



Rodinné foto. Zleva: Louise Piěch, rozená Porsche, její bratr Ferry Porsche, Aloysia Porsche rozená Kaes, Dr. Anton Piěch, Prof. Ferdinand Porsche, Louise Piech, Ernst Piěch

# Ferdinand Porsche

## Jak ho viděl jeho vnuk Ernst Piěch

Jmenujete se Ernst Piěch. Toto jméno je v České republice dobře známé, začněme tedy tím, jak se správně vyslovuje.

Piěch je vlámské jméno. Mí předkové byli pravděpodobně vlámský námořní piráti. Ale vážně, naše jméno se správně vyslovuje „Piěch“. Němci ho pak někdy, vzhledem k přehlasovanému „ě“, vyslovují „Přch“.

Ferdinand Porsche je v České republice pojmem. To jméno voní benzínem, ztělesňuje rychlost a technické inovace. Zkusme se vrátit na konec 19. století, na úplný začátek.

Můj dědeček Ferdinand Porsche pochází z Vratislavic v severních Čechách. Narodil se v roce 1875. Měl dvě děti, starší byla moje matka Louise Piěch, rozená Porsche

(1904–1999), která se posléze provdala za mého otce Antona Piěcha (1894–1952). Mladší byl syn Ferdinand Anton Ernst Porsche (1909–1998), kterému se říkalo Ferry. Na přelomu století začal dědeček pracovat ve Vídni a tam se seznámil s mojí babičkou, rozenou Aloisia Kaes. Určitě vás bude zajímat, že i můj druhý dědeček, z otcovy strany, tedy Piěch, excelentní právník, pocházel z Brna. Ve Vídni měl pak svoji advokátní kancelář a tam se seznámil se svojí budoucí nevěstou. Ta pocházela z rodiny Haberlů, no a Hermine Haberlová, to byla dobrá partie! Haberlovi měli pivovar a v okolí Wiener Neustadtu dokonce 35 restaurací. Pan Haberl byl starostou. V roce 1923 ale bohužel vše prodali, přišla krize a o všechny peníze přišli. To bylo tvrdé.

**Hovořil Ferdinand Porsche česky?**

Ale samozřejmě! Do roku 1935 měl dokonce československé občanství. I druhý dědeček, Dr. Anton Piěch, uměl česky!

Povím veselou příhodu, která se v rodině dává často k dobru. Při zásnubách dědečka a babičky, které se konaly v Brně, hovořil dědeček s personálem restaurace česky. To iritovalo otce nevěsty, který ho v tu chvíli viděl poprvé, a tak se diskrétně zeptal manželky, tedy matky nevěsty: „Poslouchej, musí si ho vzít, toho člověka s tou českou němčinou?“ Ale dědeček hovořil stejně dobře česky i německy.

**Jaké jsou Vaše první vzpomínky na Ferdinanda Porsche?**

Dědeček byl nesmírně rodinně založený člověk. Mí rodiče, jako Rakušané, žili ve Vídni a Gmündu, dědeček převážně ve Stuttgartu. Ale každé Vánoce a narozeniny jsme vždy museli slavit všichni společně! Celá široká rodina. Byl jsem jeho první



Oslava 66. narozenin Ferdinanda Porsche, 3. září 1941, Wörtersee. Spodní řada: Ferdinand Piech, Gert Porsche, Ferdinand Alexander Porsche. Horní řada: Prof. Ferdinand Porsche, Ernst Piech, Louise Piech a babička Aloysia Porsche



Stejný den před loděnicí. Zleva: Ferdinand Porsche, Gert Porsche, Aloysia Porsche, Ernst Piěch, Louise Piěch, Ferdinand Alexander Porsche („Butzi“), Ferdinand Piěch



