

PORSCHE, LA DINASTIA DI FERDINAND

Uno dei più grandi progettisti di automobili del secolo scorso è stato, come è noto, Ferdinand Porsche, il quale ha dato anche inizio ad una dinastia e ad una marca. Marca e dinastia sono legate dal fatto che alcuni componenti della famiglia sono ancora azionisti, mentre altri hanno completamente abbandonato l'auto per dedicarsi ad altre attività. Ferdinand era nato nel 1875 a Maffersdorf in Boemia (allora facente parte dell'impero Austroungarico) terzo di cinque fratelli il cui padre era lattoniere. Quando aveva solo 15 anni, nel 1890, fu attratto dai sistemi elettrici, con grave dis gusto di suo padre che

Dal capostipite, nato in Boemia nel 1875, al figlio Ferdinand jr, fino alla terza generazione dei due cugini "Butzi" e Ferdinand Piëch - Dalle prime intuizioni agli sviluppi dell'industria e del design

di Gianni Rogliatti

forse non sapeva neppure bene cosa fosse l'elettricità e voleva che il figlio facesse il lattoniere come lui. Così il diciottenne Ferdinand si trasferì a Vienna, dove trovò lavoro presso una ditta che costruiva i primi impianti elettrici e fece una esperienza preziosa. Da quel posto passò alla Lohner, che intendeva elevarsi dalla produzione di carrozze a quella di automobili. Con questa marca ebbe inizio la carriera di Ferdinand Porsche come progettista, e la Lohner Porsche fu una delle meraviglie alla Esposizione Mondiale di Parigi del 1900. E con ragione: era a trazione elettrica, con due motori inseriti nei mozzi delle ruote anteriori che, in tal modo, erano motrici e sterzanti. Da lì in avanti è stata una serie di successi, anche sportivi, perché con una Lohner Porsche, leggermente modificata per alleggerirla, stabiliva un record sul percorso di 10 km in salita del Semmering ad oltre 40 km/h di media. Poi Ferdinand capì subito che le auto a batteria non sarebbero andate lontano, anche metaforicamente, ed inventò (nel 1902) quella che fa furore oggi, cioè ➤

Nella pagina a sinistra, Ferdinand Porsche con Ferdinand Alexander (a sinistra) e Ferdinand Piëch. In questa pagina, in alto, il capostipite con Ferry Porsche; in basso, gli ufficiali britannici osservano la Typ 1 nel 1945.





l'auto ibrida dotata di motori elettrici sulle ruote ma di un motore a benzina che li alimentava invece delle pesanti batterie al piombo. Poi continuò alla Austro-Daimler e poi alla Daimler tedesca dove progettò le Mercedes da corsa degli anni Venti.

