



"Jsem tu vlastně gastarbeiter", poznamenal Piëch nedávno v rozhovoru pro německý časopis Der Spiegel. Tento nejbohatší občan Rakouska z postu předsedy dozorčí rady a akcionáře kontroluje největšího evropského automobilového výrobce, koncern VW, produkujícího vozy po celém světě. Piëch se narodil rok před založením VW (KdF).



Ferdinand Piëch je vnukem rodáka z českých Vratislavic Ferdinanda Porsche, otce Hitlerova proslulého Brouka. Když mu bylo pět let, vzal ho dědeček do továrny, kde se podílel na řízení a kde se vyráběla vojenská letadla s vozy pro nacistický režim a dovolil mu přiložit uhlí do pece.

Po svém předkovi zdědil technické i podnikatelské schopnosti, odborníky na automobilový průmysl je považován za vizionáře a tvrdého nesmlouvavého obchodníka. Po té, co vystudoval strojní inženýrství nastoupil do rodinné automobilky Porsche. Zde vytvořil legendární model 917, který vyhrál vytrvalostní závod Le Mans v roce 1970 a pomohl tak výrazně zvýšit prestiž značky. Piëch se počátkem 70. let dokonce podílel i na vývoji vznětového pětiválce OM617 300D pro Mercedes W115. Záhy se dostal do sporů se svými příbuznými a dle svých slov zjistil, že má „schopnost obejít se bez rodiny“. Kariéru uvnitř dnešní skupiny VW začal budovat už v roce 1972, kdy nastoupil jako vývojový inženýr do Audi, kde během téměř dvaceti let dosáhl

postu generálního ředitele. U Audi si získával respekt zavedením pohonu quattro, přeplňovanými benzínovými pětiválci, hliníkovými karoseriemi nebo motory TDI. V roce 1993 se stal šéfem představenstva VW. Nahoru Piëchovi pomohl jeho mocenský instinkt a myšlení šachového hráče, co si bez ohledu na kritiku stojí vždy za vším, co dělá. Vedoucí pracovníci si stěžovali na jeho děsivé autoritářství a na dozorčí radu naléhali, aby mu vysvětlila, že koncern není panství s nevolníky. Piëch na to ale pouze odvětil, že boj o přežití s přátelskostí vyhrát nelze. Když po Carlu Hahnovi vedení přebíral, byl VW v obrovských ztrátách na pokraji bankrotu, ale během několika let se mu z něj podařilo vytvořit prosperující koncern. V roce 2002 ho na pozici šéfa koncernu nahradil bývalý šéf BMW Bernd Pischetsrieder. Piëch však své tehdejší předsevzetí, že bude trávit svůj čas už pouze s rodinou nesplnil.

Během jeho působení na řídicích i dozorčích pozicích si koncern prošel několika skandály, jako bylo v roce 1993 nařčení od GM z průmyslové špionáže, neboli kauza „SuperLopez“, o které Helmut Kohl prohlásil, že je „mimořádně nechutná“ a málem způsobila diplomatický konflikt mezi USA a Německem ([na stránkách e500.cz se Lopezovi věnuje článek od Honzy 500SE](#)). Další kauza se týká rodinné firmy Porsche. To se pod vedením Wendelina Wiedekinga díky jeho projektům Cayenne a Boxster stala nejziskovější automobilkou se silným sebevědomím. Dokud vládli sociální demokraté (SPD) ve spolkové zemi Dolní Sasko kde VW sídlí, měl s ní Piëch velmi dobré vztahy (s 20,8% akcií bylo Dolní Sasko největším akcionářem VW). Když SPD vystřídali křesťanští demokraté (CDU), nový předseda vlády Christian Wulff a člen dozorčí rady VW začal veřejně kritizovat předsedu dozorčí rady Piëcha, jak tento post vede. Spor vyvrcholil v roce 2005, když se malý výrobce Porsche AG v tichosti rozhodl ovládnout většinu evropské automobilové jedničky. Přestože Porsche tento záměr oficiálně popíralo, Wulff jeho postupné skupování akcií VW označil za konflikt zájmů, neboť Piëch byl zároveň i v dozorčí radě firmy Porsche, kde byl se svou rodinou jejím největším akcionářem. Wulff se spojil s



řadou fondů, které vlastní akcie VW a přiměl některé z nich, aby na valné hromadě hlasovaly pro nedůvěru Piëchovi. Ten slíbil, že v roce 2007 po řádné valné hromadě podniku na postu předsedy dozorčí rady skončí a jeho nástupcem bude neutrální osoba. V té době se šéf VW Pischetsrieder rozhodl v rámci optimalizace zahájit tvrdá úsporná opatření a propustit hlavně v Německu dvacet tisíc zaměstnanců. Piëch se ale prozíravě nechal prostřednictvím hlasů odborářů a zaměstnaneckých reprezentantů v radě dosadit na post pro personální otázky, tedy člověka spjatého s odbory, tudíž nepříliš nakloněného snižování nákladů na úkor pracovních míst. Wulff tak svůj odpor byl donucen na příkaz CDU zmírnit. K tomuto období se váže i velký skandál VW s uplácením vlivných odborářů sexuálními večírkami na účet firmy, spojovaný právě se získáním jejich přízně ve prospěch Piëcha, který však jakoukoliv účast na celé akci popírá. Mezitím v roce 2007 Porsche získalo ve VW těsnou majoritu, čehož Piëch využil, obhájil post

