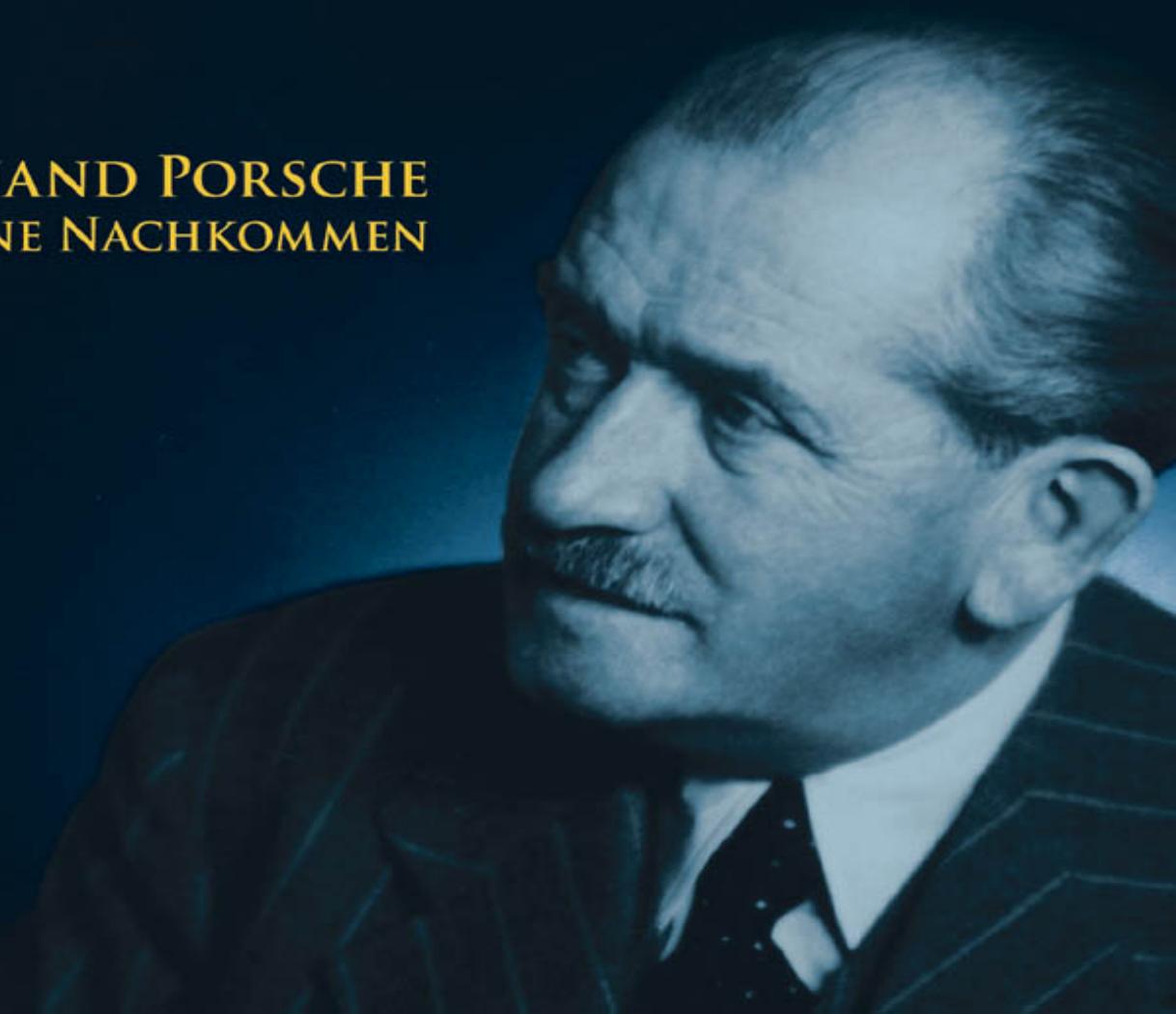


UEBERREUTER

WOLFGANG FÜRWEGER

# DIE PS-DYNASTIE

FERDINAND PORSCHE  
UND SEINE NACHKOMMEN



### **Über dieses Buch:**

Porsche und Piëch - die beiden Namen stehen für ein schillerndes PS-Imperium.

Ferdinand Porsches Nachkommen kontrollieren die weltweit profitabelste Autofabrik, die Porsche AG in Stuttgart, und den größten Autohändler Europas, die Porsche Holding in Salzburg - zusammen 18 Milliarden Euro Umsatz. Und sie halten indirekt das größte Aktienpaket an der Volkswagen AG.

Dieses Buch ist die erste umfassende Familiengeschichte der Porsches und Piëchs. Auf Basis von Gesprächen mit Familienmitgliedern gewährt es Einblicke in das komplizierte Machtgefüge des Auto-Clans.

