

PETER Falk 33 JAHRE PORSCHE

Rennsport und Entwicklung. Menschen, Autos, Geschichten

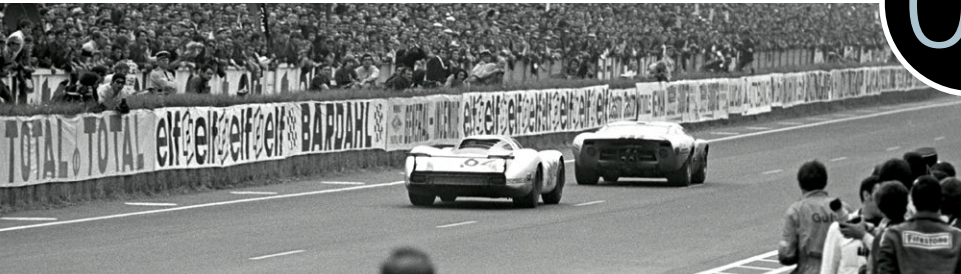
Inhalt

01

Vorwort Peter Falk: Folgerichtig kam dann der Motorsport ...	006
Vorwort Wilfried Müller: Der schwätzt ja nix ...	008

33 Jahre, drei Monate, drei Wochen und drei Tage 010

Die Anfänge: Latein und mehr Federweg fürs Modellauto	010
Früher Motorsport: Schinken gewonnen, Trips besiegt	012
Die Wahl fürs Leben: Porsche	014
Eine kleine Firma oder die Kultur des kurzen Drahts	016
Ferry Porsche: ein stiller Patriarch	018
Ernst Fuhrmann: Was gibt's Neues?	020
Helmuth Bott: Chef und Mentor	022
Ferdinand Piëch: der Beschleuniger	023
Der Fahrversuch: Nichts geht über Kilometer	024
Wolfsburg-Wochenenden: Rütteln, Waten, Springen, Sprinten	028
Versuch ist immer und überall: zum Beispiel der Lapine-Test	034
Bergabenteuer: Turrach, Mont Ventoux und hoher Norden	038
Eine Reise in die Vergangenheit	040



02

Volkswagen EA 266: mit dem Viehtransporter nach Südafrika	048
Born for the USA: Schleichfahrt in Amerika	050
Sahara: Chefs im Tiefflug	054
Alles kein Problem: die hohe Kunst der Improvisation	058
Jungenstreiche, Zen und Ordnung in der Wüste	061
Der 911: Stationen eines großartigen Sportwagens	064
Rallye Monte Carlo 1965: „Kerle, fahr doch net so schnell!“	074
Rolf Wütherich: ein tragisches Schicksal	082
Rabiate Fahrmaschine: Porsche 911 Carrera RS 2.7	084
Der 911 Turbo: „Warum bremsen? Die Leute sollen fahren.“	090
Epochaler Schritt: Allrad für den Elfer	094
914 und Transaxle: Manche Nuss zu knacken	098
Der Kreis schließt sich: Porsche 911, Typ 993	104



Fixstern am Motorsporthimmel: Le Mans	106
Zeitnahme: Stechuhr, Radrennen und viel Kopfrechnen	110
Die 120 Meter von Le Mans und andere Thriller	116
Teloché oder: die Freuden des Kleinstadtlebens	124
1977: Einsame Entscheidung und Sieg mit 5-Zylinder-936	134
Diplomatie in Zuffenhausen und Le Mans	137
Außergewöhnliche Situationen erfordern außergewöhnliche Maßnahmen	138
Gruppe C: Zeit der Triumphe	139

03

907: Dreifachsieg in Daytona, Eiswasser in der Weste	198
Vier Tage Vollgas in Monza: Weltrekorde mit dem 911R	202
908: Haarscharf am Titel vorbei	205
Das Weltmeisterjahr 1969: vom Totalausfall zum Triumph	210
Siegesserie mit Schreckmomenten	213
Sizilianisches Abenteuer: Targa Florio	216
917: Monster in Sicht	222
Wildwechsel: Falks Hockenheimer Geburtstag	224
Das Keilheck des 917: das Monster fahrbar gemacht	226

Weltmeister aus der Werkstattecke: die 60er-Jahre 152

Beförderung im Vorübergehen, frühe Rennreisen	154
Charakterköpfe: Wilhelm Hild, Herbert Linge, Hans Herrmann	156
Ferdinand Piëch kommt	160
Die Rennfahrer: Allround-Virtuosen im Grenzbereich	164
Bergrennen: Versuchslabor über dem Abgrund	173
Der Weg zur ersten Weltmeisterschaft	188
904 bis 917: gutmütig bis bestialisch	188
904 Carrera GTS: ganz schön schnell	192
906 Carrera 6: der Erstling	193
910: Kurs auf Gesamtsieg	196

04

917, Interpreteteering und Safari: die 70er-Jahre 234

917 und 908/03: der Elefant und die Gazelle	234
1970 und 1971: zwei WM-Titel mit John Wyer	240
Zusammenarbeit mit Wyer: viel Freund, viel Ehr	244
Ferdinand Piëch: „... Peter Falk ist und bleibt ein Stück Porsche ...“	248
1.100-PS-Ausflug in die USA und „otto kaputt“ auf Sizilien	251
Der Elfer schockt die Konkurrenz	254
911-Interpreteering und ein Whiskyglas für den Vorstandschef	256
Rallye: Ostafrika-Dramatik und Werkspionage im Schiffsbauch	262