První elektromobil Lohner-Porsche s pomaloběžnými elektromotory v předních kolech

vnuk, a tak jsem pochopitelně směl mnoho věcí, které už pak ostatní nesměli. Dostal jsem třeba od něj šlapací auto. Pamatuji si, jak jsem se v jeho vile ve Stuttgartu s autíčkem divoce proháněl přes všechny místnosti. Ve vile, která už nyní slouží jen pro rodinná setkání, jsou dodnes po mém řádění šrámy. A to už byla vila mnohokrát renovována! Jako malého mě vždy fascinoval stříbrný model auta, který stál u něj na krbové římse. S tím jsem si ale hrát nesměl. Až později jsem zjistil, že to byla vítězná trofej mého dědečka ze závodu „Prinz Heinrich Fahrt 1910“. Na tu byl velice pyšný. Vítězný Astro-Daimler nejen zkonstruoval, ale také s ním zvítězil! Velice si vážil nejen svého vítězství, ale i toho, že na stejném typu vozu získal druhé místo generální ředitel Fischer a třetí místo téhož závodu získal hrabě Schönfeld, oba jeho přátelé.

Miloval jsem svého dědečka a on miloval mne. On mě nadchl láskou k automobilům. Když mi bylo sedm let, zavedl mě do své konstrukční kanceláře ve Stuttgartu a ukazoval mi své aktuální projekty. Už tehdy šlo o Volkswagen. Pokoušel se mi vysvětlit, jak musí být karoserie z plechů zformována, aby měla co nejmenší váhu.

V 16 letech mě učil řídit traktor jeho konstrukce – „Volkstraktor“ – předělaný na dřevoplyn. Poté jsem směl řídit i brouka, to bylo už na konci války. V 18 letech, když jsem získal řidičský průkaz, nechal mě řídit jeho porsche. Samozřejmě ale s ním jako spolujezdcem. Vzpomínám si, že mi to nedalo a trochu jsem se odvázel a předjel velkou alfu romeo. Řekl mi tehdy: „Dobře, dobře, ale trochu moc rychle.“ Oba jsme ale byli v tu chvíli pyšní. Věděl jsem, že kdyby řídil on, jeli bychom ještě agresivněji a rychleji.

Za války se dědeček stal vášnivým jachtařem. Měl nádhernou velkou jachtu, 12 metrů dlouhou, s báječným oplachtěním (40 m<sup>2</sup>), s kajutami luxusně vykládanými mahagonem. Často jsme společně vyrazili jen my dva a hodiny a hodiny trávili křížováním na Wörthersee. Jachta byla vyrobena v Rakousku a dědeček si její výrobu



Sourozenci Ferry Porsche a Louise Piëch-Porsche jako děti a vpravo na fotografii z roku 1996



pravidelně kontroloval a navrhoval všelijaká vylepšení. Úplně tomu propadl. Zpočátku za války nebylo moc příležitostí, od koho se jachtařské dovednosti naučit. Pamatuji si, že jsem s kosátkou trochu zbrkle křížoval, jachta se zakymácela a dědeček jen suše mezi zuby procedil: „Přece víš, že neumím plavat!“ Potom mi daroval malou Jollu upravenou na nožní řízení a i já jsem jachtingu propadl na celý život. Svou poslední báječnou loď jsem prodal v roce 2008. Pro dědečka byl jachting tím nejlepším odreagováním. Pamatuji si dobře, že když se za války vracel z Berlína, jen jak dorazil k Wörthersee, volal na mě: „Pojď!“ A už jsme byli spolu ve člunu.

Dědeček byl především každým coulem technik, který měl na jedné straně vždy svou jasnou vizi, ale na druhé straně dovedl

okamžitě akceptovat dobrý nápad druhého. Jako příklad bych uvedl umístění motoru vzadu. Když u Benze viděl úspěšný motor umístěný vzadu, neváhal a oproti svým původním plánům tuto ideu zapracoval do svých projektů. Proto byl také motor vzadu u brouka. Ovšem jeho posedlost pro moderní neobvyklá řešení často narazila u bank, které neměly moc chuti investovat do vizí a raději viděly jen drobná vylepšení přinášející rychlý výsledek. Vedlo to často k tomu, že musel měnit svůj post. Vyprávěl historku o konci svého působení v továrně Mercedes. Bylo to právě v době, když se Mercedes dal dohromady s Benzem. Během tuhé zimy si nechala správní rada předvést start auta za mrazu. A vůz nenastartoval. Ferdinand Porsche byl z automobilky v podstatě propuštěn. Později se ukázalo, že