*Für Julia*

# INHALT

Einleitung: Die stille Macht

## TEIL I: EIN MYTHOS ENTSTEHT

1. Der Beginn einer PS-Legende
2. Konstrukteur bei Austro-Daimler
3. Einmal Deutschland und zurück
4. Die Schöpfung des Volkswagens
5. Ferdinand Porsche und das Dritte Reich
6. »Wenn alles in Scherben fällt ...« – die Porsches und der Zusammenbruch des Dritten Reiches
7. Der Genius der Motoren

## TEIL II: PORSCHE UND PORSCHE: EIN NAME – ZWEI UNTERNEHMEN

8. Ferry Porsches Volkswagen-Deal
9. Der Aufbau der Porsche-Autofabrik
10. Das Porsche-Handelshaus
11. Der Rückzug aus dem Management

## TEIL III: DIE GENERATION DER NACHKOMMEN

12. Die Porsche AG unter fremder Führung
13. Die Porsche Holding entsteht
14. Illustre Eigentümergemeinschaft
15. Die Porsches und Piëchs in Salzburg

## 16. Die wichtigsten Köpfe

Wohin geht die Reise?

Anhang

## **EINLEITUNG: DIE STILLE MACHT**

Ein Mann in reiferen Jahren, kräftiges Kinn, dichter Schnurrbart und ausdrucksstarke Augen, denen man anmerkt, dass sie bereits viel gesehen haben. Von oben blickt er durch die Speichen eines Lenkrads. Die kahle Stirn ist von Falten durchzogen. Der Blick wirkt konzentriert, fast ein wenig sorgenvoll oder sogar traurig. Das hier beschriebene Schwarzweiß-Foto ist die wohl bekannteste Abbildung Ferdinand Porsches. Ihn hat eine Fachjury 1999 zum »Autoingenieur des Jahrhunderts« gewählt. Er hat den Käfer erfunden, war erfolgreicher Rennfahrer, Konstrukteur von Rennboliden und Urahn einer PS-Dynastie.

Man sollte meinen, über den »Genius des neuzeitlichen Automobils« (»manager magazin«) sei bereits alles gesagt und geschrieben worden, was gesagt und geschrieben werden musste, und wahrscheinlich noch einiges mehr. Gleiches sollte für Sohn Ferry Porsche gelten, der die Autofabrik in Stuttgart-Zuffenhausen aufbaute und damit den Namen Porsche untrennbar mit jenen edlen, schnittigen Sportwagen verband, die für Autofans längst Kultobjekte geworden sind.

Porsche, das ist aber nicht nur die Sportwagenfabrik in der schwäbischen Metropole, sondern das ist auch die Porsche Holding GmbH, das größte privat geführte Unternehmen Österreichs, das größte Autohandelshaus Europas, mit Niederlassungen in 15 Ländern West-, Mittel- und Osteuropas und angeschlossener Bank und Versicherung. In Summe kontrolliert die Holding an die 350 Tochtergesellschaften! Hinter beiden Unternehmen – sowohl hinter der Autofabrik als auch hinter der Porsche Holding – stehen Ferdinand Porsches Nachkommen: die Familien Porsche und Piëch. Ein schillerndes und vor allem lukratives PS-Imperium: der weltweit profitabelste Autohersteller, der größte Autohändler Europas – zusammen 18 Milliarden Euro Umsatz. Dazu kommt noch eine der weltweit

wertvollsten Marken, nämlich »Porsche«, deren Wert noch einmal in die Milliarden geht. Zudem kontrollieren die beiden Familien über die Porsche AG das größte Aktienpaket am deutschen Parade-Autobauer Volkswagen. Und so ganz nebenbei sind einzelne Mitglieder des Clans als Unternehmer aktiv und ziehen etwa die Fäden in der profilierten Schweizer Uhrenmanufaktur Eterna und vor allem in Salzburg in diversen kleineren Betrieben.