05



Porsches größte Motorsportzeit: die 80er-Jahre 276

Neue Dimensionen: Falk baut die Rennentwicklung auf	280
Warum und welcher Rennsport?	285
Ein Meisterstück: Der 956 kommt	286
Ein Sieger lernt das Laufen	290
Die Fahrerwahl: Langstreckensprinter mit Hirn bevorzugt	296
Der 956 gewinnt – Falk packt den Hammer aus	298
Herrschaft in der WM, Rekord auf dem Skid Pad	310
Stuck kommt, Baum stoppt Rennen, Feuer in Hockenheim	316
Der 962C kommt in die Jahre	322
TAG-Turbo: Fremdauftrag weltmeisterlich erfüllt	328
Das Indy-Intermezzo: viel Politik, wenig Zeit	334

06

Rallye Paris-Dakar: herzerreißend herzerfrischend 338

Ab in die Wüste: der erste Allrad-Elfer auf Saharaland	342
Rauhes Neuland: Paris–Dakar 1984	345
Dakar 1985: ein neues Auto und eine Lektion in Sachen Demut	356
Dakar 1986: glänzendes Comeback, wehmütiges Adieu	362
Porsche in der Krise: Die große Zeit geht zu Ende	373
Zum guten Schluss: ein heiterer Abschied	374
Die Basis von allem	378



07

Anhang: Aus Peter Falks Privatarchiv 382

01 // Das war Top-Rennsport in den späten 60er-Jahren. Die kleinen Porsche 907 Langheck mit ihren 2,2-Liter-Motoren fuhren beim 24-Stunden-Rennen in Daytona 1968 zum Dreifachsieg.

Vic Elford/Jochen Neerpasch (54) gewannen vor Jo Siffert/Hans Herrmann (52) und Jo Schlesser/Joe Buzzetta (51). Gerhard Mitter/Rolf Stommelen (53) fielen nach einem Unfall aus. Pressechef Huschke von Hanstein setzte Herrmann, Siffert und Stommelen kurzzeitig auf den Siegerwagen, weshalb auch sie als Gewinner in der Ergebnisliste auftauchen. Der trainingsschnellste Ford GT40 von Jacky Ickx/Brian Redman (8) rollte mit einem Getriebschaden aus. Peter Falks Rennentwicklung baute die Wagen auf und setzte sie ein.



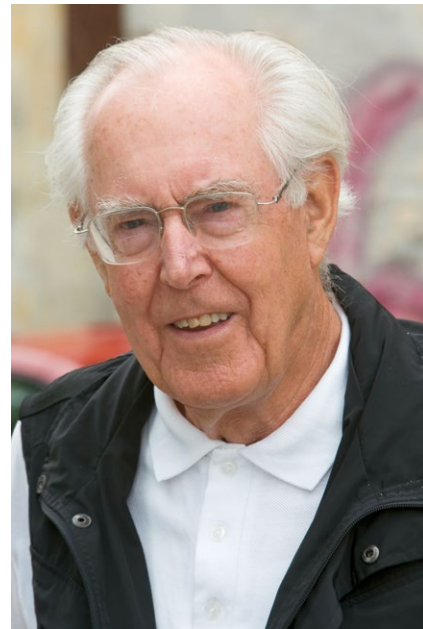
Folgerichtig kam dann der Motorsport ...

Von frühester Jugend an war ich an allen Arten der Fortbewegung auf dem Land interessiert, vom Dreirad über zwei Räder bis zum Auto, und es war daher kein Wunder, dass ich die intensive Beschäftigung mit der Technik dieser Fahrzeuge zu meinem Beruf machte. Folgerichtig kam dann der Motorsport dazu, was im Lauf der Zeit zu etlichen Teilnahmen an Rennen und Rallyes führte. Irgendwann später ließ ich dieses Hobby bleiben und kümmerte mich mehr darum, richtig Professionelle wie etwa Jacky Ickx, Hans Stuck oder Jochen Mass fahren zu lassen, um nur einige zu nennen. Sie konnten das weitaus besser als ich.

Einige meiner ehemaligen Kollegen und auch etliche Bekannte und Freunde erwarteten von mir ein Buch über meine Erlebnisse vor, während und nach meinem Berufsleben. Nach einigen Versuchen mit der mir etwas schwer fallenden Tätigkeit als Geschichtenerzähler ließ ich dieses Unterfangen bleiben und kümmerte mich mehr darum, einen Journalisten wie Wilfried Müller schreiben zu lassen, der das weitaus besser konnte als ich.

Danke an alle, die mitgewirkt haben!

