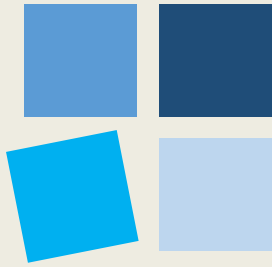
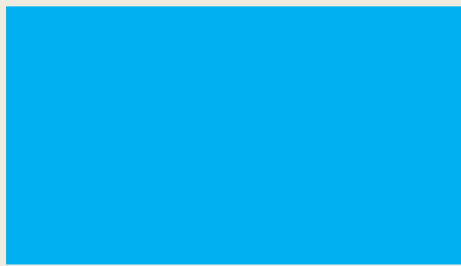


# Bibliographie / Bibliography



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 Porsche naît le 3 septembre 1875 en royaume de Bohême à Maffersdorf actuelle Tchéquie.

Il débute sa carrière à 18 ans en Autriche dans la compagnie d'électricité nationale. Ingénieur ingénieur de génie mécanique pourtant sans diplôme ni autre formation que sa qualité d'auditeur libre à l'établissement d'enseignement technique supérieur de Vienne Ferdinand Porsche développe son invention de moteur-roue pour laquelle il dépose un brevet en 1899.

A 22 ans il est recruté par Jacob-Lohner & Comp comme inventeur au bureau d'études des voitures électriques. De son imagination naît la Toujours Contente en opposition à la Jamais Contente de Camille Jenatton, qui remporte de nombreuses courses. Il s'associe à Ludwig Lohner pour développer la première automobile hybride essence électrique équipé du premier moteur à essence Daimler. Ces innovations illustrent parfaitement les perspectives fabuleuses du progrès scientifique et technique, la révolution industrielle en marche et l'œuvre futuriste utopique de Jules Verne très en vogue à l'époque.

En 1903, il épouse Aloisia Kaes avec qui il a deux enfants, Louise en 1904 et Ferdinand Anton Ernst en 1909 qui sera plus connu adulte sous le diminutif de Ferry Porsche.

Quand en 1906 la production des voitures électriques hybrides s'arrête et il rejoint l'entreprise Daimler dont il devient le directeur général puis succède à Paul Daimler au poste de PDG en 1923.

En 1916, il reçoit le titre de Doctorat honoris causa de l'Université de Vienne et celui de Stuttgart en 1924. Il fusionne les entreprises Daimler-Mercedes-Benz qui devient le fleuron de la compétition automobile des années 1920 et 1930.

En 1929 il quitte Daimler-Mercedes-Benz et se replie sur la sidérurgie qui périclité des suites du krach boursier.

Le 6 mars 1931, il crée sa propre société de bureau d'études Porsche au 24 Kronenstrasse à Stuttgart et y intègre son fils tout juste diplômé de l'école de stylisme d'Ulm.

Il est un acteur majeur de l'industrie automobile allemande durant la Seconde Guerre mondiale. Il développe la Kdf-Wagen (Kraft durch Freude, la « Force par la Joie) qui deviendra ensuite la Volkswagen ; la voiture du peuple et applique les méthodes d'organisation scientifique du travail révolutionnaires Taylorisme et Fordisme. Pour la course automobile, il développe pour Auto Union les Flèches d'Argent qui remportent un grand nombre de victoires. Il fabrique aussi du matériel de guerre pour l'armée et est chargé de contrôler la collaboration industrielle de l'usine Peugeot de Sochaux.

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.

Ferdinand Porsche est emprisonné vingt mois sans procès, dans diverses prisons françaises à titre de prisonnier de guerre. Ne supportant pas sa détention, sa santé fragile se dégrade rapidement, et il sombre dans la dépression.

Alors que son père est en captivité, Ferry tente 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 est utilisé pour payer le restant de la somme nécessaire à la libération de Ferry en 1947.

La société commence également à travailler en 1948 sur un nouveau design, la Porsche 356, première voiture à porter la marque Porsche. Il s'agit 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 parvient à produire 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. Il meurt le 30 janvier 1951.

Il ne verra pas les premières Porsche 911 ni l'important succès commercial de l'entreprise Porsche qu'il a fondée en 1931. Son fils et ses petits-fils héritiers Ferdinand Anton Ernst Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, Wolfgang Porsche, et Ferdinand Piëch lui succèdent à la direction de Porsche, Volkswagen puis Volkswagen AG.