Gründe genug also, warum der Verfasser ein neues Porsche-Buch für notwendig gehalten hat. Es gibt, wie bereits angedeutet, Bücher über Ferdinand Porsche, über Ferry Porsche und über die Autos, die im Hause Porsche konstruiert wurden und werden. Es existiert aber noch kein »Opus magnum«, das einen Überblick über die beiden Familienstämme der PS-Dynastie bietet, über ihre Geschichte, ihre Erfolge, ihre Niederlagen, ihr Verhältnis unter- und zueinander und die Unternehmen, die sie kontrollieren. Das einzige neuere Werk, das sich als Familiengeschichte versteht, stammt aus dem Jahr 1999. Autor Fabian Müller lässt aber den österreichischen Teil des Porsche-Piëch-Imperiums zur Gänze außen vor. Dabei ist die Porsche Holding mittlerweile um einiges größer als die Porsche-Autofabrik. Dennoch gibt es über sie kaum Publikationen. Das ist auch nicht weiter verwunderlich. Schließlich ist die Holding im Gegensatz zur AG äußerst zurückhaltend, was die Herausgabe von Informationen anbelangt. Man verweist darauf, dass man ein Privatunternehmen sei, und daher sei das Geschäft auch Privatsache, die niemanden etwas angehe. Vor mehr als 100 Jahren hat Ferdinand Porsche, der Begründer des Auto-Clans, auf der Weltausstellung in Paris sein erstes Auto präsentiert. Seitdem ist die Größe der Familie auf mehr als 60 Mitglieder angewachsen, von denen die meisten ihre Anteile am Familiensilber über eigene Beteiligungsgesellschaften halten. Mehrere verstorbene, aber auch noch lebende Mitglieder der Familien waren und sind bekannt, prominent, wenn nicht sogar berühmt: Ferdinand und Ferry Porsche brauchen nicht extra erwähnt zu werden. Louise Piëch, Tochter Ferdinand Porsches und langjährige Geschäftsführerin des Porsche-Handelshauses und die Grande Dame beider Familien des Auto-Clans, ist vor allem in Österreich und hier im Besonderen in Salzburg ein Begriff, auch wenn über sie noch erstaunlich

wenig geschrieben wurde. Dabei war sie die stärkere der beiden Geschwister. Sie hielt die Familie in schwierigen Zeiten zusammen und hatte wesentlichen Anteil am Aufbau des PS-Imperiums nach dem Zweiten Weltkrieg. In diesem Sinne ist »Porsche« auch eine weibliche Erfolgsgeschichte. Neben der Gründer- und der Aufbau-Generation ist es vor allem der langjährige Audi- und Volkswagen-Boss und nunmehrige Aufsichtsratsvorsitzende des VW-Konzerns, Ferdinand Piëch, der Schlagzeilen gemacht hat. Weitum bekannt ist auch der Designer Ferdinand Alexander »F. A.« Porsche, obwohl sich hier schon viele schwertun, die verschiedenen »Ferdinands« mit dem klingenden Nachnamen auseinanderzuhalten.

Porsche! Der Name ist für Autofans Legende, steht aber – genauso wie der Familienname Piëch – für exzellente Manager und eine Wirtschaftsdynastie, die mittlerweile in der vierten Generation besteht und erfolgreich ist wie nie zuvor. Bis auf wenige Ausnahmen hält sich der Clan aber erstaunlich zurück, was öffentliche Auftritte außerhalb des unbedingt geschäftlich Notwendigen betrifft. Die Familien geben generell keine öffentlichen Stellungnahmen ab, nicht einmal zu so wichtigen Vorgängen wie dem Kauf des größten Pakets an Volkswagenaktien durch die Porsche AG. Es werden weder Meldungen herausgegeben noch bestehende Berichte kommentiert. Das führt dazu, dass teilweise haarsträubender Unsinn kursiert, dem nie widersprochen wurde. Vor dem Hintergrund dieser Informations- und Medienpolitik ist es nur logisch, dass die PS-Dynastie über keinen formalen Einfluss im Sinne der Bekleidung politischer oder sonstiger öffentlicher Ämter verfügt.

»Die stille Macht« hat daher das deutsche »manager magazin« eine Anfang 2005 erschienene neunteilige Serie über die Porsches und Piëchs zu Recht übertitelt. Auch dem Verfasser hat man anfangs klargemacht, dass man seinem Buch skeptisch gegenübersteht. Dennoch hat er es sich zum Ziel gesetzt, Einblicke in die Welt der Porsches und Piëchs zu geben, die weit über das hinausgehen, was bisher an einzelnen Beiträgen, Artikel-Serien und Büchern publiziert wurde. Dieses Buch kann sich dabei unter anderem auf Interviews mit den führenden Mitgliedern des Auto-Clans stützen: Die

Sprecher der beiden Familienstämme, Wolfgang Porsche und Hans Michel Piëch, sowie Ferdinand Piëch standen für längere Gespräche zur Verfügung. Weil auch in einem Buch der Platz für Hintergründe enden wollend ist und weil der Verfasser kein fünfbandiges Epos schreiben wollte, kann vieles nicht in der Form und Ausführlichkeit behandelt werden, die es eigentlich verdient hätte. Das gilt im Besonderen für historische und technische Details rund um die Entwicklung der einzelnen Porsche-Typen. Außerdem ist der gesamte Rennsport-Bereich beginnend mit den Zeiten Ferdinand Porsches bis in die Gegenwart großteils ausgeklammert. Dazu gibt es jede Menge hervorragender Fachbücher. Der Verfasser erhebt ja auch nicht den Anspruch, ein technisches Buch oder ein Werk über (Renn-)Autos geschrieben zu haben. Hier galt es, den Spagat zu schaffen zwischen der nötigen Kürze, um technisch weniger versierte Leser nicht abzuschrecken, und der gebotenen Länge, die notwendig ist, um komplexe wirtschaftliche und auch technische Sachverhalte wenigstens einigermaßen verständlich schildern zu können. Der Autor hofft, diesen Spagat geschafft zu haben, erhebt keinesfalls den Anspruch auf Vollständigkeit und bittet Auto- und Technik-Fans um Nachsicht für seine bisweilen verkürzten und einfachen Darstellungen: Sie dienen ausschließlich der Straffung des Inhalts, der besseren Lesbarkeit des Buches und verfolgen keinesfalls die Absicht, den einen oder anderen Sachverhalt in einem bestimmten Licht erscheinen zu lassen.

