

NDB-Artikel

Porsche, Ferdinand (Ferry) Anton Ernst Unternehmer, * 19.9.1909 Wiener Neustadt, † 27.3.1998 Zell am See.

Genealogie

V →Ferdinand (s. 1);

M Aloisia Kaes;

Schw Louise P.-Piëch (s. 3);

- ♂ Stuttgart 1935 Dorothea (1911–85), T d. →Carl Friedrich Reitz (1871–1942);

4 S u. a. →Ferdinand Alexander (* 1935), →Wolfgang (* 1943), Dr. rer. comm., beide Aufsichtsratsmitgl. d. Porsche AG u. d. Porsche Holding in Salzburg.

Leben

P. absolvierte nach seinem Schulabgang in Stuttgart-Bad Cannstadt 1928 ein einjähriges Praktikum bei der Firma Bosch in Stuttgart, erhielt im Anschluß daran für ein weiteres Jahr privaten theoretischen Unterricht in der Automobiltechnik und gehörte zu den ersten Mitarbeitern in dem von seinem Vater 1931 in Stuttgart gegründeten Konstruktionsbüro. 1932 übernahm er die Verantwortung für die Versuchsüberwachung, die Koordination der Konstrukteure sowie für die Pflege der Verbindungen zu den Auftraggebern (z. B. Auto Union in Zwickau). Mit dem 1934 an die „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH“ erteilten Auftrag für den Bau eines Volkswagens (Porsche Typ 60) wurde P. verantwortlich für die Durchführung der Versuchsfahrten. Wegen der stetig wachsenden Inanspruchnahme seines Vaters beim Aufbau des Volkswagenwerks in Wolfsburg wurde er 1940 stellvertretender Leiter des Gesamtbetriebs, der seit 1938 in Stuttgart-Zuffenhausen angesiedelt war. Mit der steigenden Bedrohung durch die Luftangriffe der Alliierten auf Stuttgart wurden unter P.s Leitung 1944 wesentliche Teile des Konstruktionsbüros nach Gmünd (Kärnten) verlagert, die Zentrale und P. selbst blieben in Stuttgart.

1945 mehrere Monate in amerik. und franz. Haft, kehrte P. im Juli 1946 nach Gmünd, dem alleinigen Sitz der Firma seit Kriegsende, zurück und übernahm die Leitung der Geschäfte, da sein Vater sich noch in franz. Gefangenschaft befand. Hier baute er einen kleinen Sportwagen auf der Basis des Volkswagens gemeinsam mit Chefkonstrukteur →Karl Rabe (1895–1968) und dem Karosseriedesigner →Erwin Komenda (1904–66) und erweiterte damit das bisherige Konstruktionsbüro zur Produktionsfirma. Mit dem „Porsche Typ 356“ begründete P. 1948 den weltweiten Ruf der Firma als Hersteller von erfolgreichen Sport- und Rennwagen. Er übernahm die

Konstruktionsprinzipien seines Vater für den „Volkswagen“ (luftgekühlter Boxermotor im Heck) und führte gleichzeitig die Renntradition weiter, die sein Vater schon seit Beginn seiner Konstrukteurstätigkeit 1900 begründet hatte. In Gmünd wurden 52 Exemplare des Porsche Typ 356 von Hand gebaut. 1949 kehrte P. als Geschäftsführer mit der Firma nach Stuttgart-Zuffenhausen zurück. Unter provisorischen Bedingungen wurde hier im Frühjahr 1950 der erste Porsche 356 fertiggestellt, nachdem P. einen für die Zukunft der Firma bedeutsamen Vertrag mit Heinz Nordhoff (1899–1968), dem Generaldirektor von Volkswagen, über die Lieferung von Teilen und den Verkauf der Porsche-Autos über das VW-Vertriebs- und Service-Netz geschlossen hatte. Die Firma Porsche beriet das Volkswagenwerk bei Konstruktionsaufgaben. Mit dem Tod seines Vaters 1951 übernahm P. die alleinige Verantwortung und führte das Unternehmen als Geschäftsführer bis zur Umwandlung der Porsche KG in eine AG 1972, deren Aktien sich auch nach der Erhöhung des Grundkapitals der AG 1984 als Stammaktien im alleinigen Besitz der Familien Porsche und Piëch befinden. P. war 1972-90 Aufsichtsratsvorsitzender, danach bis zu seinem Tod Ehrenvorsitzender. 1963 wurde auf der IAA in Frankfurt der von P.s Sohn Ferdinand Alexander entworfene Porsche Typ 911 vorgestellt, der die Konstruktionsprinzipien des Typ 356 fortführte und diesen ablöste. Vom Typ 356 wurden bis zum Produktionsende 1965 ca. 78 000 Stück hergestellt. 1996 lief der einmillionste Porsche vom Band, einschließlich der Vier- und Achtzylinderfahrzeuge, basierend auf dem Transaxle-Konstruktionsprinzip. Mit der Konstruktion des ersten Porsche-Sportwagens 1948 beginnt auch die Renngeschichte des Unternehmens, dessen Erfolge vor allem bei Langstreckenrennen (24 Stunden von Le Mans) bis heute von keiner Firma übertroffen wurden.]

Auszeichnungen

Dr. techn. E. h. (TH Wien 1965);

Gr. Goldenes Ehrenzeichen d. Rep. Österr. (1975);

Gr. BVK mit Stern (1979);

Goldmedaille d. Soc. des Ingénieurs de L'Automobile (1981);

Bad. Württ. Honorarprof. (1984);

Senator E. h. (Stuttgart 1985);

Wirtschaftsmedaille d. baden-württ. Wirtsch.min. (1989);

Bürgermedaille d. Stadt Stuttgart (1989);

Ehrenbürger v. Wiener Neustadt (1994).

Werke

Automobilkonstruktion u. Motorsport. Probleme d. Hochleistungsfahrzeuge, Ihr Einfluß auf d. Konstruktion d. Gebrauchswagens, in: Automobiltechn. Zs., Nr. 5 u. 8, 1966;

Porsche – Ein Traum wird Wirklichkeit, Ein Auto macht Gesch., 1978 (mit J. Bentley);

We at Porsche, The Autobiography of F. P, 1976 (mit dems.);

Mein Leben, hg. v. G. Molter, ⁴1998 (P).

Literatur

Zehn J. Porsche-Wagen – F. P. 50 J., 1959;

L. Behr, 16 Interviews mit d. Chefs d. europ. Automobilind., 1971, S. 175-87;

K. Ludvigsen, Porsche, Gesch. u. Technik d. Renn- u. Sportwagen, ²1984;

F. P. z. 80. Geb. 19. Sept. 1989, Sonderausg. d. Porsche-Magazins „Christophorus“, 1989;

SZ v. 17.9.1994 (P);

P. Frey, Der Auto-Didakt, in. auto motor sport 8, 1998, S. 223-26;

Stuttgarter Ztg. v. 28.3.1998;

Die Welt v. 28.3.1998;

SZ v. 28.3.1998 (P);

Internat. Herald Tribune v. 28.3.1998;

Börsen-Ztg. v. 30.3.1998.

Autor

Klaus Parr

Empfohlene Zitierweise

, „Porsche, Ferry“, in: Neue Deutsche Biographie 20 (2001), S. 640-641 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