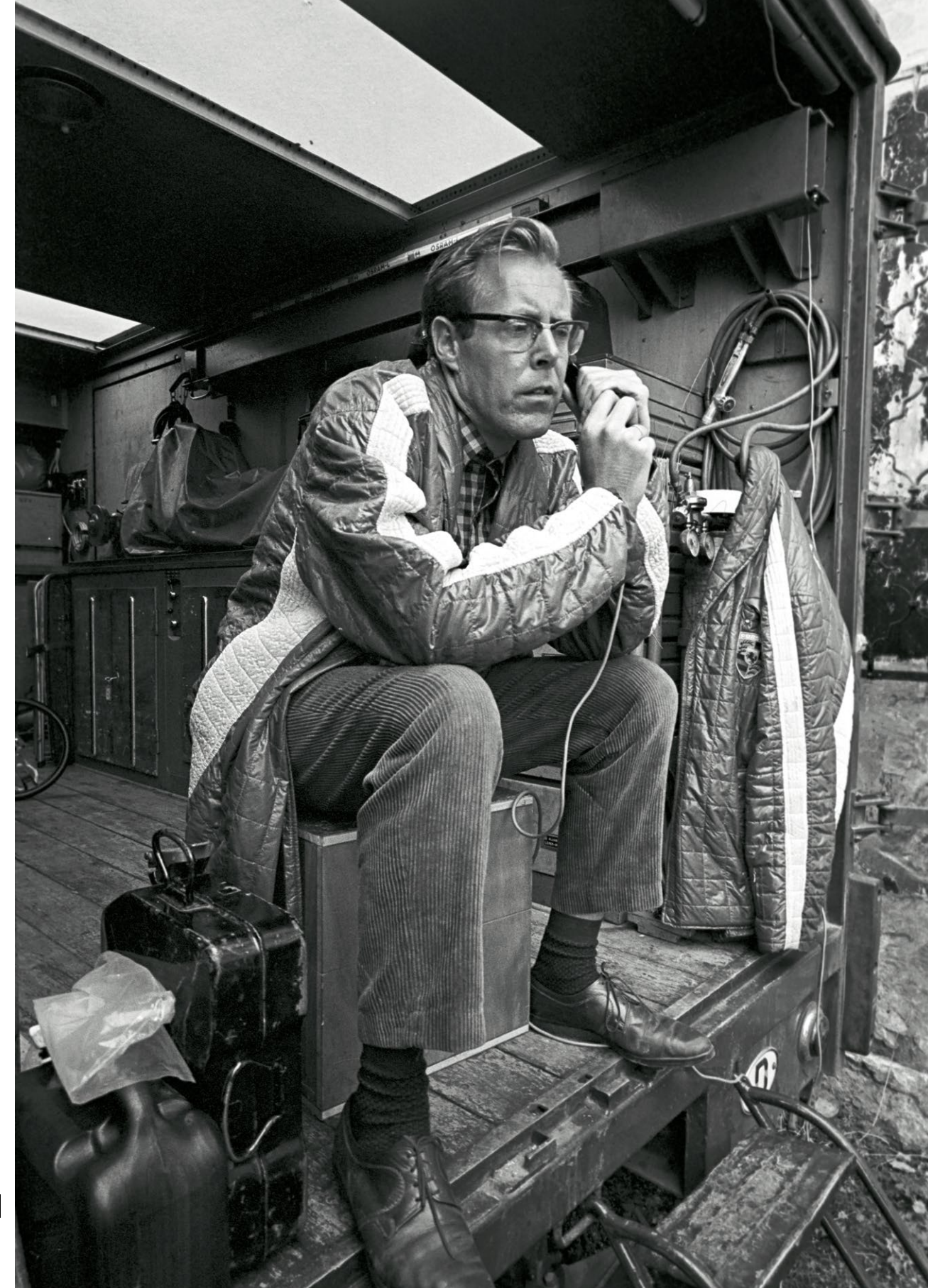
Peter Falk
Im Jahre 2016



Porsche Werkfoto

02

02-03 // Peter Falk 1969, im Jahr der ersten Weltmeisterschaft für Porsche ... und gut vier Jahrzehnte später am Rand der Silvretta Classic.



McKein

Der schwätzt ja nix ...

Vom 904 Carrera GTS der frühen 60er-Jahre bis zum 962C und Wüsten-959 in den ausgehenden 80ern, vom Gaisberg bis Le Mans und Dakar: Unter Peter Falks Regie gewann Porsche unzählige Rennen und Meisterschaften. Mehr als je vorher oder nachher. Abseits der Rennstrecken gehörte Falk zur kleinen Gruppe von Besessenen, die den 911 aus der Taufe hoben. Er blieb dem Sportwagen bis zum letzten luftgekühlten Neunelfer eng verbunden – 33 Jahre Porsche.

Gehört hat man von Peter Falk in dieser Zeit nicht viel. Zwei Gründe hatte das. Erstens geht er äußerst sparsam mit Worten um. Falk ist ein feiner, zutiefst menschlicher und freundlicher Mann. Aber er „schwätzt nix“, wie seine Frau Ruth schon bei einem der ersten Treffen der beiden in den 60er-Jahren fand. Zweitens ist Falk ein Teamplayer. Einer, der das Licht des Teams ganz hoch stellt und sein eigenes unterm Scheffel platziert.

Als wir im Herbst 2014 die Arbeit an diesem Buch begannen, machte er klar: Es sollte vor allem um die Menschen gehen und um das, was sie alle zusammen in 33 Jahren Porsche rund um die Welt erlebten. Falks Erinnerungen wurden zu einigen hundert Seiten „Porsche von innen“: Menschen, Rennwagen, Sportwagen, Orte, Geschehnisse.

Ich danke Peter Falk für seine Offenheit, seine Geduld, seinen Humor im Umgang mit meinen unzähligen Fragen und Nachfragen. Ruth Falk danke ich fürs herrliche schwäbische „Veschpern“ und höchst anregende Diskussionen. Danke auch an Peter Falks ehemaligen Chef Ferdinand Piëch, an seine Kollegen und Rennfahrer, die mit ihren Beiträgen unser Buch noch lebendiger werden lassen. Nicht zu vergessen Dieter Landenberger, Jens Torner und Jörg Thilow vom Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen, die mich unermüdlich unterstützten.