Erwähnt werden muss an dieser Stelle auch, dass die Initiative für dieses Buch ausschließlich vom Verfasser ausging. Er ist zwar an die Porsche Holding mit der Bitte um Unterstützung bei den Recherchen herangetreten. Es hat aber zu keiner Zeit einen Auftrag von Mitgliedern der beiden Familien oder ihnen nahestehenden Personen oder Gesellschaften gegeben und schon gar keine finanzielle Zuwendung an den Autor. Dieses Buch ist ausschließlich aus Interesse am Stoff entstanden, bei dem es sich um eine komplexe Mischung aus Wirtschafts-, Technik- und Zeitgeschichte in Verbindung mit aktuellem wirtschaftlichem, politischem und gesellschaftlichem Geschehen handelt, das direkte Auswirkungen auf immerhin mehr als ein Dutzend Staaten in Mittel-, West- und Osteuropa hat.

Dieser Zugang zum Thema zeigt bereits, dass es dem Autor weder darum gegangen ist, eine Hymne, eine Lobhudelei auf den Porsche-Piëch-Clan und die Porsche-Sportwagen zu schaffen, noch wollte er ein »Schwarzbuch Porsche« schreiben. Wenngleich sich Bücher, die mit ausdrücklicher Missbilligung der handelnden Personen geschrieben werden, meist ganz gut verkaufen. Spaß beiseite, es geht darum, die komplexe Unternehmens- und Familiengeschichte der PS-Dynastie darzustellen, so wie sie ist beziehungsweise wie sie dem neutralen Beobachter erscheint. Das bedeutet auch, dass kritische Anmerkungen nicht fehlen dürfen, etwa zur Rolle von Ferdinand Porsche und Anton Piëch in der NS-Zeit. So ganz »nebenbei« ist auch ein Werk entstanden, das Einblicke in die jüngere Wirtschaftsgeschichte Österreichs und Deutschlands gewährt.

Das Buch gliedert sich in drei Teile, die die Entwicklung der beiden Familien widerspiegeln: Im ersten Abschnitt »Ein Mythos entsteht« geht es natürlich in erster Linie um Ferdinand Porsche, aber auch bereits um seinen Sohn Ferdinand Anton Ernst, genannt »Ferry«, und um seine Tochter Louise Piëch und deren Ehemann Anton Piëch. Der zweite Teil »Porsche und Porsche: ein Name – zwei Unternehmen« setzt nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches an und ist dem Aufbau der Porsche-Autofabrik in Stuttgart-Zuffenhausen einerseits und der Gründung und des Ausbaus des Porsche-Handelshauses in Österreich, der späteren Porsche Holding, in den Fünfziger- und Sechzigerjahren gewidmet. Dieser Teil gibt die große Schaffenszeit der Geschwister Ferry Porsche und Louise Piëch wieder. Er endet mit dem Ausstieg sämtlicher Familienmitglieder aus dem operativen Geschäft im Jahr 1972.

Abschnitt drei »Die Generation der Nachkommen« zeigt, wie die dritte und vierte Generation das große Erbe übernommen und ausgebaut haben. Und er schildert die komplizierten, teils emotional aufgeladenen und auch konfliktreichen Beziehungen zwischen den beiden Familien. Als Leitfiguren sind der Designer Ferdinand Alexander Porsche und der Topmanager Ferdinand Piëch, aber auch die Sprecher der beiden Familien, Wolfgang Porsche und Hans Michel Piëch, zu sehen. Der Anhang enthält eine Kurzbiographie der wichtigsten Mitglieder des Auto-Clans.

Zum Schluss noch eine letzte Vorbemerkung: In den vergangenen Wochen und Monaten ist viel über die Porsche AG und damit auch über die hinter ihr stehenden Familien geschrieben und gesagt worden, vor allem im Zusammenhang mit dem Einstieg bei Volkswagen. Viele Fragen, die in diesem Zusammenhang aufgeworfen wurden, wird dieses Buch beantworten können. Weil es nicht nur bei Zeitungen einen Redaktionsschluss gibt, sondern auch in Verlagen, können die Entwicklungen nur bis zum 18. Dezember 2006, dem Datum der Drucklegung, behandelt werden.