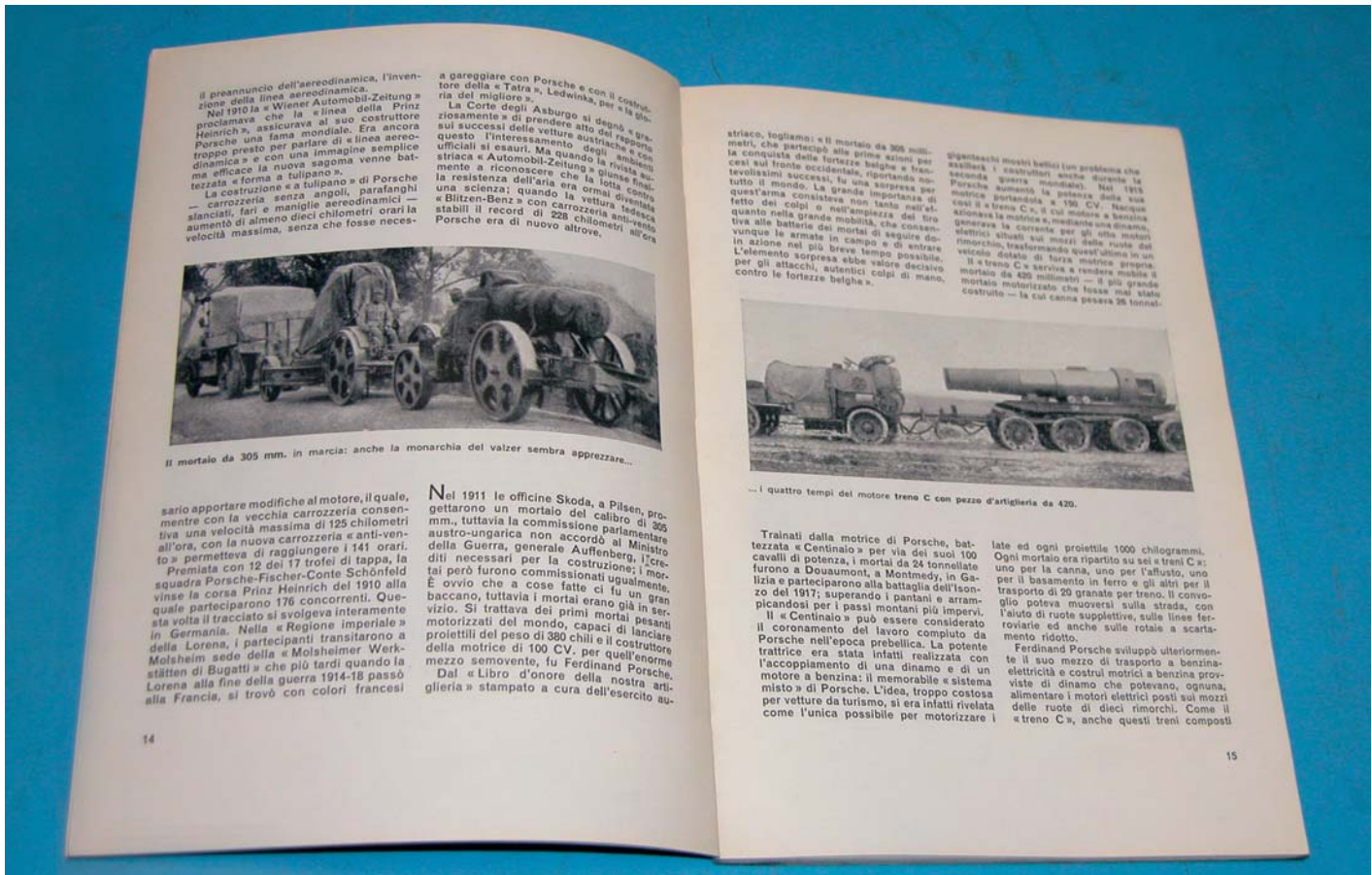
Nel 1931 Ferdinand Porsche si mise in proprio con uno studio di progettazione a Stoccarda dove nacque il Maggiolino Volkswagen e le Auto Union da corsa e la vettura sportiva tipo 356 che sarebbe diventata la prima vera Porsche, oltre ad innumerevoli altri progetti.

Durante la Seconda guerra mondiale progettò veicoli militari, tra i quali il mostruoso Maus (topo), un panzer di proporzioni gigantesche, e probabilmente fece da consulente a Von Braun perché lo abbiamo visto in un filmato mentre a Peenemunde chiacchiera col padre della V2.

Questa attività, peraltro normale per un tecnico di qualsiasi paese in tempo di guerra, gli valse l'arresto e la detenzione come criminale di guerra da parte dei francesi che lo tennero in prigione fino al 1947. Tuttavia i suoi carcerieri lo liberarono, dietro il pa-

Il Maggiolino Volkswagen è un progetto di Ferdinand Porsche, nato quando il tecnico aprì un suo studio a Stoccarda lavorando anche per la Auto Union e dove nacque la prima 356.

gamento di un somma cospicua (riscatto, risarcimento o che altro?) il che non cambia la posizione di Porsche ma lascia perplessi sul conto dei francesi. Non si liberano i criminali in cambio di denaro. A proposito della somma pagata per il riscatto, che oscilla a seconda delle fonti sino ad arrivare a quella veramente astronomica per l'epoca di 20 milioni di franchi svizzeri, si può dire che è stata a sua volta alla base del giallo della Cisitalia: si perché questa somma pagata da Piero Dusio in cambio del progetto della favolosa monoposto di F1 tipo 360, sarebbe, secondo certi storici, alla base del fallimento della marca torinese, rovinata dall'acquisto del progetto e dalla successiva dispendiosissima costruzione della vettura. Ovviamente la verità non si saprà mai essendo morti tutti



il preannuncio dell'aerodinamica, l'invenzione della linea aerodinamica. Nel 1910 la « Wiener Automobil-Zeitung » proclamava che la « linea » della Prinz Heinrich, assicurava al suo costruttore Porsche una fama mondiale. Era ancora troppo presto per parlare di « linea aerodinamica » e con una immagine semplice ed efficace la nuova sagoma venne battezzata « forma a tulipano ».