Chvilke po skončení Prinz-Heinrich-Fahrt před hotelem Savoy v Bad Homburgu. Věvec vítěze zdobí chladič vozu, za volantem Ferdinand Porsche, jeho žena Alousia sedí za ním





Vnuci Ferdinanda Porsche a synové Ferryho Porsche: Hans-Peter (\*1940), Ferdinand Alexander (\*1935, +2012), Gerhard (\*1938) a Wolfgang (\*1943) na voze Porsche 550 Spyder. Snímek je z roku 1954



Rodina Ferryho Porsche u příležitosti oslav jeho 70. narozenin, Stuttgart 1979. Ferry Porsche s manželkou Dorotheou, za nimi synové Gerhard, Hans-Peter, Ferdinand Alexander a Wolfgang



Cesta do USA

do auta byly namontovány levnější baterie s menším startovacím proudem než ty, které tam měly být.

Potom dědeček odešel zpět do Rakouska ke Steyru. I odtud ale asi po třech letech odešel a založil svoji vlastní projekční kancelář (s vlastnickým podílem Ferdinand Porsche 80 %, Anton Piěch, tedy můj otec, 10 % a Adolf Rosenberger, úspěšný automobilový závodník, 10 %). Její ideou bylo vyvíjet řešení pro všechny německé automobilky, kde by ale nebyl pod stálým fiskálním tlakem. Trochu pro odlehčení ještě jedna veselá historka. Na začátku války dostala moje matka od svého otce nový kabriolet MB 170. Jeli jsme tehdy navštívit dědečkovi sestřenci do Kapfenbergu. Vůz řídil strýc Ferry Porsche, vedle něj seděl dědeček, vzadu moje matka, můj otec a já. Najednou vůz zastavil a nechtěl jet dál. Strýc i dědeček se pokoušeli hledat závadu, ale neúspěšně. Naštěstí zastavil řidič nákladního auta, bez dlouhého přemýšlení si od dědečka půjčil

nůž, oškrábal uhlík v rozdělovači a vůz okamžitě naskočil. Pamatuji si, jak dědeček zašeptal Ferrymu: „Dej mu padesátku, ale neříkej, kdo jsme.“

Dědeček mě chtěl od mého mládí zasvětit do všech tajů techniky. Brával mě na pravidelné schůzky se svými inženýry, kde jsem mohl sledovat i zrození Brouka. Dědeček byl nadšen americkou technologií lisování hlubokotažných plechů a vysvětloval mi, proč a jak je potřeba plechy spojit, aby bylo dosaženo požadované tuhosti karoserie. Původně měl být Brouk lisován z hlubokotažného plechu tloušťky pouze 0,45 mm a karoserie měla vážit pouhých 650 kg. To se ale ukázalo jako těžko realizovatelné, a tak byl použit plech 0,75 mm. Ovšem karoserie hned vážila 750 kg. Není příliš známé, že původně chtěl dědeček projekt Brouka nabídnout německým automobilkám jako společný projekt nově vzniklé Auto Union GmbH, která byla založena v roce 1932 a zahrnovala výrobce automobilů Audi,



Vždy veselý Bernd Rosemeyer uměl vážného profesora Ferdinanda Porsche rozesmát



Ferdinand Porsche vlevo a Hans Ledwinka na Masarykově okruhu v Brně před reklamou „Dokonalé pneu“ firmy Baťa



Ferdinand Porsche osobně svá závodní auta testoval. Na snímku z roku 1934 v Monze s vozem Auto Union. Automobil s novinkou – uprostřed umístěným motorem