TEIL I:

EIN MYTHOS ENTSTEHT

## 1. DER BEGINN EINER PS-LEGENDE

Wir schreiben das Jahr 1875. Maffersdorf ist eine kleine Gemeinde in Böhmen, die überwiegend von deutschsprachigen Untertanen der Donaumonarchie bewohnt wird. Außer einer Teppichmanufaktur und viel ländlicher Idylle hat das Kaff wenig zu bieten. Dennoch beginnt hier am 3. September 1875 die Porsche-Saga. An diesem Tag wird im heutigen Vratislavice nad Nisou (Tschechien) Ferdinand Porsche als drittes von fünf Kindern des Spenglermeisters Anton Porsche und dessen Gattin Anna geboren.

Vater Porsche nannte einen Handwerksbetrieb mit mehreren Lehrlingen und Gesellen sein Eigen. In einer Zeit, als das Handwerk noch den sprichwörtlichen goldenen Boden hatte, war das schon etwas. Klein Ferdinand hatte es also bereits von Geburt an nicht allzu schlecht erwischt. Sein Vater konnte ihm zwar kein großes Vermögen, aber immerhin eine ordentliche Ausbildung im eigenen Unternehmen bieten. Wäre Ferdinand am Ende der Epoche des hässlichsten Manchester-Liberalismus in einer der zahlreichen Arbeitersiedlungen der Donaumonarchie oder als eines von vielen Kindern auf einem Bauernhof zur Welt gekommen, wer weiß, ob er seine Talente jemals hätte entfalten und nutzen können.

### *Ein Geheimlabor auf dem Dachboden*

Als Gottlieb Daimler zum ersten Mal zu einer Ausfahrt mit seinem vierrädrigen Automobil aufbrach, war Ferdinand Porsche elf Jahre alt. Bereits in diesem Alter zeigte er eine außergewöhnliche technische Begabung. Vor allem die Elektrizität hatte es dem Knirps angetan. Er bastelte ständig herum, und als 13-Jähriger installierte er im elterlichen Haus elektrische Klingeln. Vater Porsche hielt von den Experimenten des

Filius aber nicht viel – im Gegenteil: Er verbot seinem Sohn, sich weiterhin mit »diesem Firlefanz« zu beschäftigen. Weil der ältere Bruder Anton bei einem Arbeitsunfall ums Leben gekommen war, sollte Ferdinand einmal den väterlichen Betrieb übernehmen und nicht Wissenschaftler spielen.

Klein Ferdinand dachte aber nicht im Traum daran, sich seine Leidenschaft für Technik von seinem verständnislosen Vater verbieten zu lassen. Deshalb richtete er sich unter dem Dach des elterlichen Hauses heimlich eine eigene kleine Elektrowerkstatt ein. In diese zog er sich zurück, wann immer es ging, um ungestört zu experimentieren. Der Vater arbeitete oft auswärts und kam meist spät nach Hause. Das Geheimnis blieb also lange gewahrt, zumal die Mutter die Leidenschaft ihres Sohnes duldete. Einmal sollte der Vater dann doch das kleine Reich seines Sohnes entdecken und das Laboratorium in einem Wutanfall zerstören. Der Zorn soll noch größer geworden sein, als herumspritzende Batteriesäure Löcher in die Hose des tobenden Seniors ätzte.

Nach der Volksschule, die damals noch acht Jahre dauerte, musste der spätere »Autoingenieur des Jahrhunderts« im Alter von 15 Jahren eine Lehre im elterlichen Betrieb beginnen. Dank der Fürsprache der Mutter durfte der junge Mann wenigstens Abendkurse an der Reichenberger Staatsgewerbeschule besuchen, also an einer der Vorläufer-Einrichtungen der heutigen Höheren Technischen Lehranstalten (HTL). Die Stimmung des Vaters schlug erst um, als Ferdinand im April 1893 im Alter von 17 Jahren in der väterlichen Spenglerei einen Dynamo mit Schwungradantrieb installierte, der den Betrieb mit elektrischem Licht versorgte. Und das zu einer Zeit, in der selbst in den Großstädten noch Ölfunzeln brannten und die Straßen, wenn überhaupt, dann nur mit Gaslaternen beleuchtet waren. Elektrisches Licht gab es bis zu diesem Zeitpunkt in der Gegend nur in der benachbarten »Teppich- und Deckenfabrik Ignaz«. Das Unternehmen genoss damals bereits international einen ausgezeichneten Ruf, der sich in den folgenden Jahren noch verbessern sollte. 1924 stattete die Manufaktur das Waldorf-Astoria in New York mit dem damals größten Teppich der Welt aus. Aber das ist eine andere Geschichte.

