

**»DIE LANGE, GERADEZU UNGEWÖHNLICHE  
LEBENSDAUER DIESES MODELLS MACHT  
MICH DOCH STOLZ DARAUF, AM ENDE  
MIT MEINER MEINUNG VOM 911 RECHT  
BEHALTEN ZU HABEN.«**

“Now that the 911 has been on the market for such an exceptionally long time, I’m proud that my opinion about it has proved to be right.”

Ferry Porsche 1968 mit  
seinem Sohn Ferdinand  
Alexander an einem  
Porsche 911 im Fabrikhof  
Werk II in Stuttgart-  
Zuffenhausen  
*Ferry Porsche in 1968,  
seen with his son  
Ferdinand Alexander and  
a Porsche 911 in the yard  
of #2 plant in Stuttgart-  
Zuffenhausen*



**»ÜBER DIE REZEPTE, ERFOLGREICH ZU SEIN,  
GIBT ES UNZÄHLIGE BÜCHER. IN IHNEN  
STEHEN ALLE MÖGLICHEN GUTEN TIPS. ICH  
HABE KEINES DIESER BÜCHER GELESEN.«**

“So many books have been written containing recipes for success  
They're full of useful hints. I haven't read any of them!”

Ferry Porsche an seinem  
85. Geburtstag am  
19. September 1994 auf  
dem Schüttgut in Zell am  
See

*Ferry Porsche's 85<sup>th</sup> birth-  
day on September 19, 1994  
at the 'Schüttgut' in Zell  
am See*





## DER ERSTE PORSCHE-SPORTWAGEN THE FIRST PORSCHE SPORTS CAR

Im Frühjahr 1947 formulierte Ferry Porsche seine ersten Überlegungen zum Bau eines auf Teilen des Volkswagen basierenden Sportwagens, der, zunächst als »VW-Sport« bezeichnet, die Konstruktionsnummer 356 erhielt. Der Porsche Junior-Chef hatte die Vision, »einen Sportwagen zu bauen, wie er mir selbst gefiel«. Anlässlich seines 75. Geburtstages erzählte Ferry Porsche über die Anfänge des Porsche 356: »Die Anregung kam, das kann man ruhig zugeben, durch Cisitalia. Diese Firma baute damals einen kleinen Sportwagen mit Fiat-Motor. Da sagte ich mir: Warum sollten wir nicht das Gleiche mit VW-Teilen tun können? Ähnliches hatten wir schon vor dem Krieg mit dem Berlin-Rom-Wagen getan. [...] Uns schwebte ein kleines, wendiges, leichtes Fahrzeug vor, das die Leistungen eines großen, leistungsstarken Wagens

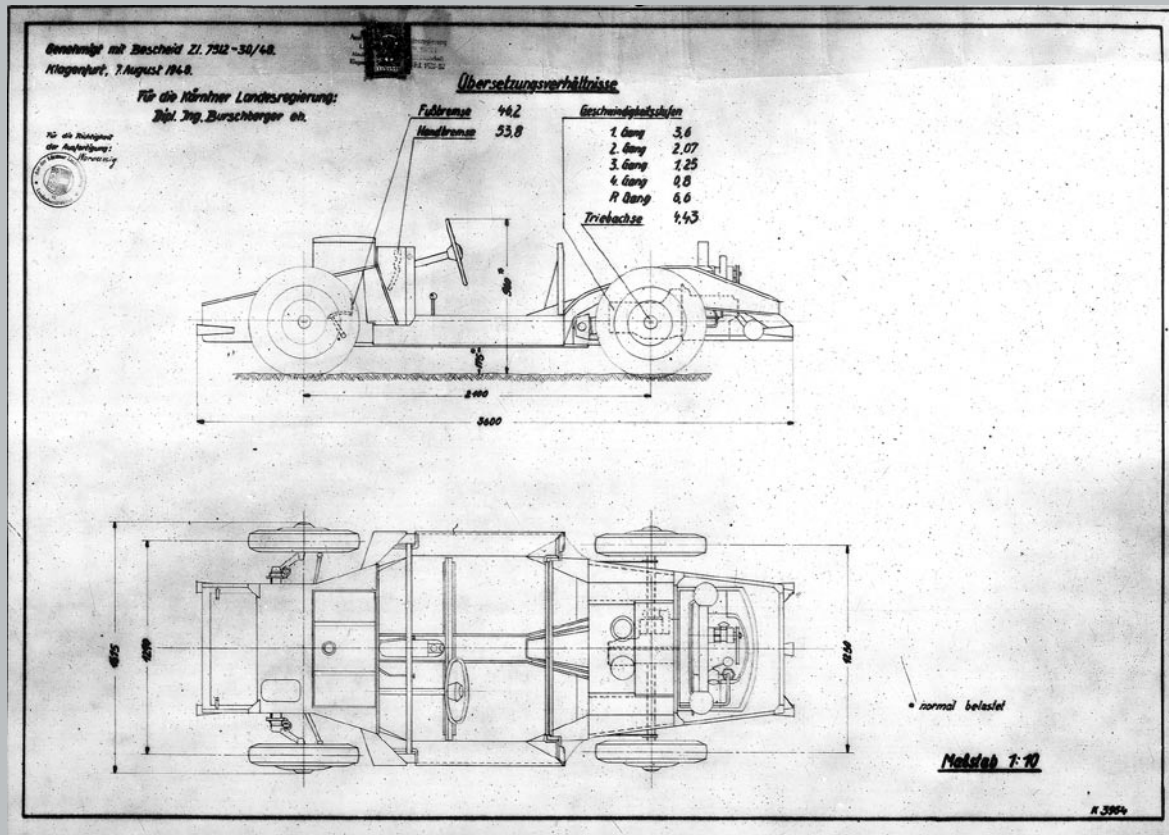
Ferdinand Porsche (rechts), Sohn Ferry (mitte) und Mitarbeiter Erwin Komenda mit dem Typ 356 »Nr.1« in Gmünd (1948)

