



PORSCHE MUSEUM



De triomfboog van Porsche

Enkele maanden geleden opende Porsche in Zuffenhausen bij Stuttgart een gloednieuw museum. In het meer dan 50 miljoen euro kostende gebouw, kunnen liefhebbers de mooiste auto's uit de 60-jarige geschiedenis van het sportwagenmerk bewonderen. Meer aanleiding hadden wij niet nodig om terug te kijken op het succesverhaal van de familie Porsche.

Op 8 juni 1948 werd uit een loods in het Oostenrijkse Gmünd een kleine, lichte sportwagen naar buiten gerold. De nu Porsche Nr. 1 genoemde bolide heette toen voluit Typ 356 Roadster, het 356ste project van Porsche. Deze grotendeels uit onderdelen van de Volkswagen Kever opgebouwde sportwagen mocht dan wel de eerste auto van de door Ferry Porsche opgerichte firma zijn, zijn vader Ferdinand (1875 – 1951) had er al een rijkgevulde carrière opzitten.

Geniaal ingenieur

Ferdinand Porsche was een veelzijdige self-made man met briljante ideeën. In 1900 ontwierp hij in opdracht van de Oostenrijkse koetsenbouwer Lohner een soort koets zonder paarden, die werd aangedreven door vier in de wielen gemonteerde elektrische motoren. Na voor verschillende autoconstructeurs te hebben gewerkt, richtte Porsche in 1931 in Stuttgart een eigen studie bureau op. De opdrachten stroomden binnen. Voor Auto Union bedacht hij een revolutionaire racewagen.

Terwijl iedereen vasthield aan het concept motor voorin en achterwielaandrijving, pakte Porsche uit met een centraal achter de rijder gemonteerde motor. En in diezelfde periode stelde hij zijn bekendste project voor: de Volkswagen. Porsche speelde al langer met de idee om een auto voor het volk te bouwen. Een eenvoudig, licht en goedkoop wagentje dat massaal zou gebouwd worden.

Bij Mercedes had hij eerder al bot gevangen, maar bij uitgerekend Adolf Hitler vond hij een luisterend oor. Hitler had het plan om Duitsland vol snelwegen te leggen en om iedereen mobiel te maken.

De 'volkswagen' van Porsche paste daarom uitstekend in zijn kraam. Alleen zou hij niet Volkswagen maar KdF-wagen heten. Kraft durch Freude en dankzij een terplekke bedacht spaarsysteem met KdF-zegels kon iedere Duitse arbeider voor zijn eigen auto sparen. Helaas voor de spaarders had Hitler andere plannen en op het moment dat de eerste auto's moesten geleverd worden, was de Tweede Wereldoorlog uitgebroken. Fritz-met-de-pet kon naar zijn auto fluiten.

Familiebedrijf

Hoewel het historisch is bewezen dat Ferdinand Porsche nooit lid is geweest van de Nazi-partij, moest hij samen met zijn gezin de wijk nemen naar Oostenrijk. "In die periode moest iedereen die in Duitsland industriële plannen had en geld nodig had, bij de Nazi's passeren", vergoelijken historici de foute keuze.

Een argument dat toen geen hout sneed, want Ferdinand Porsche werd op verdenking van oorlogsmisdaden in een Franse cel opgesloten. Samen met zijn schoonzoon Anton Piëch, advocaat en vader van alweer een Ferdinand, die vanaf de jaren '60 een prominente rol bij Porsche zou gaan spelen.

lees verder >>



In 1950 keert de familie Porsche terug naar Duitsland en het jonge automerk vestigt zich in Zuffenhausen. Eerst in houten bakken, maar al snel eist de baksteen in de maag zijn rechten. En er wordt een nieuw model gebouwd: de 356 Coupé. In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, een compleet andere auto dan de 356 Roadster. Die was volledig uit aluminium gemaakt, woog amper 585 kilogram en had een centraal, voor de achterwielen gemonteerde motor. De Coupé daarentegen is van staal, zet 745 kilogram op de weegschaal en ziet zijn motor helemaal naar achter verhuizen.

Een concept dat vandaag nog steeds wordt gebruikt voor de 911. Op 3 september 1950 krijgt Ferdinand Porsche er een tje voor zijn 75ste verjaardag. Veel plezier beleeft hij echter niet aan zijn cadeau. In januari 1951 sterft de stamvader. Zijn auto, die uiteraard ook in het museum staat en de bijnaam Ferdinand kreeg, komt na zijn dood op de ontwikkelingsafdeling terecht, waar hij acht jaar later na 400.000 testkilometers met pensioen mag.

Terwijl Ferry Porsche nog steeds aan het hoofd staat, dient een andere telg van de familie. Zijn zoon Ferdinand Alexander, bijgenaamd 'Butzi', neemt het ontwerp van de legendarische 911 voor zijn rekening. Die auto wordt in 1964 voorgesteld als de Porsche 901, het 901ste project van Porsche. Zo wordt de traditie gerespecteerd. Maar dat is niet naar de zin van Peugeot, dat de typebenaming met drie cijfers en een nul in het midden had laten beschermen. Porsche kiest eieren voor zijn geld en herdoopt de auto tot 911.

Bij het ontwerpen van de 911 heeft 'Butzi' Porsche rekening gehouden met de eisen die zijn grootvader stelde. Die wilde zonder zijn hoed af te nemen in een Porsche kunnen stappen. Wat de bijna rechtopstaande voorruit verklaart. Later sticht 'Butzi' Porsche Design en creëert hij Porsche-brillen en andere accessoires. Vandaag is hij nog steeds één van de grootste aandeelhouders.