La costruzione « senza angoli, parafranghi — carrozzeria senza anelli, parafranghi — alanciati, fari e maniglie aerodinamici — aumentò di almeno dieci chilometri orari la velocità massima, senza che fosse neces-



Il mortale da 305 mm. in marcia: anche la monarchia del valzer sembra apprezzare...

sario apportare modifiche al motore, il quale, mentre con la vecchia carrozzeria consentiva una velocità massima di 125 chilometri all'ora, con la nuova carrozzeria « anti-vento » permetteva di raggiungere i 141 orari.

Premiata con 12 dei 17 trofei di tappa, la squadra Porsche-Fischer-Conte Schönfeld vinse la corsa Prinz Heinrich del 1910 alla quale parteciparono 176 concorrenti. Quelle che parteciparono si svolgeva interamente alla volta il tracciato si svolgeva interamente in Germania. Nella « Regione imperiale » della Lorena, i partecipanti transitarono a Molshelm sede della « Molshelmer Werkstätten di Bugatti » che più tardi quando la Lorena alla fine della guerra 1914-18 passò alla Francia, si trovò con colori francesi

a gareggiare con Porsche e con il costruttore della « Tatra ». Ledwinka, per la gloria della Corte degli Asburgo si degnò « grandiosamente » di prendere atto del rapporto sui successi delle vetture austriache e con questo l'interessamento degli ambasciatori ufficiali si esaurì. Ma quando la rivista austriaca « Automobil-Zeitung » giunse finalmente a riconoscere che la lotta contro la resistenza dell'aria era ormai diventata una scienza; quando la vettura tedesca « Blitz-Benz » con carrozzeria anti-vento stabilì il record di 228 chilometri all'ora Porsche era di nuovo altrove.

Nel 1911 le officine Skoda, a Pilsen, progettarono un mortale del calibro di 305 mm., tuttavia la commissione parlamentare austro-ungarica non accordò al Ministro della Guerra, generale Aufferberg, l'occorrenza necessari per la costruzione; i mortali però furono commissionati ugualmente. È ovvio che a cose fatte ci fu un gran vizio. Si trattava dei primi mortali pesanti motorizzati del mondo, capaci di lanciare proiettili del peso di 380 chili e il costruttore della motrice di 100 CV, per quell'enorme mezzo semovente, fu Ferdinand Porsche. Dal « Libro d'onore della nostra artiglieria » stampato a cura dell'esercito au-

striaco, togliamoci: « Il mortale da 305 mm., che partecipò alle prime azioni per la conquista delle fortezze belghe e francesi sul fronte occidentale, riportando notevoli successi, fu una sorpresa per tutto il mondo. La grande importanza di quest'arma consisteva non tanto nell'effetto dei colpi e nell'ampiezza del tiro quanto nella grande mobilità, che consentiva alle batterie dei mortali di seguire dovunque le armate in campo e di entrare in azione nel più breve tempo possibile. L'elemento sorpresa ebbe valore decisivo per gli attacchi, autentici colpi di mano, contro le fortezze belghe ».

« Iginosi » mezzi bellici (un problema che assillava i costruttori anche durante la seconda guerra mondiale). Nel 1915 Porsche inventò la motrice della sua « treno C », il cui motore a benzina azionava la motrice, mediante una dinamo, elettrica situata sui mozzi delle ruote del rimorchio. Basatamente quest'ultima in un veicolo dotato di forza motrice propria. Il « treno C » serviva a rendere mobile il mortale da 420 millimetri — il più grande mortale motorizzato che fosse mai stato costruito — la cui canna pesava 26 tonnellate.



... i quattro tempi del motore treno C con pezzo d'artiglieria da 420.

Trainati dalla motrice di Porsche, battezzata « Centinaio » per via dei suoi 100 cavalli di potenza, i mortali da 24 tonnellate furono a Douaumont, a Montmedy, in Gallia e parteciparono alla battaglia dell'Isone del 1917; superando i pantani e arrampicandosi per i passi montani più impervi.

Il « Centinaio » può essere considerato il coronamento del lavoro compiuto da Porsche nell'epoca prebellica. La potente motrice era stata infatti realizzata con l'accoppiamento di una dinamo e di un motore a benzina: il memorabile « sistema misto » di Porsche. L'idea, troppo costosa per vetture da turismo, si era infatti rivelata come l'unica possibile per motorizzare i

late ed ogni proiettile 1000 chilogrammi. Ogni mortale era ripartito sui sei « treni C »: uno per la canna, uno per l'allustro, uno per il basamento in ferro e gli altri per il trasporto di 20 granate per treno. Il convoglio poteva muoversi sulla strada, con l'aiuto di ruote supplementari, sulle linee ferroviarie ed anche sulle rotaie a scartamento ridotto.