*Ferdinand Porsche (right), his son Ferry (center) and Erwin Komenda from the Porsche staff with the Type 356 'No. 1' in Gmünd (1948)*

In the spring of 1947 Ferry Porsche formulated his ideas for a sports car based on the use of Volkswagen components. The project was known initially as 'VW Sport' and given the design number 356. Porsche's junior chief executive had a vision of "building a sports car the way I would like it!" At his 75<sup>th</sup> birthday celebrations, Ferry Porsche spoke about the early days of the Porsche 356 concept: "It's only fair to say that the suggestion came from the Cisitalia company, which was building a small sports car with a Fiat engine at that time. I said to myself: 'Why shouldn't we do the same with VW parts?' After all, we had done something similar before the war when we built the Berlin-Rome car [...] What we envisaged was a small, agile, lightweight car that would perform better than many a bigger car with a more powerful engine. We







LINKE SEITE: Der erste Sportwagen mit dem Namen Porsche: Typ 356 »Nr.1« (1948)

LEFT PAGE: The first sports car to carry the Porsche name: the Type 356 'No. 1' (1948)

Konstruktionszeichnung des Chassis Typ 356/2 (1948)  
Right page: Design drawing for the Type 356/2 chassis (1948)



Gespür auch unternehmerische Weitsicht besaß, beweist der am 17. September 1948 mit dem Volkswagenwerk-Geschäftsführer Heinrich Nordhoff ausgehandelte Vertrag über die Zulieferung von VW-Teilen sowie die Nutzung des VW-Vertriebsnetzes. Ferry Porsche erreichte, dass VW für jeden gebauten Käfer eine Lizenzgebühr an Porsche zahlte, da dieser schließlich vor dem Krieg von Porsche entwickelt worden war. Außerdem wurde mit der »Porsche-Salzburg Ges. m.b.H.« ein zentrales Büro zur Steuerung von Import, Vertrieb und Kundendienst für den Volkswagen in Österreich eingerichtet. Diese Vereinbarungen mit dem großen Volkswagenwerk bedeuteten Sicherheit für das junge Unternehmen Porsche – besonders in finanzieller Hinsicht. Die Grundlage für den Ausbau der Porsche KG als Sportwagenhersteller war geschaffen.

### **1950: DIE RÜCKKEHR NACH STUTTGART**

Mit zunehmendem Erfolg des Porsche 356 wurde offensichtlich, dass das provisorische Werk in Gmünd nicht ausreichte, um den Sportwagenbau weiter forcieren zu können. Zu mangelhaft war die technische Ausrüstung der österreichischen Fertigungsstätte,



Mit dem Volkswagenwerk-Geschäftsführer Heinrich Nordhoff (1952)

*With Heinrich Nordhoff,  
General Manager of the  
Volkswagenwerk (1952)*

matters was accompanied by the accomplishments of a far-sighted businessman was proved by the contract that he concluded on September 17, 1948 with Heinrich Nordhoff, the Volkswagenwerk's General Manager. This assured Porsche of a supply of VW parts and access to the VW sales network. Ferry Porsche also persuaded the Wolfsburg-based company to pay a license fee for every 'Beetle' it built, since the pre-war design was in fact a Porsche development. 'Porsche-Salzburg Ges.m.b.H.' was set up for Volkswagen in Austria as a central office for imports, sales and customer service. This agreement with the very much larger Volkswagenwerk meant security for the young Porsche company – especially in financial terms – and created a sound basis for Porsche KG to develop as a sports-car manufacturer.