Gmünd 1947 a důležité setkání. Zleva Ing. Ruschka, Prof. Ferdinand Porsche, Louise Piëch-Porsche, Ferry Porsche, Ing. Ebearan von Eberhorst, Pietro Dusio

DKW, Horch a Wanderer (proto ty čtyři kruhy ve znaku). Předseda představenstva, baron Klaus von Oertzen, jinak dobrý přítel dědečka, když uviděl plány, nevěřil, že by auto mohlo být úspěšné. Odmítl proto projekt podpořit. Až potom prosadil u tehdejšího vedení státu, že bude vyrábět auta sám v nové továrně. S podstatnou částí financování pomohly odbory. V polovině třicátých let odjel dědeček do USA, kde chtěl pro hlubokotažné lisování plechu nakoupit lisy. V té době se v Evropě vůbec nevyráběly. Vrátil se s inženýry, kteří z části mluvili dokonce německy. Problém ale byl, že kompletní technologii se do začátku války nepodařilo dovést a výroba Brouků nemohla začít. Další potíže nastaly s určitým nepřátelstvím mezi dědečkem a některými představiteli německého průmyslu. Samozřejmě, že představa Brouka jako konkurenčního vozu, který se měl prodávat za 1000 marek, nebyla pro některé průmyslníky příliš lákavá.

Celý průmysl byl za války řízen Říšským ministerstvem pro zbrojení a munici. Po smrti ministra Ernsta Totha převzal

řízení průmyslu Albert Speer, kterého Volkswagen moc nezajímal. Pamatuji si, že jsem v roce 1942 navštívil s dědečkem výrobní haly ve Wolfsburgu. Stály tam na opravu dlouhé řady letadel Junkers Ju 88 s mnoha průstřely. Vojenských modifikací zvaných „kübelwagen“ se vyrábělo málo. Nebyla k nim důvěra. Až roku 1941, na zásah a doporučení generála Erwina Rommela, se rozjela výroba. A produkce obojživelných „vodníků“, ta se rozjela až úplně na konci války. Samozřejmě tu byla výroba tanků Tiger. Ty se ale nevyráběly ve Wolfsburgu. Továrna Steyer byla v Rakousku v Sankt Valentinu.

I na tigry mám jednu silnou vzpomínku. Dědeček mě vzal na zkušební jízdu na lafetě tanku na testovacím úseku. Jeli jsme do prudkého 45stupňového kopce. Bylo léto, horko. V půlce stoupání jsme najednou zůstali viset. Pásky jenom hrabaly a kameny létaly na všechny strany. Slušně jsme se potili, a to už nejen horkem. „Dál!!“ křičel dědeček. A pak jsme pomalu, velmi pomalu vyjeli až nahoru. No, nebylo nám dobře.

Existovala nějaká souvislost mezi rychlými auty a projektem Volkstraktor?

Budete se divit, ale pro naši rodinu byl Volkstraktor důležitým mezníkem. Projekt samotný vznikl v polovině třicátých let. Bylo zhotoveno několik prototypů se vzduchem chlazeným dvouválcovým motorem. Jak už jsem říkal, včetně prototypu na dřevoplyn, který jezdil také velice svižně. Dědeček zakoupil na testování traktorů pozemek v Zell am See a ten se pak na dlouhou dobu stal i místem setkávání rodin Porsche i Piëch. Ovšem během války nebyl o výrobu těchto traktorů zájem.