Trotz seines gelungenen Coups mit dem elektrischen Licht durfte Ferdinand nicht studieren, obwohl er sich nichts sehnlicher wünschte. Der Vater

gestattete dem Jungen aber, eine andere Laufbahn einzuschlagen als die eines Spenglers. Abgesehen von einigen theoretischen Vorlesungen an der Technischen Hochschule Wien, an denen er als außerordentlicher Hörer teilnahm, besuchte der spätere zweifache Ehrendoktor und Professor der Technik nie eine höhere Schule. Er war ein Praktiker, ein Autodidakt, ein »Meister der Improvisation«, wie Peter Müller in seiner erstmals 1965 erschienenen Biographie schreibt: »Wenn erfahrene Monteure nicht mehr weiterwussten, dann legte er sich unter den Wagen und hantierte mit dem Schraubenschlüssel ... Für Ferdinand Porsche war gewissermaßen Benzin Muttermilch.«

### *Der Weg nach Wien*

Seine erste Stellung außer Haus führte den böhmischen Handwerkersohn im Jahr 1893, also im Alter von 18 Jahren, nach Wien, zu der Vereinigten Elektrizität AG von Béla Egger & Co – ein Unternehmen, das später in Brown Boveri aufgegangen ist. Den Posten in der pulsierenden Metropole der Donaumonarchie hatte ihm der benachbarte Teppichfabrikant Willy Ginzkey vermittelt. Dieser hatte nach dem Tod seines Vaters Ignaz die Weberei übernommen und war von der technischen Begabung des jungen Spenglerlehrlings offenbar schwer beeindruckt. Porsches neuer Arbeitgeber war nicht irgendwer: Der Ungar Béla Egger vertrat in Wien zunächst Thomas Alva Edison, den Erfinder der Glühbirne, und machte sich dann selbstständig. Zu seinen Auftraggebern gehörte auch das Kaiserhaus. So erhielt Egger den Auftrag, in der kaiserlichen Residenz, dem Schloss Schönbrunn, elektrisches Licht zu installieren.

In diesem innovativen Unternehmen erhielten auch junge Mitarbeiter rasch eine Chance, die Karriereleiter emporzuklettern. Porsche stieg aufgrund seiner großen technischen Begabung schnell auf. Bereits vier Jahre nach seinem Eintritt wurde er 1897 im Alter von 22 Jahren Leiter des Prüfraums für Elektromotoren, kurz danach Assistent des Betriebsleiters. Porsches Meisterstück während seiner Zeit bei Béla Egger & Co war die Konstruktion eines Radnaben-Elektromotors. Dabei griff er ein Prinzip auf, das in England bereits patentiert worden war. Porsche brachte die

Konstruktion aber als Erster zum Laufen und meldete 1897 seinerseits ein Patent auf den ersten funktionierenden Radnaben-Elektromotor an. Diese Erfindung sollte dem jungen Spenglersohn aus Böhmen den Weg zu weiterer Karriere ebnen.

Und noch etwas passierte bei Béla Egger, das Porsches weiteres Leben prägen sollte: Im Büro der Arbeitsverteilung arbeitete eine junge Dame namens Aloisia Kaes. Auf diese hatte Porsche ein Auge geworfen. Bei einem Betriebsabend im Varieté Ronacher kamen der Spenglersohn und die Schneidermeistertochter einander näher. Als die Heirat vor der Tür stand, erhob Vater Porsche Einspruch. Er hätte seinen talentierten Sohn lieber mit einer Ginzkey-Tochter verheiratet, was eine sehr gute Partie gewesen wäre. Ferdinand setzte aber auch hier seinen Kopf durch: 1903 wurde Hochzeit gefeiert, ein Jahr später erblickte Tochter Louise Hedwig Anna Wilhelmine Maria das Licht einer Welt, die sich zumindest für ihre Familie nur um das Automobil drehte. Auf den ersehnten Stammhalter musste das Paar dann bis zum September 1909 warten. Der Junge wurde Ferdinand Anton Ernst genannt, aber nur »Ferdy« gerufen. Der Kosename gefiel weder der Erzieherin von Porsche junior noch dessen späterer Frau. So wurde aus »Ferdy« schlussendlich »Ferry«. Der zweite Kosename sollte dem Sohn des genialen Konstrukteurs ein Leben lang bleiben.