Aber ich rede zuviel. Viel Freude also beim Lesen.

Wilfried Müller
Im September 2016

04 // Peter Falk und Wilfried Müller in
der „Schatzkammer“ des Porsche
Museums in Stuttgart-Zuffenhausen,
Sommer 2016.



Markus Bolsinger

>> 33 Jahre, drei Monate, drei Wochen und drei Tage

Peter Falk hat die moderne Porsche-Geschichte mitgeschrieben. Sehr wichtige Kapitel. Eines davon heißt: 911. Er gehörte zu der kleinen Gruppe von Besessenen, die den Nachfolger des 356 auf die Räder brachten. Der Typ 901, wie er ursprünglich hieß, war als einziger Nachfolger des 356 überlebenswichtig für die kleine Firma in Stuttgart-Zuffenhausen. Falk begleitete den 911 bis zum Typ 993, dem letzten luftgekühlten Elfer und dem ersten mit Doppelquerlenker-Hinterachse, wie er nie zu erwähnen vergisst, denn Falk ist von Hause aus Fahrwerksmann. Mal war er näher am Elfer und später den Transaxle-Porsche, mal verlagerte sich der Schwerpunkt seiner Arbeit an die Renn- und Rallyestrecken der Welt. Vom 906 bis zum 962C und dem 959 für die Paris–Dakar: Falk steuerte die Entwicklung und die Einsätze, führte Regie und blieb bei all den Dramen, den Triumphen und Weltmeistertiteln fast ungesehen, weil er das so wollte und alles andere für übertrieben eitel hielt. *Mein persönliches Porsche-Rennen*, so nannte Peter Falk seine 33 Jahre, drei Monate, drei Wochen und drei Tage oder 291.816 Stunden mit und für Porsche. Stress hätte er nie gehabt, sagt der erfolgreichste Motorsportchef, den Porsche bislang hatte. Denn die Arbeit sei auch immer sein Hobby gewesen. Dass das so sein würde, deutete sich schon früh an.

Die Anfänge: Latein und mehr Federweg fürs Modellauto

Eigentlich hatte es gar nicht anders kommen können. Bereits als kleiner Bub verlängerte Falk die Federwege seines dreiachsigen Schuco-Modellautos mit Bohrer und Nagelfeile.

Am 27. November 1932 in Athen geboren, kam Falk 1938 mit seiner Mutter nach Schönmberg, einem beschaulichen Städtchen rund 16 Kilometer südlich von Pforzheim im Schwarzwald, *das ich bis heute sehr liebe*. Von 1939 bis 1943 besuchte er dort die Volksschule: *Die Klassen eins bis vier in einem Raum, die Klassen fünf*



Porsche Werkfoto

01

bis acht in einem anderen Zimmer. Es folgten acht Jahre Humanistisches Gymnasium in Pforzheim, die ihre Spuren hinterließen. *Da lernte ich intensiv Griechisch und Latein. Das Englisch fehlte mir später. Aber diese Ausbildung möchte ich nicht missen. So vieles erklärt sich über das Verständnis der klassischen Sprachen leichter. Ich habe auch sehr gerne Heinrich Heine gelesen. Meine Mutter hatte eine Bibliothek mit all den Klassikern, die ich meiner Tochter später weitergegeben habe*.

Neben den Sprachen beschäftigte sich Falk allerdings auch als Pennäler intensivst mit dem Thema Fortbewegung. Wie beim Schuco-Laster hieß der Schwerpunkt „Federweg“: *Als ich noch ins Gymnasium nach Pforzheim ging, habe ich ein Damenfahrrad mit Vorder- und Hinterradfederung gebastelt. Da war ich meiner Zeit 30 Jahre voraus*.

Diese Jahre bilden wohl die Basis der Liebe zur Literatur und zu den Ingenieurwissenschaften. Mit beidem erfreute und verblüffte Falk seine Zeitgenossen später immer wieder. Da schrieb er im einen Moment einen kleinen Essay über die Bedeutung des Worts „Carrera“ oder eine „Wortkunde für Fahrwerker“, um wenig später einem Stoßdämpferproblem auf den Grund oder im Rennwagen ans Limit zu gehen.

Schon mit 17 Jahren hatte Jung-Peter seinen Führerschein in der Tasche. *Meine Mutter musste einen Wisch unterschreiben, dann funktionierte das. Wir lebten in einem Haus über einer Autovermietung und -werkstatt. Der Betrieb gehörte Alfred Kling. Ich durfte Autos überführen, alles wurde selbst repariert. Durch ihn bin ich zum Motorsport gekommen. Er war ein ganz Verrückter und hat mich sehr gefördert*.