Ferdinand Piëch, nog een kleinzoon van Ferdinand Porsche, start zijn carrière in het begin van de jaren '60. Hij werkt mee aan de ontwikkeling van de 911, maar maakt pas naam als briljant ingenieur wanneer hij enkele jaren nadien uitpakt met de 917, één van de meest succesvolle en meest tot de verbeelding sprekende racewagens uit die tijd. Later stapt Piëch over naar Audi, waar hij de legendarische Quattro voor zijn rekening neemt om het nadien tot grote baas van het VW-concern te schoppen. In 2002 gaat Piëch met pensioen, maar achter de schermen heeft hij de touwtjes nog steeds stevig in handen.

Onklopbaar

De naam Porsche is ook onlosmakelijk verbonden met autosport. Al in 1951 deed een Porsche voor het eerst mee in de 24 uur van Le Mans. Een 356 wordt 20ste algemeen en eerste in zijn klasse. Het is het begin van een lange liefdesrelatie tussen het Duitse merk en de Franse etmaalrace.

Toch duurt het tot 1970 vooraleer Porsche de 24 uur van Le Mans wint, niet toevallig met een 917. Vanaf dan is er geen houden meer aan. Met racewagens als de 936 en de 956/962 lukt Porsche een ware zege-reeks. Onder andere met Jacky Ickx aan het stuur. Onze landgenoot wint tussen 1976 en 1982 vier keer Le Mans voor Porsche.

Porsche maakt ook furore in de Formule 1. Het debuteert in 1961 in de topklasse van de autosport en behaalt in 1962 zijn eerste en enige overwinning in de Grote Prijs van Frankrijk.

Echt succes kent het in de jaren '80 als motorenleverancier voor McLaren. TAG, Techniques d'Avant Garde, de Saudi-Arabisch partner van McLaren, betaalt voor de ontwikkeling van de turbomotoren waarmee in 1984 en 1985 respectievelijk Niki Lauda en Alain Prost wereldkampioen worden. En met de 959, een soort rijdend laboratorium op basis van de 911, wint Porsche Parijs-Dakar.

Baas bij Volkswagen

Net als alle autoconstructeurs kent Porsche ook slechte tijden. Wanneer de huidige baas Wendelin Wiedeking, die geen lid is van de Porsche-familie, in 1993 het roer overneemt, bouwt Porsche amper 14.000 auto's per jaar en maakt het meer dan 100 miljoen euro verlies. Wiedeking maakt zich behoorlijk druk over de manier van werken bij de sportwagenconstructeur en eist dat er nieuwe modellen komen.

Dat de klanten alleen maar een 911 willen, wordt door Wiedeking als onzin van tafel geveegd. "Bedenk dan iets nieuws", bijt hij terug. Enkele jaren later presenteert Porsche zijn eerste SUV, de Cayenne. En dit jaar nog wordt de Panamera voorgesteld, een luxueuze limousine met prestaties die een sportwagen moeten doen blozen.

Vandaag bouwt Porsche 100.000 auto's per jaar en is het meerderheidsaandeelhouder in Volkswagen. Naast de Cayenne en de Panamera, bestaat het gamma nog uit de iconische 911, de Boxster en de Cayman. En verwacht wordt dat eerstdaags wordt aangekondigd dat een nieuw, kleiner model op stapel staat.

Museum als hypermodern visitekaartje

Porsche is niet het eerste automerk dat in Stuttgart uitpakt met een museum waar je absoluut niet langs kan kijken. Enige tijd geleden deed Mercedes hetzelfde. Net als de burea, schreef Porsche een wedstrijd uit waarop architectenbureaus uit de hele wereld konden intekenen. De winnaar werd het Weense bureau Delugan Meissl, dat een vliegend gebouw voorstelde. De tentoonstellingsruimte is opgevat als een grote, 35.000 ton wegende betonnen doos, een monoliet die op drie gigantische peilers rust. Zo lijkt het alsof het museum ongeveer een verdieping hoog boven de grond zweeft. Een leuk weetje, de staalkabels die de peilers steunen, zijn met een speciale machine met een spankracht van 300 ton aangetrokken.

De tentoonstellingsruimte heeft een oppervlakte van 5.600 vierkante meter en biedt plaats aan tachtig auto's. Een selectie die deels of geheel afhankelijk van het thema kan worden aangepast. De Porsche-collectie bestaat in volle sterkte uit maar liefst 400 seriewagens en raceauto's. Een verzameling die in de toekomst nog zal worden uitgebreid, dat spreekt voor zich. De ateliers waarin de historische auto's worden gerestaureerd en onderhouden, zijn ook in het gebouw ondergebracht. Net zoals conferentiezalen, die uitgeven op een groot dakterras en een gastronomisch restaurant 'Christophorus', waar vooral streekgerechten worden geserveerd.

Omdat de auto's de sterren van de show zijn, is de tentoonstellingsruimte volledig in het wit geschilderd. In deze, haast klinische omgeving komen de perfect gerestaureerde auto's het best tot hun recht. Bij Porsche maken ze er trouwens een erezaak van, dat alle tentoongestelde auto's rijklaar zijn. U kan er, bij wijze van spreken natuurlijk, zo met uw favoriete Porsche naar buiten rijden. Porsche verwacht jaarlijks 200.000 bezoekers. Wat geen optimistische schatting is. Het oude museum, eigenlijk een kruipkot waarin maximaal 20 auto's konden worden samengepropt, trok jaarlijks 80.000 kijklustigen. Het Porsche Museum is alle dagen behalve op maandag open van 9 tot 18 uur. Een inkomkaartje kost acht euro en kinderen tot 14 jaar mogen, wanneer ze begeleid worden door een volwassene gratis binnen. (IK)



Tekst: Iwan Kneuts
Foto's: Porsche