# Historical background in English

Ferdinand Porsche was born on 3 September 1875 in the Kingdom of Bohemia in Maffersdorf, now the Czech Republic.

He began his career at the age of 18 in Austria with the national electricity company. An ingenious mechanical engineer with no formal education other than as an auditor at the Vienna University of Applied Sciences, Ferdinand Porsche developed his wheel-motor invention, for which he filed a patent in 1899.

At the age of 22 he was recruited by Jacob-Lohner & Comp as an inventor in the design office for electric cars. His imagination gave birth to the "Toujours Contente" (Always Happy) in opposition to Camille Jenatton's "Jamais Contente" ("Never Happy"), which won numerous races. He joined forces with Ludwig Lohner to develop the first hybrid petrol-electric car equipped with the first Daimler petrol engine. These innovations perfectly illustrate the fabulous prospects of scientific and technical progress, the industrial revolution in progress and the utopian futuristic work of Jules Verne, which was very much in vogue at the time.

In 1903, he married Aloisia Kaes with whom he had two children, Louise in 1904 and Ferdinand Anton Ernst in 1909, who would become better known as Ferry Porsche in adulthood.

When in 1906 the production of hybrid electric cars came to a halt, he joined the Daimler Company and became its managing director, succeeding Paul Daimler as CEO in 1923.

In 1916 he was awarded an honorary doctorate from the University of Vienna and in 1924 from the University of Stuttgart. He merged the companies Daimler-Mercedes-Benz, which became the flagship of motor racing in the 1920s and 1930s.

In 1929 he left Daimler-Mercedes-Benz and turned to the steel industry, which declined when the stock market crashed

On 6 March 1931, he created his own design office at 24 Kronenstrasse in Stuttgart and took on his son, who had just graduated from the Ulm School of Design.

He was a major player in the German car industry during the Second World War. He developed the Kdf-Wagen (Kraft durch Freude, "Strength through Joy"), which later became the Volkswagen, the people's car, and applied the revolutionary scientific work organization methods of Taylorism and Fordism. For motor racing, he developed the "Silver Arrows" for Auto Union, which won a large number of victories. He also manufactured war material for the army and was in charge of controlling the industrial collaboration of the Peugeot factory in Sochaux.

In November 1945, as part of the war reparations, the design office was asked to continue designing the 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 factory to give their opinion on the Renault 4CV. Once there, they were immediately arrested and accused of being war criminals and opportunists of the Third Reich, which had forced French workers to work in the Volkswagen factories in Germany during the Second World War. They were offered a large sum of money in exchange for their release. With only half the money, it was decided that Ferry would return to Germany.

Ferdinand Porsche was imprisoned for twenty months without trial in different French prisons as a prisoner of war. Unable to bear his detention, his fragile health rapidly deteriorated and he sank into depression.

While his father is in captivity, Ferry tries to keep the company going. He signed a contract with his friend Piero Dusio to design the Porsche 360 Cisitalia. Piero Dusio was never able to race the car, but the money raised for the company was used to pay the rest of the money needed for Ferry's father release in 1947.

The company also began work in 1948 on a new car, the Porsche 356, the first car to carry the Porsche name. It was in fact a modified Volkswagen Beetle. The company was located in Gmünd in Carinthia (a region of Austria) at the time, having evacuated Stuttgart in 1944 to avoid Allied bombing raids. The company began manufacturing the Porsche 356 in a former sawmill in Gmünd. They produced 49 cars, which were built entirely by hand.

The Porsche family returned to Stuttgart in 1949 without knowing how to restart their business. The banks did not grant credit to the factory and the company was still under the American embargo and therefore could not be taken as collateral. Ferry Porsche did manage to produce a limited edition of the 356. The production version made in Stuttgart had a steel body welded to the central tube instead of the aluminum used in the limited version.

When Ferdinand Porsche, who was already ill, first saw the line-up of cars bearing his name in Stuttgart - Zuffenhausen, he was overcome by emotion and suffered a heart attack. He died on 30 January 1951.

He did not see neither the first Porsche 911s nor the great commercial success of the Porsche Company he founded in 1931. His son and grandson heirs Ferdinand Anton Ernst Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, Wolfgang Porsche, and Ferdinand Piëch succeeded him at the head of Porsche, Volkswagen and later Volkswagen AG.