1952 machte Peter Falk das Abitur. Dann ging es ohne einen Tag Pause, wie er nicht ohne Stolz erwähnt, bei Mercedes-Benz in Sindelfingen weiter. *Ich fand es wichtig, vor dem Studium eine Lehre zu machen. An der Praxis und am Schrauben war ich immer sehr interessiert. Eine gute Freundin von meiner Mutter hat es vermittelt, dass ich eine Lehrstelle bekam. Bei Daimler nahmen sie alle paar Jahre mal nicht nur die 14-Jährigen, sondern auch Abiturienten. In so eine Gruppe bin ich reingerutscht und habe ab Mai 1952 Kraftfahrzeugschlosser gelernt. Ich habe darum gebeten, nach zweieinhalb Jahren die Gesellenprüfung machen zu dürfen, also ein Jahr früher als normal. Im August 1954 habe ich die Prüfung abgelegt. Später im Beruf hat mir die Lehre sehr geholfen*.



Archiv Peter Falk

02

Ich konnte dem Mechaniker über die Schulter schauen und sagen: „Probier es doch mal so oder so ...“ Das wurde akzeptiert, weil ich wusste, wovon ich sprach.

Der Geselle gönnte sich keine Pause. An der Technischen Hochschule Stuttgart studierte Falk ab Herbst 1954 Maschinenbau und schrieb Ende 1958 seine Diplomarbeit. *Als es um das Thema für die Arbeit ging, sagte der Professor zu mir: „Stellen Sie mal alles zusammen, was es über Stoßdämpfer gibt.“ Da bin ich erst mal wieder gegangen und habe mich umgehört. Durch Zufall kam ein Angebot von NSU in Neckarsulm. Diese Arbeit war rein praktischer Natur mit Messen, Messen und noch mal Messen. Dann Auswerten, Rechnen, Diagramme. Das war genau das Richtige für mich. Mit dem Angebot von NSU bin ich zu meinem Professor gegangen, habe ein bisschen gejammert, ich wäre ein armer Mann, für diese Arbeit kriegte ich Geld. Der Professor war nicht begeistert, aber hat schließlich seinen Segen gegeben. Die Diplomarbeit drehte sich um die Federung und Stoßdämpfer beim NSU Prinz*.

- 01 // Peter Falk bewegt einen 901-Prototyp auf dem Skid Pad in Weissach an der Grenze des Möglichen. Das Skid Pad ist eine Kreisbahn mit verschiedenen Durchmessern.
- 02 // Früh übt sich, wer ein Fahrwerker werden will. Seinem Fahrrad verpasste schon der Schüler Falk eine Radaufhängung mit Vollfederung.



08



09

08 // Tour d'Europe 1962, mit Walfried Winkler auf Porsche 356 B Super 90.

09 // Der Porsche von Winkler und Falk in Monaco, Nordafrika liegt hinter den beiden.

10 // Falk war noch nie ein Mann vieler Worte, entsprechend kompakt fiel die Bewerbung bei der Porsche KG aus.

Die Wahl fürs Leben: Porsche

Nach dem Ende des Studiums im Herbst 1958 legte Falk eine kurze Denkpause ein, bewarb sich dann bei Bosch und bei Porsche. *Daimler fand ich damals nicht so interessant. Denn ich hatte in der Lehre gesehen, dass in dem Riesenunternehmen jeder nur ein kleines Arbeitsgebietchen beackerte. Ich wollte aber ein breites Gebiet bearbeiten, wollte meine Fähigkeiten anwenden und in der Praxis erproben.*

Peter Falk
Stuttgart-W
Herderstr. 70

24.6.59

An die
Firma Dr. ing. h.c. F. Porsche KG.
Stuttgart - Zuffenhausen

Sehr geehrte Herren!

Im Frühjahr dieses Jahres habe ich als Student der Technischen Hochschule Stuttgart die Diplomhauptprüfung mit Erfolg abgelegt. Meine Diplomarbeit schrieb ich bei der Firma NSU-Werke AG, Neckarsulm, über Federungs- und Stoßdämpferfragen am Fahrzeug. Da ich mich für die maschinelle und fahrgestelltechnische Entwicklung schneller Straßenfahrzeuge sehr interessiere, möchte ich höflichst anfragen, ob Sie für mich eventuell eine Stelle in Ihrer Versuchs-

abteilung haben. Ich erlaube mir hinzuzufügen, daß ich seit 1955 an zahlreichen nationalen und internationalen Rallyes teilgenommen habe und somit von der praktischen Seite her mit der Materie vertraut bin.

Über den Lehrstuhl Prof. Riekert bekam ich 1958 für gute Prüfungsergebnisse aus der Porsche - Stiftung eine Erziehungsbeihilfe.

Zu einer persönlichen Vorstellung stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

10

Bosch und Porsche sagten zu. *Bei Bosch ging es um Fahrwerk-komponenten wie Luftfederung. Das hätte mich auch interessiert. Für Porsche habe ich mich entschieden, weil Porsche ein Autohersteller ist, Bosch ein Zulieferer.*

