil. Samma sak hade Henry Ford och Adolf Hitler sagt.

Det jättelika franska bilföretagets grundare Louis Renault anklagades efter kriget för att ha samarbetat med tyskarna men han avled innan det blev rättegång, möjligen av dålig behandling i fängelset.

Franska staten tog hand om hans fabrik och återupptog tillverkningen av civila bilar. Fabriken hade en liten småbil med motorn bak på gång. Alltså samma tekniska lösning som Josef Ganz Standard Superior, Hans Ledwinkas Tatra och Porsches Volkswagen. Fransmännen kallade sin bil 4CV och det är en av de minsta fyradörrarsbilar som har tillverkats.

När kriget var slut var Renaults ingenjörer inte helt nöjda med konstruktionen. Därför hämtade man Ferdinand Porsche. Han hade en del synpunkter på bland annat hjulupphängningen, men vi vet inte i vilken

utsträckning han påverkade bilens utformning. Varken Renault-folket eller Ferdinand Porsche var särskilt angelägna om att berätta om det tvångsliknande samarbetet.

PORSCHE VAR åldrad och nedsliten både mentalt och fysiskt efter kriget. Han ville bara hem till sin familj. Han ansåg också att fransmännens misstanke om hans eventuella krigsbrott var obefogad och att han behandlades orättfärdigt.

Fransmännen hade onekligen skäl för sitt intresse för Porsche och Piëch. Porsche var ju en nyckelperson i den tyska vapenindustrin. Efter att Tyskland besegrat Frankrike hade tyskarna rekvirerat, ett finare ord för stjäla, franska industrier eller tvingat dem att arbeta för den tyska krigsmakten. Franska arbetare och krigsfångar hade också förts under tvång till tyska fabriker. Tyskarna tog också mängder av lastbilar, stridsvagnar, artilleri, mat, viner, konst, industriprodukter – krigsbyte helt enkelt.

De franska myndigheterna undrade om till exempel franska tvångsarbetare hade använts för att tillverka Porsches stridsvagnar? Och i så fall, var han iblandad? Och Piëch hade ju varit chef för fabriken i Wolfsburg där man bevisligen använt slavarbetare. Piëch hade dessutom varit delägare i svärfaderns företag. Piëch hade också hemma i Österrike varit hemlig medlem i nazistpartiet på den tiden det var förbjudet innan Hitler annekterade landet. Han gick så sent som 1944 med i SS.

Både Ferdinand Porsche och Anton Piëch var så högtintressanta för Frankrike att deras fall hanterades på ministernivå. Fransmännens misstänksamhet framstår som rimlig. Porsche var en betydelsefull person i Nazi-Tyskland.

Möjligen fanns det franska krafter som av konkurrensskäl ville bli av med Porsche eller komma åt hans ritningar på Volkswagen för att anpassa dem till fransk produktion.

Efter förhören hos Renault trodde Porsche att han skulle släppas, men inte. Fransmännen var inte klara med honom. Man satte handbojor på honom och svärsonen Piëch och förde dem till ett fängelse i Dijon i Frankrike. Varken fängelset eller de franska förhören var lika civiliserade som de brittisk-amerikanska. De sattes i var sin isoleringscell.

Efter 22 månader, i augusti 1947, släpptes båda. Porsche var påtagligt sliten av tiden i fransk fångenskap.

MEDAN PORSCHE satt i förhör i Frankrike försökte hans familj att pumpa liv i det gamla företaget. Amerikanska soldater hade tagit

*Den 30 juli 2003
klockan fem över
nio på morgonen
tillverkades den sista
Bubblan i Mexiko.
Då hade Volkswagen
byggt 21,4 miljoner
Bubblor och var
världens mest
tillverkade bilmodell.*

åtminstone en av de tre prototyperna till en sportbil som Porsche byggt innan kriget. De unga amerikanerna hade ingen aning om bilens värde. De sågade taket av bilen och använde den för nöjeskörning och till slut skrotades den.

I Wolfsburg tog engelsmännen hand om den delvis sönderbombade fabriken. Till en början visste man inte vad man skulle göra med den. Arbetarna plockade fram de fåtaliga bilar som de hade gömt undan och som klarat bombningarna och visade dem för engelsmännen som var måttligt imponerade.