### *Der Lohner-Porsche*

Zurück aber zu Ferdinand Porsches Karriere: Noch im Jahr 1897 trat der talentierte Techniker in den Dienst der »k. u. k. Hofwagenfabrik Ludwig Lohner & Co«. Das Wiener Unternehmen war als Hoflieferant damals weithin bekannt. Heute würde sich wohl kaum jemand an den Namen erinnern, hätte dort nicht Ferdinand Porsche Meilensteine in der Automobilgeschichte gesetzt. Dabei war der Kutschenbauer Lohner ein weitsichtiger Mann: Schon bald nach der Erfindung des Kraftwagens erkannte er, dass den edlen Karossen, in denen sich seit Jahrhunderten Adelige und reiche Bürger fahren ließen, keine große Zukunft mehr beschieden sein würde. Diese gehörte dem Automobil. Im Juni 1896 war

Lohner daher nach Bad Cannstatt bei Stuttgart gereist, um Gottlieb Daimler und dessen berühmte Automobile mit dem Viertakt-Ottomotor kennenzulernen. Lohner zeigte sich tief beeindruckt und beschloss, das moderne Fahrzeug in sein Produktionsprogramm aufzunehmen. Daimler war jedoch nicht bereit, mit dem österreichischen Kutschenbauer einen Lizenzvertrag abzuschließen.

Also probierte es Lohner zunächst erfolglos mit einer eigenen Konstruktion. Danach versuchte er eine Zusammenarbeit mit Rudolf Diesel zu erreichen, der 1897 einen neuartigen Verbrennungsmotor erfunden hatte. Als auch das nicht klappte, setzte Lohner auf den Elektroantrieb und gründete eine »elektromobile Abteilung«. Anhand dieser Geschichte sieht man, dass an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert noch nicht klar war, welche Antriebsart sich letztlich durchsetzen würde. Bei Lohner wurde also ein erstes Elektroauto gebaut. Dieses erwies sich aber als zu anfällig für Störungen. Weil der Unternehmer die bereits getätigten Investitionen nicht abschreiben wollte und zudem fürchten musste, von der neuen Technik und der Konkurrenz im wahrsten Sinne des Wortes überrollt zu werden, sah er sich in der Branche um – und fand bei Béla Egger & Co den jungen Assistenten des Betriebsleiters. Ferdinand Porsche sei sofort Feuer und Flamme gewesen, schreibt sein Biograph Peter Müller: Er »entwickelte dem Hofkutschenerzeuger temperamentvoll seine Pläne. Ludwig Lohner ließ sich überzeugen und engagierte den damals dreiundzwanzigjährigen Techniker«.

Mit dieser Anstellung waren hohe Erwartungen verbunden, denen der geniale Konstrukteur auch voll und ganz gerecht wurde. In wahrer Rekordzeit entstand 1899 das erste Fahrzeug mit zwei Elektromotoren, die in den beiden vorderen Radnaben eingebaut waren. Durch den Einbau vorne wurde die motorisierte Kutsche – denn um nichts anderes handelte es sich – nicht geschoben, sondern gezogen. Damit war ein Schleudern in den Kurven ausgeschlossen. Die beiden Motoren wurden von einer großen Batterie in der Mitte des Wagens gespeist. Obwohl sie gerade einmal fünf PS leisteten, kam das Vehikel auf eine Dauerleistung von 37 Stundenkilometern und auf eine Spitzengeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern, was damals absoluter Rekord war. Über die Reichweite

hat der Verfasser trotz intensiver Recherche nichts herausfinden können, sie dürfte aber nicht allzu groß gewesen sein.

Das neue Elektroautomobil wurde im Jahr 1900 auf der Pariser Weltausstellung als Lohner-Porsche präsentiert. Und es war *die* Sensation! Es zog die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf sich und wurde als epochale Neuheit gefeiert! Beim Lohner-Porsche konnte man den Radnabenmotor auch in alle vier Räder einbauen, womit gleich der erste Vierradantrieb der Welt im Angebot war. Ein in Bordeauxrot gehaltenes Exemplar dieser ersten Serie des Lohner-Porsche ist noch heute im Technischen Museum in Wien zu bewundern. Auf das Prinzip des Radnaben-Elektromotors setzte übrigens 70 Jahre später auch die amerikanische Raumfahrtbehörde NASA bei ihrem Mondauto.

Kurz nach dem Lohner-Porsche entwarf der junge Porsche den sogenannten »Mixte«-Wagen. Bei dessen Motor handelte es sich um eine Konstruktion, die heute als Hybrid-Antrieb bekannt ist: Ein Motor kann sowohl mit Strom als auch mit einem Benzin-Kraftstoff betrieben werden – ein Prinzip, das heute, 100 Jahre nach dem »Mixte«-Wagen, wieder aktuell wird. Porsches Radnaben-Hybridmotor basierte auf einem Dynamo, der von einem Benzinmotor angetrieben wurde und so Strom für die Batterie lieferte. Der Einbau direkt an der Radnabe ersparte die Kraftübertragung und damit auch ein Getriebe, was damals ein großer Vorteil war. Die Reibungsverluste bei den Getrieben der Automobil-Urzeit waren nämlich enorm. Dafür ließ die Konstruktion aber keine unterschiedlichen Übersetzungen zu, sprich: weder der Lohner-Porsche noch der »Mixte«-Wagen verfügten über eine Gangschaltung, was sich vor allem bei Steigungen und Gefällen negativ ausgewirkt haben dürfte.