Auch in Porsche-Diensten blieb Falk – nun teils vom Werk unterstützt – seiner Leidenschaft „Rallye“ treu. Wozu hatte man schließlich Urlaub? 1960 startete er mit dem ehemaligen Motorrad-Ass Walfried Winkler auf einem vom Werk geliehenen 356 B Super 90 zur Tour d'Europe von Nürnberg nach Travemünde mit unbedeutenden Umwegen über Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien, die Türkei, Syrien, Libanon und Griechenland: 10.000 Kilometer in zwei Wochen. *Es gab keinen Service, keiner fuhr die Strecke vorher ab. Die Straßen waren teils sehr schlecht, die verlangten Schnitte sehr hoch. Winkler und ich opferten für die Fahrt unseren Jahresurlaub. Den Wagen stellte Porsche. Zwei Ersatzräder, einige kleine Ersatzteile, Bremsbeläge, Reservekanister, Werkzeug, ein Koffer mit ein paar Wäschestücken. Das war alles, was wir für 14 Tage mitnahmen.* Winkler und Falk wurden Vierte der Gesamtwertung und gewannen ihre Klasse. Zwei Jahre später wiederholten sie diesen Coup, diesmal ging es durch Spanien und Marokko. *Bei unseren großen Fahrten wie Tour d'Europe gab es noch keine Gebetbücher, da wurde nach Karte gefahren. Das hat mir immer den größten Spaß gemacht, als Beifahrer diese Kartengeschichte vorzubereiten und während der Rallye durchzuführen.*

Walfried Winkler war 1904 geboren, vierfacher Deutscher Motorradmeister, Europameister, Weltrekordler. Er war 1957 als Versuchsfahrer zu Porsche gekommen und jetzt nicht mehr ganz jung. *Huschke von Hanstein hatte mich bei ihm als Beifahrer empfohlen, und es stellte sich heraus, dass ich mehr fuhr als der schon recht betagte Winkler.* Peter Falk fuhr nicht nur viel, er fuhr auch schnell und gut. Das sollte sich in den kommenden Jahrzehnten noch als ausgesprochen nützlich erweisen.

11 // Warten auf die Fähre nach Nordafrika in Gibraltar.

12-13 // Winkler (o.) und Falk 1962 in Portugal, wohin sich noch die wenigsten Autofahrer verirrt.



11



12



13



Porsche Werkfoto

Eine kleine Firma oder die Kultur des kurzen Drahts

Wir waren eine kleine Firma, sagt Peter Falk über die ersten seiner 33 Jahre mit Porsche. Als der 901 im Jahr 1963 auf der IAA in Frankfurt gezeigt wurde, arbeiteten bei der Porsche KG und der Porsche Karosseriewerke GmbH insgesamt 1.372 Menschen, im Jahr des ersten Le-Mans-Sieges 1970 waren es ganze 3.891. 1979 beschäftigte das Familienunternehmen rund 5.000 Mitarbeiter. Als Falk Ende 1992 ausschied, arbeiteten nicht mehr als etwa 7.000 Menschen bei der Porsche AG.

Eine kleine Firma – das verlangte Improvisationstalent und Einsatzbereitschaft, das bedeutete für Falk und seine Leute eine bescheidene Ausstattung mit Mitteln. Eine ausgesprochene Stärke der kleinen Firma stellte allerdings die Kultur des direkten Gesprächs im kleinen Team dar: Die Firmeninhaber, später die Vorstände, diskutierten auch schon mal mit dem Monteur in der Versuchswerkstatt. Der Werksrennfahrer war zugleich Obermeister und vermittelte seinen Lehrlingen die Geheimnisse der Jagd nach Sekunden. Der Chefdesigner und der Entwicklungsvorstand reisten bei Versuchsfahrten mit den Ingenieuren durch die Sahara und hörten, beobachteten, lernten, was ging und was nicht ging. Im direkten Kontakt aller Ebenen und Unternehmensbereiche wurden Sportwagenideen unverwässert Wirklichkeit.

Helmut Rombold war Peter Falks erster Chef. Zunächst Leiter des Fahrversuchs, übernahm Rombold ab dem 1. April 1964 den Gesamtversuch, als Claus von Rücker die Firma verließ. Einen typischen Tag mit Rombold beschreibt Peter Falk in persönlichen Aufzeichnungen so:

Anfang der 60er-Jahre, Montagmorgen, sieben Uhr, der Fahrversuch ist vollständig da: fünf Ingenieure/Techniker, eine Schreibkraft, eine Sekretärin, alle in Erwartung auf ihn. Dann poltert er die Holzterrasse zu unserem Büro (genannt: D-Zug, lang und schmal) hoch, sehr eilig, weit vornübergebeugt, unter den Arm eine überquellende Aktentasche geklemmt, legt los: „Falk, deine Stoßdämpfer sind hart wie Bohnenstecken!“, zwei Schritte weiter: „Rau, in der Fahrertür klappert’s!“, zwei Schritte weiter: „Spannagel, deine Bremsen quietschen immer noch grauenhaft!“, zwei Schritte weiter: „Schirrmacher, das Auto ist viel zu laut!“, zwei Schritte weiter an Bott gerichtet: „Helmut, bei Nässe kannst du deine Reifen den Hasen geben!“ Drei Schritte weiter: Er verschwindet in seinem Büro am Ende des D-Zugs hinter einer Glaswand und vergräbt sich in seine Aktenstöße.

14 // Hier testen die Chefs: Im 356 sitzt der Fahrversuchsleiter Helmut Bott im Gespräch mit Ferry Porsche. Versuchsleiter Helmut Rombold hört zu und im Hintergrund beobachtet der junge Peter Falk.

So weiß jetzt jeder, was zu tun ist. Nach ein paar Stunden erscheint Rombold wieder, setzt sich bei jedem auf den Schreibtisch und diskutiert mit ihm – jetzt per Sie – über Lösungen. Kollegial, kompetent, freundlich, ausführlich, häufig auch am Auto in der Werkstatt oder bei Probefahrten. Den morgendlichen Sturm hat damit jeder vergessen.