De brittiska officerarna erbjöd engelska biltillverkare att gratis ta hand om maskiner och verktyg. De engelska biltillverkarna tackade nej. De trodde inte på den där konstiga bulliga bilen med motorn på fel ställe. Ford fick en förfrågan om företaget var intresserat. Nej, tack! Vad hade en liten fabrik i Tyskland att erbjuda det mäktiga segerrika Ford?

Brittiska armén var beredd att skrota hela fabriken när en major i ingenjörstrupperna ingrep. Ivan Hirst kände till Henry Porsche och hans lilla bil sedan före kriget. Han var ganska ensam om att tycka att det där var en finurlig konstruktion. Han nästintill bönade sina överordnade om att få göra ett försök med att få igång tillverkningen.

Den brittiska ockupationsarmén i Tyskland behövde efter kriget massor av enklare bilar. Hirst lyckades övertyga sina kolleger att åtminstone testa den lilla bilen under några veckor. De blev förvånade och överraskade. Bilen fungerade utmärkt. Hirst sa att han kunde leverera flera tusen bilar – snabbt och billigt. Brittiska armén slog

till, och betalade de första bilarna med mat som Hirst delade ut till arbetarna och deras familjer.

Snart åkte brittiska officerare omkring i Volkswagen. Sedan lyckades Hirst sälja ett par bilar till Holland och därefter till USA. De första Folkabubblorna kom till Sverige 1948.

En brittisk major, Ivan Hirst med runda glasögon, basker och pipa, räddade Volkswagen som världen kallade Skalbaggen utom i Norden där vi sa Bubblan.

Den 30 juli 2003 klockan fem över nio på morgonen tillverkades den sista Bubblan i Mexiko. Då hade Volkswagen byggt 21,4 miljoner Bubblor och var världens mest tillverkade bilmodell.

TROTS ATT Ferdinand Porsche nu var fri släppte de franska myndigheterna inte greppet. Han fick inte bosätta sig var han ville. Han åkte till Österrike och tog in på ett hotell i Kitzbühel, idag en känd skidort, ungefär tjugo mil från Gmünd där resten av familjen bodde och försörjde sig på att reparera bilar och traktorer.

Det gamla företaget med det krångliga namnet Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH levde vidare. Sonen Ferry och den driftiga dottern Louise, gift med Anton Piëch, lyckades hålla liv i verksamheten trots de svåra omständigheterna. Några av de gamla nyckelpersonerna hade följt med till Österrike.

Långsamt och trevande tog motorsporten fart igen och det började droppa in lite uppdrag från utländska företag. Tyskland och Österrike hade av segrarmakterna förbjudits att delta i motortävlingar.

En italienare som hette Piero Dusio och som varit framgångsrik racerförare före kriget vände sig till firma Porsche för att få hjälp med en ny tävlingsbil. Han ville ha en bil som inspirerats av Porsches Auto Union-modeller. Den skulle ha mittmotor på tolv cylindrar men framför allt skulle den vara fyrehjulsdriven.

Ferry Porsche hade enastående kunskaper om fyrehjulsdrift. Han hade under kriget jobbat med fyrehjulsdrift för militärfordon. Pappa Ferdinands inflytande på bilens utformning var förmodligen begränsat men det var definitivt en bil i hans anda.

Bilen skruvades ihop av italienarna och var klar 1949 och fick namnet Cisitalia Porsche Typ 360. Bilen användes aldrig i några tävlingar men det var ett genombrott för familjen, inte minst för Ferry.

Cisitalia hade usel ekonomi och för att rädda verksamheten smuglades bilen i delar till Argentina. Man försökte övertala den argentiniske diktatorn Juan Peron att satsa på bilen och företaget. Peron var förmodligen sval »

Året är 1936 och Ferry Porsche och hans fru Dorothea med okänt sällskap i baksätet. De provkör pappans andra prototyp och stannar på torget i den lilla staden Tübingen. Nu är Volkswagen ett statligt projekt som stöds av Adolf Hitler.



► En major ur de brittiska ingenjörstrupperna, Ivan Hirst, räddade Volkswagen ur både tegelstens- och ekonomisk ruin efter andra världskriget. Ivan Hirst fick fart på tillverkningen och räddade därmed Porsches bil.



365 var till en början mycket enklare. Många av inredningsdetaljerna kom från folkvagnen, elsystemet var på sex volt och bilarna rullade på smala stålfälgar med diagonaldäck. Förbättringarna kom dock i rask takt, viktigast var slopandet av vajerbromsarna till förmån för hydrauliska trummor från Girling.



