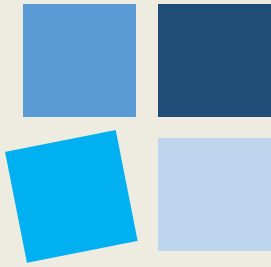
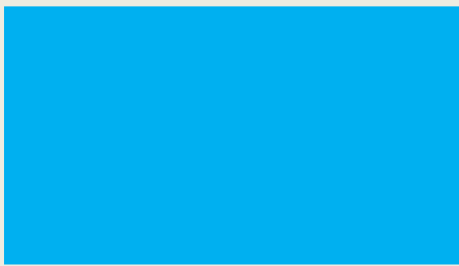


Bibliographie / Bibliography



Historique en français

Historical background in English



Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

La réussite Porsche

Lothar Boschen & Jürgen Barth

E.P.A

Historique en français

Ferdinand Anton Ernst Porsche, dit Ferry Porsche est le fils de l'ingénieur Ferdinand Porsche et de Aloisia Johanna Kaes. Il naît 5 ans après sa sœur Louise le 19 Septembre 1909 à Wiener Neustadt en Basse-Autriche.

Ingénieur de formation alors que son père n'a jamais eu d'autre formation d'ingénierie que sa qualité d'auditeur libre à l'établissement d'enseignement technique supérieur de Vienne, il est diplômé de l'école de stylisme d'Ulm. Il est incorporé en 1931 à la société tout juste créée par son père dont l'objet social est l'expertise pour la construction de moteurs et de voitures.

Le concept d'une petite voiture populaire est depuis longtemps dans l'imaginaire de Ferdinand, mais le projet est repoussé à plusieurs reprises faute de financement. C'est lorsqu'Adolf Hitler décide que chaque Allemand doit posséder soit une voiture soit un tracteur, que l'idée redevient d'actualité.

En 1938, la firme allemande propose le premier prototype de la KdF-Wagen Kraft durch Freude qui sera rebaptisée Volkswagen après la guerre. Elle ne prendra le nom commercial de « Coccinelle » qu'à son importation en France. Une usine est spécialement construite à Wolfsburg pour la production de la version civile mais surtout de la version militaire, la Kübelwagen.

Parallèlement le bureau de design continue son activité de conception de voitures de courses notamment pour Auto Union, dont la Flèche d'argent Silberpfeil pilotée par Bernd Rosemeyer et qui s'illustrera dans toutes les courses.

Le bureau d'études participe au développement d'engins militaires : le Jagdpanzer Elefant et le Panzerkampfwagen Maus.

En novembre 1945, dans le cadre des réparations de guerre, le bureau d'études est invité à poursuivre la conception de Volkswagen en France et à déplacer l'usine d'équipements.

Les autorités françaises invitent le 15 décembre 1945, Ferdinand et Ferry Porsche à visiter les usines Renault pour donner leur avis sur la Renault 4CV. Une fois sur place, ils sont immédiatement arrêtés et accusés d'être des criminels de guerre et des opportunistes du 3e Reich, qui ont fait travailler de force des ouvriers français dans les usines Volkswagen en Allemagne, durant la Seconde Guerre mondiale. On leur propose de payer une importante somme d'argent en échange de leur libération. N'ayant que la moitié de la somme, il est décidé que Ferry reparte en Allemagne.

Alors que son père était en captivité, Ferry a tenté de maintenir l'entreprise. Il signe notamment un contrat avec son ami Piero Dusio pour la conception de la Porsche 360 Cisitalia. Piero Dusio n'a jamais pu aligner la voiture en compétition, mais l'argent soulevé pour l'entreprise fut utilisé pour payer le restant de la somme nécessaire à la libération de Ferry en 1947.