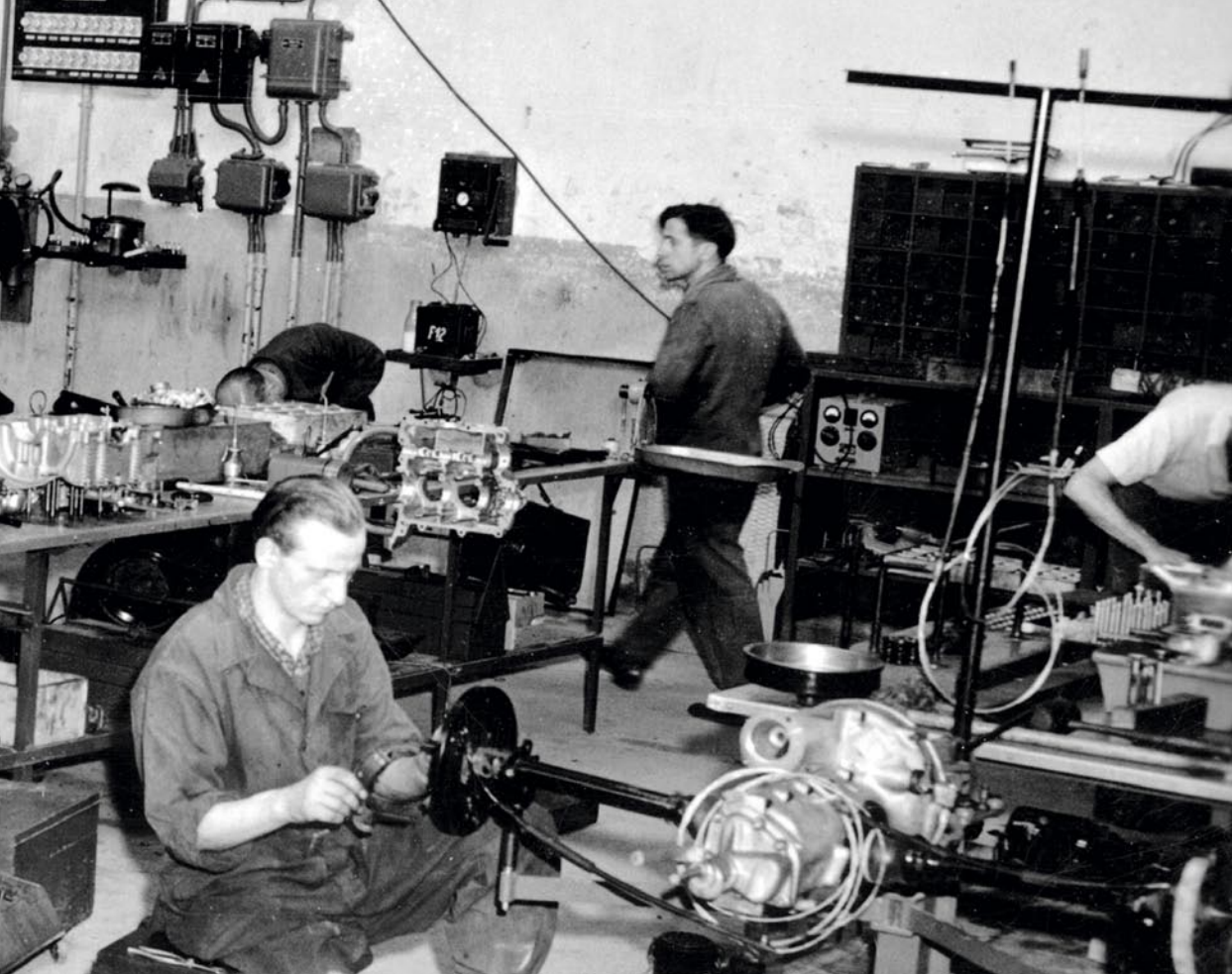
### **1950: RETURN TO STUTTGART**

The Porsche 356's increasing success made it obvious that the provisional factory in Gmünd did not have the capacity to boost sports-car sales any further. Its production facilities were inadequate, and business conditions in this Alpine province of Austria