Ale postupně: Po válce nastaly nejrůznější problémy. Nejprve byl dědeček internován Spojenci. Když byl propuštěn, byly závody ve Wolfsburgu pod správou Angličanů. A v Rakousku byl přijat zákon, který znárodňoval německý majetek. V Gmündu měla naše rodina nejenom sídlo, ale byla tam i skvěle vybavená dílna s cca 28 stroji. Situaci zachránilo rakouské občanství mé matky, na kterou byl celý majetek rychle přepsán. Po válce byli můj dědeček, strýc



Před rýsovacím prknem se Ferdinand Porsche cítil vždy jako ryba ve vodě



V Gmündu vedle Porsche 356, auta, které jako první neslo na kapotě znak Porsche





Vůz Porsche 356 se okamžitě stal velkým lákadlem pro novináře a filmaře



Hliníková karoserie Porsche 356 a za ní stojící dřevěné kopyto



Ernst Piëch v rozhovoru s autorem článku

Ferry Porsche a můj otec Anton Piëch pozváni do Francie, neboť automobilka Renault uvažovala o využití projektů Brouka. Nadarmo je moje matka od cesty do Francie odrazovala, neboť tito tři pánové tvořili hlavní páteř dalšího podnikání. Skutečně pak byli všichni ve Francii i zadrženi. To byla velice zlá doba. Strýc

Ferry byl sice propuštěn záhy, ovšem dědeček a můj otec si v Dijonu pobýli 20 měsíců. Mezitím probíhal náhradní výrobní program v tom jediném, co nám zbylo, v Gmündu. Zatím co dědeček a otec byli v zajetí, moje matka a strýc Ferry udržovali další chod společnosti v oblasti obchodu a také v opravách aut a výrobě vodních čerpadel a navigáků. Kromě toho se podařilo uzavřít smlouvu s italskou firmou Pietro Dusio. Za rekordně krátkou dobu byl dokončen vůz pro Grand Prix – typ 360 Cisitalia. To bylo ale trnem v oku koncernu Fiat, a tak spolupráce skončila. Naše firma se tím dostala do vážných problémů, nebylo na výplaty a nebylo na sociální pojištění. V podstatě to bylo na vyhlášení konkursu. Bylo to velice zlé. Länderbank zavřela všechny kohouty. Ale co se nestalo. Na scéně se objevil pan Allgäuer. Jeho firma byla dlouhá léta našim dodavatelem nástrojů pro továrnu ve Stuttgartu. A zase taková náhoda. Jejich syn si vzal za ženu dceru výrobce traktorů Kaelble. A nyní přišel pan Allgäuer, zda bychom mu nepomohli s konstrukcí nového traktoru.



Dva bratrance, Ferdinand Piëch a Wolfgang Porsche, hlavní aktéři tvrdého souboje, zda ovládne firma Porsche značku VW nebo naopak

Určitě, pomůžeme. V podstatě ale bylo potřeba jen oprášit a zmodernizovat existující plány Völkstraktoru. A s tímto kontraktem pak Spängler Bank Salzburg poskytla kredit a bylo možné začít v Gmündu s produkcí Porsche 356. Bylo vyrobeno prvních 49 aut, všechny s hliníkovými plechy, tvarovanými na dřevěném modelu. To také byla první auta, která na kapotě skutečně nesla jméno Porsche! Potom přišla nabídka karosářské firmy Reuter přestěhovat výrobu Porsche, už s ocelovou karoserií, do Stuttgartu. Tím byl umožněn další vývoj Porsche 956 atd. Ale to už asi znáte.

### Čeho jste si na dědečkovi nejvíce cenil?

Jak už jsem řekl, dědeček byl cílevědomý a velice pilný pracovitý člověk, vždy s jasnou vizí. Uměl ocenit i nápady jiných a nebál se aplikovat nejnovější trendy. Měl schopnost strhnout svým nadšením i své spolupracovníky a dovést je k úspěchům. Se svými technickými schopnostmi byl úspěšný nejenom v sektoru výroby automobilů.

A kromě toho to byl citlivý člověk se skutečně mimořádně vyvinutým smyslem pro rodinu.

Rozhovor zaznamenal Jiří Mátl  
Foto: archiv Ernsta Piëcha a autor



Ernst Piëch, nejstarší vnuk Ferdinanda Porsche, se s manželkou Elizabeth na voze Lohner-Porsche úspěšně účastnil závodu Londýn–Brighton 2011