La société a également commencé à travailler en 1948 sur un nouveau design, la Porsche 356, première voiture à porter la marque Porsche. Il s'agissait en fait d'une Volkswagen Coccinelle modifiée. L'entreprise se trouvait à Gmünd en Carinthie (une région d'Autriche) à l'époque, ayant évacué Stuttgart en 1944 pour éviter les raids de bombardements alliés. La société a commencé à fabriquer la Porsche 356 dans une ancienne

scierie dans Gmünd. Ils ont fabriqué 49 voitures, qui ont été construites entièrement à la main.

La famille Porsche retourne à Stuttgart en 1949 sans savoir comment redémarrer leurs activités. Les banques n'ont pas accordé de crédits à l'usine et la compagnie était encore sous l'embargo américain et ne pouvait donc pas être prise en garantie. Ferry Porsche produisit cependant une série limitée de la 356. La version de série faite à Stuttgart possédait un corps en acier soudé au tube central au lieu de l'aluminium utilisé dans la version limitée. Lorsque Ferdinand Porsche, déjà malade, a vu pour la première fois à Stuttgart - Zuffenhausen l'alignement des voitures portant son nom, il fut terrassé par l'émotion et eut une attaque cardiaque. Quand son père meurt le 30 janvier 1951, Ferry reprend les rênes de l'entreprise. Plus de 78 000 Porsche 356 ont été fabriqués en 17 ans. Les dernières 356 sortirent avec un quatre cylindres à plat totalement conçu par Porsche.

Porsche a, par la suite, été contacté par Volkswagen pour plus de consultation et a reçu une redevance sur chaque type I Volkswagen (Coccinelle) fabriquée. Porsche obtint ainsi une situation financière confortable, étant donné que plus de 20 millions de types l'ont été construites.

En 1959, le bureau de style dirigé par Ferry Porsche ébauche la première 911, esthétiquement proche de la 356. Cette première génération reprend les codes visuels et le moteur à l'arrière. Mais on opte pour un six cylindres à plat de 2 litres, plus léger au couple enthousiasmant et au son particulier. Ferry renonce à la carrosserie tricorps de la 356 chère à son père et dessine une voiture aux lignes fluides en adoptant un arrière « fastback » dans l'optique de loger quatre adultes et qui a également l'avantage d'avoir un meilleur coefficient de traînée. La simplicité des lignes est une évidence et la facilité de fabrication est une nécessité absolue.

Quatre ans plus tard, au Salon de l'automobile de Francfort 1963, Porsche dévoile son cinquième et dernier prototype, baptisé « 901 », qui préfigure à peu de chose près, le modèle de série 4. Cependant Peugeot ayant déposé tous les numéros comportant un zéro central, le nom fut abandonné au profit de l'actuelle désignation « 911 »

Le jeudi 11 mai 2017 est sorti des chaînes de montage de l'usine de Zuffenhausen le millionième exemplaire de Porsche 911.

De 1972 jusqu'à sa mort en 1998, Ferry Porsche assume la présidence du Conseil de Surveillance. Il aura contribué à l'essor industriel de la marque et sa reconnaissance mondiale.

Ferry Porsche est l'oncle de Ferdinand Piëch, qui travailla au développement dans les années 1960 des Porsche 908 et 917 et qui devint directeur puis Président du Groupe Volkswagen de 1993 à 2015.

Historical background in English

Ferdinand Anton Ernst Porsche, called Ferry Porsche is the son of the engineer Ferdinand Porsche and Aloisia Johanna Kaes. He was born 5 years after his sister Louise on 19 September 1909 in Wiener Neustadt in Lower Austria.

While his father never had any engineering training other than his capacity as a free auditor at the Vienna Higher Technical School, he studied and became engineer. He graduated from the School of Design in Ulm. He was incorporated in 1931 into the company just created by his father whose social object is the expertise for the construction of engines and cars.

The concept of a small popular car was an old idea of Ferdinand senior, but the project is postponed for lack of money. When Adolf Hitler decides that every German must own either a car or a tractor, that the idea becomes relevant again.