Ferry Porsche (3.v.r.) und Vater Ferdinand (4.v.r.) mit einer Rohkarosse des Typ 356 im Hof der Karosseriefabrik Reutter in der Augustenstraße 82 in Stuttgart-West (1950)  
*Ferry Porsche (third from right) with his father Ferdinand (fourth from right) and a Type 356 bodyshell, in the yard of the Reutter coachbuilding company on Augustenstrasse 82, Stuttgart-West (1950)*







1950: Ferdinand Porsche (3. v. l.) auf einem Rundgang durch die Porsche-Werkstatt in Stuttgart-Zuffenhausen. Neben ihm (rechts) sein Sohn Ferry

1950: Ferdinand Porsche (third from left) on a tour of inspection of the Porsche workshop in Stuttgart-Zuffenhausen. On his left, his son Sohn Ferry







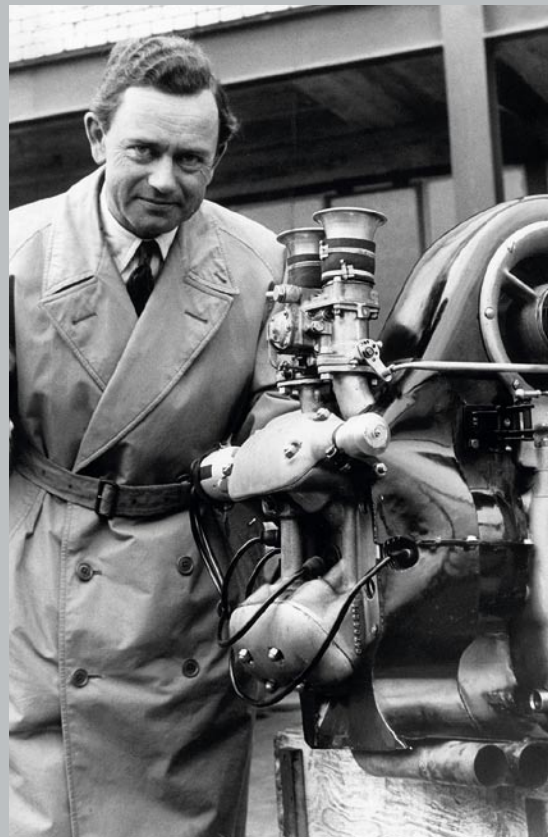
**LINKE SEITE:** Nach der Rallye Mitternachtssonne 1950 auf dem Killesberg in Stuttgart: Joachim Erbprinz zu Fürstenberg, Ferry Porsche, Constantin Graf von Berckheim, Günther Graf von Hardenberg, Friedrich Prinz zu Fürstenberg  
**LEFT PAGE:** At Killesberg Park in Stuttgart, after the 1950 Midnight Sun Rally: Hereditary Prince Joachim zu Fürstenberg, Ferry Porsche, Constantin Count von Berckheim, Günther Count von Hardenberg and Friedrich Prince zu Fürstenberg

**LINKS:** Ferry Porsche mit seinem Sohn Wolfgang bei einer Versuchsfahrt (1954)

**RECHTS:** Der Viernockenwellenmotor Typ 547, auch »Fuhrmann-Motor« genannt, wurde zur Grundlage zahlreicher Porsche-Rennerfolge

**LEFT:** Ferry Porsche with his son Wolfgang, on a test run (1954)

**RIGHT:** The Type 547 engine with four overhead camshafts, also known as the 'Fuhrmann engine', was the basis for many Porsche racing successes