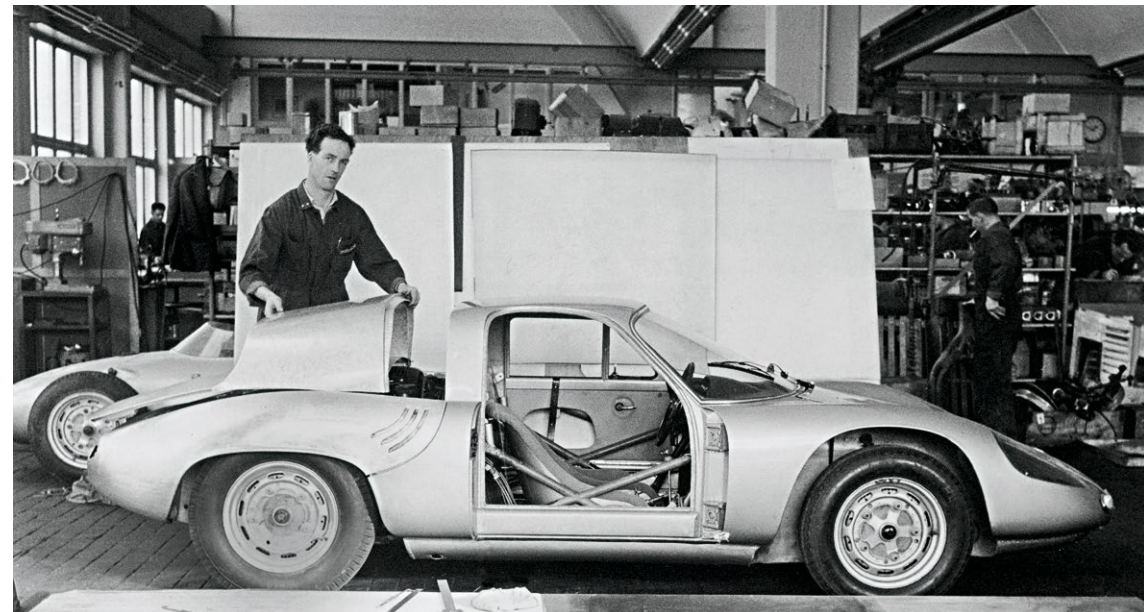
Rombold hat mich eingestellt. Wie er mir sehr viel später einmal erzählte, hat er sich bei der Technischen Hochschule in Stuttgart über mich erkundigt und muss wohl etwas Positives erfahren haben. Als ich meinen ersten Versuchsbericht (über den nachträglichen Einbau einer Klimaanlage in einen 356) bei ihm ablieferte, rief er mich zu sich und lobte die Arbeit, bestimmt nicht wegen des nicht gerade berühmten Ergebnisses von Einbau und Kälteleistung, sondern ganz einfach, um mir, dem Neuling, Mut zu machen. Ich fand das großartig. Er war ein äußerst harter Kritiker, wenn er mit etwas nicht einverstanden war, aber er anerkannte eine gute Lösung vorbehaltlos und ehrlich, wenn er davon überzeugt war, und hat sie nie als seine eigene verkauft. Es war ihm immer sehr wichtig – und er impfte es uns eindringlich ein –, keine Versuchsergebnisse zu schönen, das heißt, zu ändern, um gut dazustehen. Wer das tat, konnte gleich um seine Versetzung bitten.

Wenn man ihn näher kannte, staunte man über sein Allgemeinwissen, seine Vorlieben und Interessen, über die er gerne im kleineren Kreis sprach. Einmal lud er mich ein, mit ihm in den Versuchshof zu gehen, um eine gerade anstehende Sonnenfinsternis zu beobachten, da er um mein Interesse an Astronomie wusste. Während wir durch unsere geschwärzten Gläser schauten, philosophierte er über altchinesisches und frühägyptisches Wissen und damalige Finsternis-Voraussagen.

Er war ein guter und bei allen sehr beliebter Chef. Nach seiner Pensionierung kümmerte er sich noch jahrelang um die Technische Dokumentation in Weissach, er konnte einfach nicht aufhören, er war ein Workaholic.

Bei einem der bei Porsche üblichen Rentnerabende im Casino in Zuffenhausen in den 90er-Jahren hatte ich ein langes Gespräch mit ihm über Gott und die Welt, die Firma, seine alten Mitarbeiter. Plötzlich sagte er: „Falk, ich mag nicht mehr.“ Weiteres Fragen war nicht angebracht.

Acht Tage später starb er.



Porsche Werkfoto

15 // Auch solche Schmuckstücke entstanden in Zuffenhausen. Hier der erste Prototyp des 718 RS 61 auf einem Foto aus dem Winter 1960/61.



Porsche Werkfoto

16

Ferry Porsche: ein stiller Patriarch

In einem Manuskript für eine Fernsehsendung schildert Peter Falk 2005 Ferry Porsches Gepflogenheiten:

Ferry Porsche ging selten durch die Versuchswerkstatt, weil er sich natürlich durch seine leitenden Mitarbeiter informieren ließ. Ich hatte also wenig Kontakt zu ihm. Sah er aber eine Gruppe Ingenieure und Mechaniker diskutierend vor einem Bauteil, stellte er sich dazu und fragte interessiert, wo das Problem läge. Er hörte sich den Sachverhalt an, fragte, ob es schon eine Lösung gäbe. Wenn ja, ließ er sich die Lösung erklären, nickte dazu und setzte seinen Rundgang fort. Wenn nein, dauerte es nicht lange, und er stellte einen Vorschlag zur Diskussion. Nicht selten stellte dieser Vorschlag tatsächlich eine Lösung dar oder zeigte doch einen Weg, wie man weiterarbeiten konnte.