It is only in 1938 that the German firm revealed the first prototype of the “KdF-Kraft durch Freude Wagen” to be renamed “Volkswagen” after the war. It will only take the commercial name of «Coccinelle» when imported into France. A factory was specially built in Wolfsburg for the production of the road version but especially the military version, the “Kübelwagen”.

At the same time, the design office keeps designing racing cars for Auto Union in particular, including the “Silberpfeil” “silver arrow” driven by Bernd Rosemeyer and that will participate all type of races.

The design office participates in the development of military machines: the Jagdpanzer Elefant and the Panzerkampfwagen Maus.

In November 1945, as part of the war repairs, the design office is invited to continue the design of Volkswagen in France and to move the equipment factory.

On 15 December 1945, the French authorities invite Ferdinand and Ferry Porsche to visit the Renault factories to give their opinion on the Renault 4CV. Once there, they are immediately arrested and accused of being war criminals and opportunists of the 3rd Reich, who forced French workers to work in Volkswagen factories in Germany, during the Second World War. They are required a large sum of money in exchange for their release. With only half the money, it is decided that Ferry should return to Germany.

While his father was in jail after WWII, Ferry tried to maintain the business. He signed a contract with his friend Piero Dusio for the design of the Porsche 360 Cisitalia. Piero Dusio was never able to enter the car in competition, but the money raised for the company was used to pay the rest of the amount needed for Ferdinand’s release in 1947.

The company also began working in 1948 on a new design, the Porsche 356, the first car to be Porsche branded. It was actually a modified Volkswagen Beetle. The plant was in Gmünd in Carinthia (a region of Austria) at the time. It has been evacuated from Stuttgart in 1944 to avoid Allied bombing raids. The company started manufacturing the Porsche 356 in a former sawmill in Gmünd. They manufactured 49 cars, which were built entirely by hand.

The Porsche family moved to Stuttgart in 1949 without knowing how to restart the business activities. The banks did not give credit to the plant and the company was still under the American embargo and therefore could not be taken as collateral. Ferry Porsche however produced a limited series of the 356. The production made in Stuttgart was made of a steel body welded to the central tube instead of the aluminum used in the limited version.

When Ferdinand Porsche, already ill, saw for the first time in Stuttgart - Zuffenhausen the alignment of the cars bearing his name, he was overwhelmed by emotion and had a heart attack.

When his father died on 30 January 1951, Ferry took over the management of the company.

More than 78,000 Porsche 356 have been manufactured in 17 years. The last 356 came out with a flat four-cylinder engine designed by Porsche.

Porsche was subsequently contacted by Volkswagen for further consultation and received a royalty on each type I Volkswagen (Beetle) manufactured. Porsche thus obtained a comfortable financial position, since more than 20 million types of it were built.

Thanks to the royalties earned on the production of Beetles, Porsche's financial situation improved significantly. In fact more than 20 million cars were built.

In 1959, the style office headed by Ferry Porsche sketched the first 911, aesthetically close to the 356. This first generation uses visual codes and the engine at the rear. But a two-liter flat-top six-cylinder engine is adopted, lighter with exciting torque and special sound. Ferry cancels the 3 parts body of the 356 dear to his father and designs a car with fluid lines adopting a «Fastback» rear end to welcome four adults and which also has the advantage of having a better drag coefficient. The simplicity of the lines is obvious and the ease of manufacture is an absolute necessity.

Four years later, at the 1963 Frankfurt Motor Show, Porsche reveals the fifth and final prototype, called «901», which foreshadows the series model 4. However, since Peugeot had filed all the numbers with a central zero, the name was abandoned in favor of the current name «911».

On Thursday, May 11, 2017, the one millionth copy of Porsche 911 was released from the assembly lines of the Zuffenhausen factory.

From 1972 until his death in 1998, Ferry Porsche was the President of the Supervisory Board. He contributed to the brand's industrial development and its worldwide renown.

Ferry Porsche is the uncle of Ferdinand Piëch, who worked in the development of the Porsche 908 and 917 in the 1960s and who became director then Chairman of the Volkswagen Group from 1993 to 2015.