Weil es nun einmal in der Natur des Mannes liegt, sich mit seinen Artgenossen im Wettstreit zu messen, machte sich Porsche sofort nach der Präsentation des »Mixte«-Wagens ans Werk, eine Rennversion seines Hybrid-Fahrzeugs zu bauen. In dieser »Mixte«-Sportversion gewann er 1902 das Exelberg-Rennen, eine damals bedeutende Wertungsfahrt. Der Erfolg sollte sich bis zum kaiserlichen Hof durchsprechen, denn als Reserve-Infanterist des Regiments der Hoch- und Deutschmeister im Range eines Gefreiten durfte Porsche im selben Jahr Thronfolger Erzherzog Franz

Ferdinand persönlich bei den Kaisermanövern chauffieren. Der junge Techniker hatte nicht nur ein gutes Gespür für kommende Entwicklungen, sondern auch ein großartiges Talent, Kontakte zu einflussreichen Persönlichkeiten zu knüpfen. Diese Gabe sollte er später noch oft unter Beweis stellen. Porsche chauffierte im »Mixte«-Wagen aber nicht nur kaiserliche Hoheiten, sondern auch seine eigene Familie. Eine der frühesten Kindheitserinnerungen Louise Piëchs war die sonntägliche Fahrt zur Kirche in Vaters Automobil. Der Chauffeur saß mit Zylinder wie auf einem offenen Kutschbock, während die Familie hinten im geschlossenen Coupé Platz nahm.

### *Krach mit Lohner*

Der Lohner-Porsche und der »Mixte«-Wagen waren ihrer Zeit voraus und sollten ihrem Entwickler Ruhm und den Lohner-Werken gute Geschäfte einbringen. Und das, obwohl die junge Technik noch nicht ausgereift war. Das galt für die Autos im Allgemeinen: Die Fahrzeuge blieben oft liegen und wurden damit genauso oft zum Gespött der Leute; im Winter sprangen sie meist erst gar nicht an. Dennoch galt das Auto bald als chic. Der Adel machte den Anfang, und wer im gehobenen Bürgertum etwas auf sich hielt, musste eine selbstfahrende Kutsche kaufen. Wer erst einmal ein Auto besaß, der wurde dann automatisch zum Techniker. Denn ohne eingehendes Studium der Konstruktion ließ sich das Vehikel kaum anstarten oder wieder in Betrieb nehmen, wenn es denn einmal stehen geblieben war.

Damals wurde jedes Fahrzeug noch auf Bestellung produziert, daher war jedes Exemplar ein Einzelstück und speziell an die Wünsche des Kunden angepasst. Beim k. u. k-Hoflieferanten Lohner war der Absatz für damalige Verhältnisse sensationell: Etwa 270 Lohner-Porsche wurden erzeugt, darunter Dutzende Feuerwehrautos, die etwa in Wien bis zum Jahr 1917 im Einsatz waren. Auch die Florianijünger in London, Hamburg und Berlin waren in Fahrzeugen aus dem Lohner-Werk unterwegs. Zu den prominenten privaten Porsche-Fahrern zählten kurz nach der Jahrhundertwende unter

anderen Baron Nathan Rothschild, Max Egon Fürst von Thurn und Taxis, Erzherzog Franz Salvator, Karl Fürst Kinsky und Julius Meinl.

Trotz der guten Verkaufszahlen kühlte das Verhältnis zwischen Lohner und Porsche aber merklich ab. Peter Müller schreibt in seiner Porsche-Biographie dazu: »Der Konstrukteur war von einer wahren Experimentierwut befallen, er wollte alles immer besser machen, und das hält finanziell auch der gesündeste Betrieb nicht aus. Ingenieur Richard Lohner, der Sohn des Industriellen, erinnerte sich noch an diese Zeit: ›Ja, der Herr Porsche hat meinen Vater rund eine Million Goldkronen gekostet. Er hat ihm zu viel experimentiert.« Diesen Vorwurf sollte Porsche in seinem späteren Berufsleben noch des Öfteren zu hören bekommen. Er war ein Tüftler, ein Bastler: Ihn interessierte das technisch Neue, das in seinen Augen Perfekte – gleich, wie viel es kostete oder ob es sich gewinnbringend verkaufen ließ. Ferdinand Porsche sollte in seinem späteren Berufsleben immer einen Kaufmann an seiner Seite brauchen. Im Jahr 1905 wurde sein Vertrag mit Lohner einvernehmlich gekündigt.