Es war immer wieder verblüffend, wie schnell Ferry Porsche den dargestellten Sachverhalt verstand, Probleme analysierte und mit klaren kurzen Sätzen weitere Vorgehensweisen vorschlug. Das zeigte, welch ein ausgezeichneter Techniker er war. Dabei war es keineswegs so, dass er auf seinen Vorschlägen insistierte; er sagte immer: „Überlegen Sie es mal.“ So überfuhr er niemanden, sondern alle waren motiviert, und wenn schlussendlich eine völlig andere Lösung gefunden wurde, so war Ferry Porsche der Letzte, der dies nicht akzeptiert hätte. Dieses Verhalten und die unkomplizierte und freundliche Art, wie er selbst mit dem Hilfsarbeiter sprach, machte ihn überall beliebt.

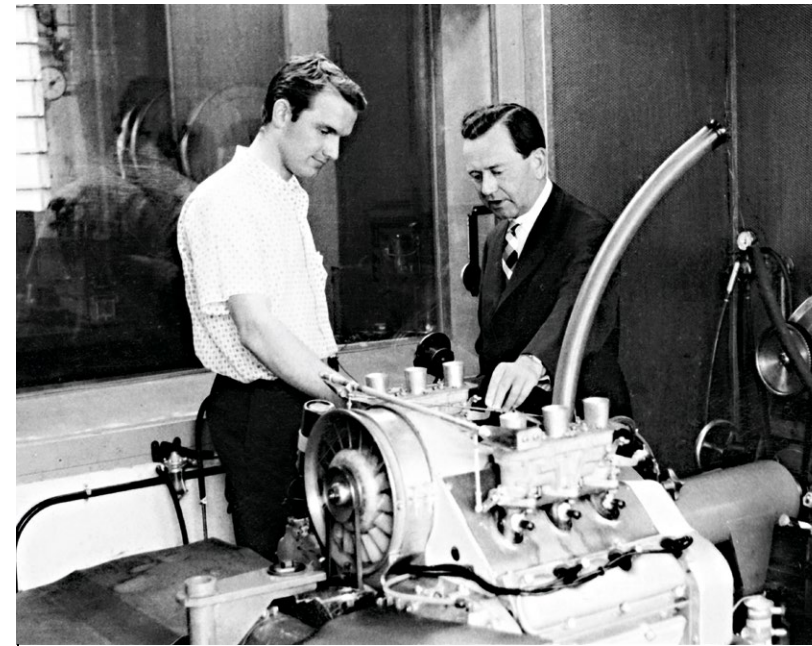
An den wöchentlichen Entwicklungsbesprechungen in den 60er- und 70er-Jahren nahm Ferry Porsche häufig teil. Es wurden Neu- und Weiterentwicklungen besprochen, aber auch Details, wie zum Beispiel ein neues Lenkrad aussehen sollte. Oft prallten die Meinungen der Ressorts derart aufeinander, dass die Diskussion sich festrannte. Viele blickten dann heimlich oder offen zu Ferry Porsche hin und hofften auf eine Reaktion. Ferry ließ seine Leute eine Weile warten, dann erklärte er, wie er sich die Lösung vorstellte. Das war meistens ein Kompromiss, mit dem alle Seiten leben konnten. Seine Erklärungen waren unterlegt mit seinem umfassenden technischen, aber auch mit kundenorientiertem Verständnis, und da er seine Argumente stets sehr ruhig und oft sehr humorvoll vorbrachte, erhob sich nur selten Widerspruch, den er sehr süffisant kontern konnte.



Porsche Werkfoto

17

Ferry Porsche wünschte ab und zu, ein Versuchsauto zu fahren, wenn etwas Neues eingebaut war, etwa ein anderes Getriebe oder ein anderer Motor. Er fuhr nie schnell, ging nie an die Grenzen, kam aber zurück mit vielen Anregungen und Beanstandungen, etwa über eine schwergängige Schaltung oder einen Motor, der unten heraus nicht zog. Diese Beanstandungen waren oft berechtigt, denn unsere Versuchsfahrer fuhren immer die gleichen Autos und wurden allmählich betriebsblind. Seine Bemerkungen brachte er mit dem ironisch versteckten Vorwurf an, wir sollten doch auch mal Autos anderer Fabrikate fahren!



Porsche Werkfoto

18



Porsche Werkfoto

19

- 16 // Motorenkonstrukteur Hans Mezger, Peter Falk und Ferry Porsche (v. l.) im Jahr 1962 an der Stuttgarter Solitude.
- 17 // Ferry Porsche 1968 inmitten seiner Elfer, und der Rennsport gehörte selbstverständlich dazu.
- 18 // Ferdinand Piëch (l.) mit seinem Onkel Ferry Porsche im Jahr 1963 am Motor des 911.
- 19 // Die stolze Mannschaft und die junge Sportwagen-Ikone. Vorne am Auto v. l.: Ferry und F. A. Porsche, Ferdinand Piëch.