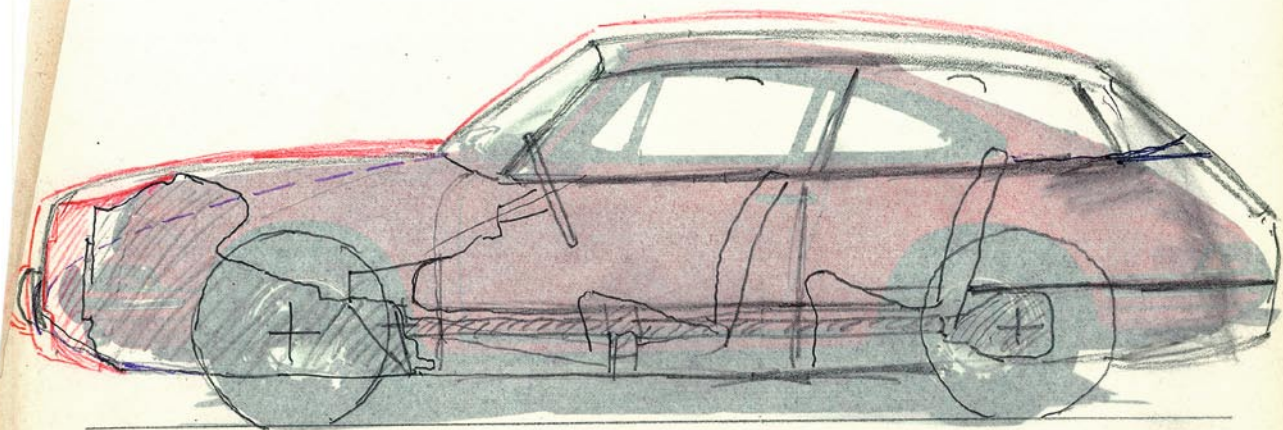
**LINKE SEITE:** Ferry Porsche (mit kariierter Schirmmütze), Mitarbeiter Hans Klauser und Wolfgang Porsche an der Box während des 24-Stunden-Rennens in Le Mans 1956

**LEFT PAGE:** Ferry Porsche (wearing a checkered peaked cap), departmental employee Hans Klauser and Wolfgang Porsche in the pits at the 1956 Le Mans 24-hour race

Bei den 24 Stunden von Le Mans 1960  
At the 1960 Le Mans 24-hour race



Auf kürzestem Wege gebracht ist dieses Modell, das den 2-Liter-Carrera ablöst, in Leistung, Ausstattung und Fahrkomfort ein 2/2-sitziges Coupé europäischer Spitzenklasse.



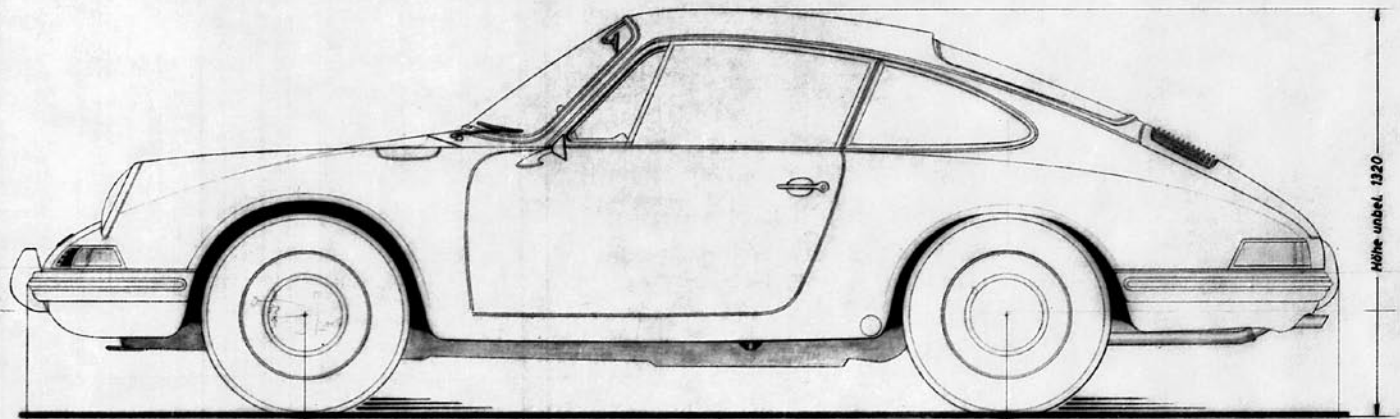
Bereits Anfang der 70er Jahre ließ er seine Konstrukteure ein allradangetriebenes Fahrzeug mit Sechszylindermotor entwerfen, um, so Ferry Porsche, einmal »als zweites Standbein eine Art Range Rover zu bauen.« Vom Erfolg dieser Idee überzeugt, sagte er 1989 in einem Interview: »Wenn wir ein Geländefahrzeug nach unseren Qualitätsvorstellungen bauten, und vorne steht Porsche drauf, würde es auch verkauft.« Verwirklicht wurde diese Version im Jahr 2002, als Porsche mit dem sportlichen und geländegängigen Mehrzweckfahrzeug Cayenne in das Marktsegment der Sports Utility Vehicles (SUV) einzog. Mit seiner Einschätzung über den Erfolg eines geländegängigen Porsche hat Ferry Porsche Recht behalten, denn seit seiner Markteinführung sind inzwischen mehr als eine viertel Million Einheiten des Porsche Cayenne abgesetzt worden.