Ferdinand Porsche sviluppò ulteriormente il suo mezzo di trasporto a benzina-elettricità a costui motrici a benzina provviste di dinamo che potevano, ognuna, alimentare i motori elettrici posti sui mozzi delle ruote di dieci rimorchi. Come il « treno C », anche questi treni composti



In alto, alcune pagine della pubblicazione riservata ai clienti Porsche negli anni Cinquanta. Al centro, la Porsche 356 Cabrio nel 1959. In basso, a sinistra, la Porsche numero 1; a destra, la Porsche Gmund Cabrio.

i partecipanti alla operazione, ossia lo stesso Dusio ed i due figli di Ferdinand Porsche (che nel frattempo era anche diventato “Herr Professor”) Ferdinand junior detto Ferdy e Luise sposata con il medico viennese Anton Piëch. Ferdinand morì nel 1951 dopo aver potuto ancora vedere ed approvare il progetto della Cisitalia Gran Prix. Luise era nata nel 1904 ed è morta nel 1999, ➤



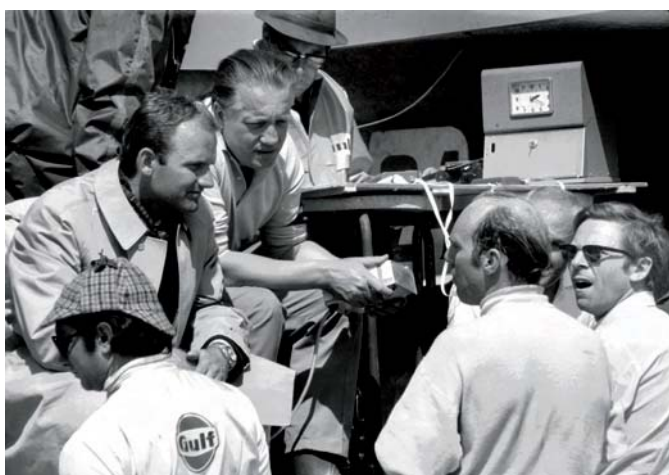


mentre il più giovane Ferdy era nato nel 1909 ed è morto nel 1998.

Ferdinand jr sin dall'inizio ha collaborato con il padre ed ha poi continuato nell'azienda che nel frattempo si è grandemente ampliata ed ha assunto la forma di società anonima per azioni.

Ferdinand jr e Luise Porsche hanno avuto quattro figli ciascuno, alcuni dei quali hanno inizialmente lavorato nell'azienda di famiglia ma l'hanno poi lasciata. In particolare è ben conosciuto in campo automobilisti-

co Ferdinand Piëch, figlio di Luise, nato nel 1937, che ha concluso da poco una brillante carriera che lo ha portato da direttore del reparto corse della Porsche alla Audi, fino alla massima carica del gruppo Volkswagen che ha lasciato nel 2002 per la pensione. Da ricordare la sua ultima presenza all'assemblea degli azionisti quando arrivò con una vettura stradale sperimentale che consumava meno di un litro per 100 km. "Butzi" è il soprannome di Ferdinand, ultimo figlio di Ferdy, nato nel 1935, che si è fatto un nome



Nella pagina precedente, da sinistra, Ferdinand Piëch, Ferdinand Alexander Porsche e Michel Piëch.

In questa pagina, dall'alto, intorno alla Porsche 911 2.0 Coupé posano Ferdinand, Anton ed Ernst Porsche; Ferdinand Piëch al suo "ultimo" viaggio per il Gruppo Volkswagen, a bordo della vettura sperimentale da 100 km con 1 litro; Ferdinand Piëch, Helmut Bott, Peter Falk, Pedro Rodriguez, Dick Attwood e Paul Frère alla Targa Florio del 1970.

nel campo del design essendo autore di numerose realizzazioni tra cui l'oggettistica con il suo nome. Attualmente il 100% delle azioni ordinarie della Porsche AG è in mano alle famiglie Porsche e Piëch, con una suddivisione che ovviamente è riservata ma si suppone che una maggioranza relativa sia di Ferdinand Piëch, che attraverso di essa ha conquistato anche una maggioranza importante nella stessa Volkswagen; il 100% delle azioni privilegiate è invece quotato in borsa. Molti giornalisti ricordano ancora i mitici incontri stampa con Piëch che parla un discreto italiano, è molto cortese ed ha la capacità di ridurre i problemi all'essenziale comprensibile. Richiesto un giorno quale fosse la qualità di suo nonno che più gli sarebbe piaciuto possedere, rispose "Il gruppo dei collaboratori".