► Dottern Louise blev efter andra världskriget en viktig person i familjeföretaget. Hon gifte sig med advokaten Anton Piëch som drev Volkswagen-verken under kriget. Idag är familjen Piëch en betydelsefull ägare i VW-koncernen.



► När andra världskriget började ställdes Volkswagen-fabriken om för krigsproduktion. Porsche ritade om Bubblan till Baljan. Officiella namnet var Kübelwagen som betyder just balja eller hink. Man tillverkade över 65 000 exemplar som var mycket duktiga i terräng trots att de bara drev på två hjul. Några kunde även simma.



till projektet. Bilen står nu i Porsches museum i Tyskland.

Firman Porsche höll till i ett gammalt sågverk, som liknade en lada, i byn Gmünd. Samtidigt med den italienska racerbilen jobbade Ferry Porsche på en sportbil som kallades 356. Han påbörjade jobbet medan pappan fortfarande hölls inlåst av fransmännen. Bilen var dock helt präglad av pappans filosofi och många delar plockade Ferry från Folkabubblan. 356:an blev den första bilen för landsväg med Porsche som märkesnamn.

Mellan 1948 och 1950 tillverkade företaget 49 exemplar av familjens första sportbil. De var förvånansvärt lättsålda. Porsches namn hade inte förlorat sin glans. Och knappt hade folk fått sina bilar förrän de började tävla med dem. Den tyske prinsen Joachim zu Fürstenberg ställde 1950 upp i svenska Midnattssolsrallyt med en 356:a och vann sin klass. Svenskan Cecilia Koskull vann damklassen i en annan 356:a.

FERDINAND PORSCHE lade sig inte i varken utvecklingen eller tillverkningen av bilarna som efter ett tag flyttades till Stuttgart när det gamla sågverket i Gmünd blev för trångt och förhållandena normaliserades i Tyskland.

Trots sin ålder hade Ferdinand Porsche inte förlorat blicken för vad som var rätt och fel. Vid ett tillfälle blev han stående i verkstaden med händerna i byxfickorna som vanligt

Samtidigt med den italienska racerbilen jobbade Ferry Porsche på en sportbil som kallades 356. Den blev första bilen för landsväg med Porsche som märkesnamn.

och tittade på en av de första bilarna med aluminiumkaross. Han gick ett varv, muttrade och sedan sa han att bilen var sned. Ingen annan hade sett att bilen var sned men man plockade fram måttband och vinkelhakar och konstaterade att ena karosssidan var 20 millimeter bredare än den andra.

Försäljningen gick utmärkt och 1950 gjorde man en rejäl vinst.

I september 1950 fyllde Ferdinand Porsche 75 år. Av familjen fick han en svart 356:a – en av de tre första som tillverkades. Bilen finns kvar och kallas förstås Ferdinand.

I november åkte han till Wolfsburg för att titta på Volkswagenfabriken som nu var på väg att bli en framgångssaga under den nye tyske direktören Heinz Nordhoff som hade rekryterats av den brittiske majoren Ivan Hirst.

När Porsche kom tillbaka efter resan fick han en hjärnblödning och blev sängliggande.

På en av de sista bilderna står han

tillsammans med Erwin Komenda, som ritat karossen, och sonen Ferry bredvid den första bilen som bar hans namn – Porsche 356.

Det är en åldrad man. Han står som han brukar i kostym med väst och som alltid med händerna i byxfickorna. Han är trött och möjligen uppgiven. Kriget och åren i fångenskap tynger honom. Slutet blev inte som han hoppats. Men han är förmodligen stolt över att sonen skapat denna nya sportbil i hans egen anda.

På det allra sista fotografiet, bara några dagar före den ödesdigra hjärnblödningen och en månad före döden i januari 1951, ser vi honom lite krokig och tung ta ett steg i en trappa, förmodligen vid familjevillan i Tyskland. Han tittar på fotografen. Han ler inte, som vi andra gör, när vi blir fotograferade.

Varför log han så sällan? Mannen som spridit så mycket körglädje? ◉



Ferdinand Porsche med sina barnbarn. Till vänster Ferdinand Alexander Porsche och Ferdinand Piëch till höger.



► Den sista bilden på Ferdinand Porsche, tagen i december 1950. Några dagar senare får han en hjärnblödning som han inte återhämtar sig från. Han begravs i Zell am See i Österrike. Gator och skolor i Tyskland och Österrike är uppkallade efter honom. I födelsestaden i dagens Tjeckien är man inte lika entusiastisk.