Eine weitere Vision Ferry Porsches war der Wunsch nach einem viertürigen Porsche. Seit den Tagen des Typ 356 hat er sich mit diesem Thema beschäftigt und im Entwicklungsbereich mehrfach Studien beauftragt. Aus technischen und modellpolitischen Gründen konnte er die Verwirklichung nicht mehr erleben. Mit dem viertürigen Gran Turismo Panamera, der passend

Eigenhändige Zeichnung  
eines viersitzigen Porsche  
von Ferry Porsche  
*Ferry Porsche's drawing  
of a four-seat Porsche*

a kind of Range Rover and a second leg to stand on.” He was convinced that this idea would be a success, and even in 1989 told an interviewer: “If we build an off-road model according to our standards of quality, and it has a Porsche badge on the front, people will buy it!” This vision came true in 2002, when Porsche entered the Sports Utility Vehicle (SUV) market segment with the Cayenne. Ferry Porsche’s estimate of the potential represented by an off-road Porsche model proved to be absolutely correct; since it was launched, more than a quarter of a million Porsche Cayennes have been sold.

Ferry Porsche had another vision, too: he wanted to build a four-door Porsche. This topic had interested him ever since the early days of the 356, and he asked the development staff more than once to draw up a design study. For technical reasons and model-policy reason, such a car never went into production. Now the Panamera, a true ‘gran turismo’ model, has reached the market, in time to celebrate the centenary of Ferry Porsche’s birth. It is a fitting tribute to the man who established Porsche as a sports-car manufacturer and ran the company for so long.



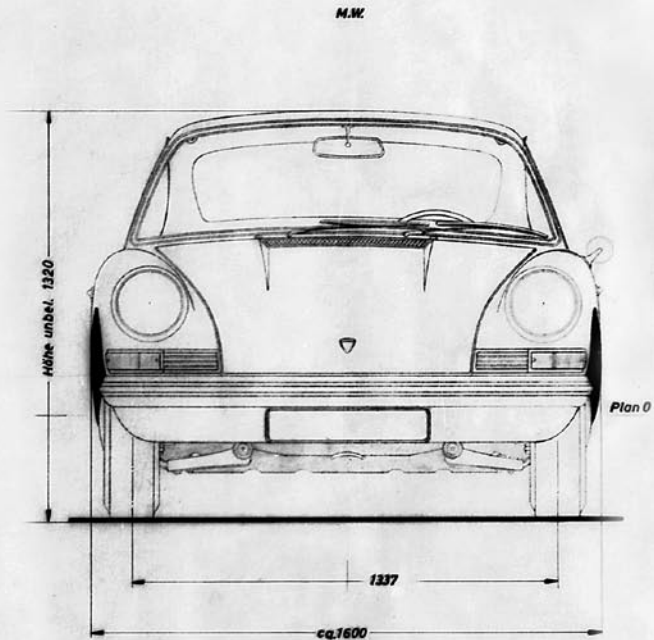
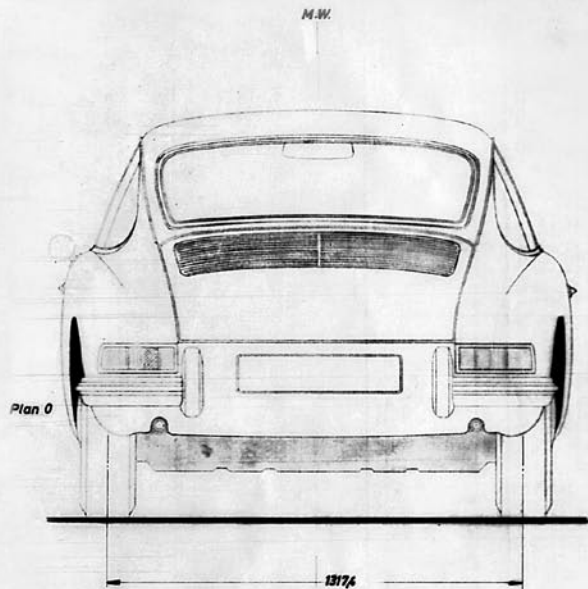
2215

1050

ca. 4135

mit Horn vorn ca. 4163

Höhe unbel. 1320



Zeichnung Typ 901 vom 24. April 1964  
Drawing of the Type 901, April 24, 1964