předsedy dozorčí rady a nepohodlného šéfa VW Pischetsriedera nahradil svým oblíbencem Martinem Winterkornem z Audi. Úplnému ovládnutí ovšem bránil tzv. Zákon o VW (Lex Volkswagen). Ten vznikl v roce 1960 při transformaci státního podniku na akciovou společnost a nedovoľoval, aby jeden akcionář měl hlasovací práva větší než 20% a akcionář s 20% podílem měl naopak zase při hlasování právo veta, což zvýhodňovalo Dolní Sasko. Zákon byl za základě stížnosti Porsche napadnut EK, protože je v rozporu s volným obchodem, ovšem německá vláda většinu bodů tohoto zákona nadále ponechala. Piëch se pak díky své neúčasti na důležitém zasedání dozorčí rady s tématem převzetí automobilky tiše přiklonil na stranu odborářů, čímž se provinil vůči firmě Porsche. Rodina v čele s bratrancem Wolfgangem Porsche se ho pak neúspěšně snažila odvolat z čela dozorčí rady koncernu a tím vyvrcholily vzájemné rodinné spory, které se řeší hůř, než neshody uvnitř managementu. Zadlužení Porsche přes 10 miliard euro způsobené nákupem akcií VW a stále platícím Zákonu o VW však dostalo tuto firmu před bankrot. Ta nakonec přistoupila na jednání s VW, stáhla žalobu na Zákon o VW, propustila ředitele Wendelina Wiedekinga a na základě Piëchova plánu si s VW vyměnila role. Volkswagen tak během let 2009-2012 ve dvou fázích odkoupil 100% akcií výrobce automobilů Porsche AG.



Ferdinand Porsche se svými vnuky, vlevo Ferdinand Alexander Porsche, vpravo Ferdinand Karl Piëch

Sice to vypadá, že potomci Ferdinanda Porsche zažili krutý pád, jenže Porsche Automobil Holding SE vlastní z 90% právě rodiny Porsche a Piëch a tento holding stále drží 50,7% akcií skupiny VW. Zjednodušeně řečeno, akcie VW, na které si výrobce Porsche v půjčovalo jsou stále v majetku tohoto převážně rodinného holdingu. Ten největší část dluhu splatil odprodejem svých 10% katarskému investičnímu fondu, prodejem divize výrobce automobilů Porsche AG i kompletní sítě evropského a čínského dealerství Porsche Holding (Porsche Inter Auto) Volkswagenu a vydal emisi akcií. Tímto způsobem potomci Ferdinanda Porsche de facto kontrolují polovinu automobilového giganta, který se tak v podstatě proměnil v rakouský rodinný podnik, což je mezi veřejně obchodovanými společnostmi dost neobvyklé. Přesto se tato komplikovaná transakce neobešla bez následků, bývalý ředitel Wiedeking je s bývalým finančním ředitelem Porsche na základě žaloby investorů vyšetřován za manipulaci. Porsche SE proto čelí žalobě v souvislosti se zatajováním informací o chystaném převzetí, což způsobilo velké výkyvy akcií, díky kterým se na akciovém trhu Volkswagen během října 2008 stal na chvíli dokonce největší firmou na světě z pohledu tržní hodnoty.

Není tedy divu, že je mimořádně vitální Piëch považován za nekorunovaného mistra automobilového vesmíru, který nejspíš zastíní i svého dědečka, Ferdinanda Porsche. Ale ani Piëch si nemůže koupit delší pobyt, než je jeden život a tak se rozhodl nedávno sepsat závěť, která vyjde najevo až po jeho smrti. Jeho osobní majetek (údajně kolem 15% VW Group) spravují dvě nadace Ferdinand Karl Alpha a Ferdinand Karl Beta, které založil, aby nedošlo k jeho drobení přes jeho 12 dětí ze čtyř manželství, včetně tří od své nynější o dvacet let mladší ženy Ursuly, která v dubnu roku 2012 vstoupila do dozorčí rady VW. Pokud Ursula svého chotě přežije, nejspíše převezme jednu z vedoucích rolí v koncernu VW. Jak poznamenal list Financial Times, tato žena má za sebou zcela nezvykle závratný profesní vzestup, od dětské chůvy k členství v dozorčí radě jednoho z nejvýznamnějších světových koncernů. Přestože si doplnila vzdělání v oblasti obchodu a práv, mnozí pochybují o její odborné způsobilosti a schopnosti rozhodovat o složitých otázkách strategie společnosti, která šlape na paty koncernu GM a chce jej do roku 2018 vystřídat na postu světové jedničky ve výrobě vozů. Ursula je ale jako její choť automobilovou fanatičkou a údajně i občas zkouší zaměstnance a manažery VW, jak ovládají různé oblasti a prý je už leckdy nachytala při neznalostech. Přestože stojí za svým mužem, má i své vlastní postoje, mimo to působila jako hlavní prostředník při řešení sporů mezi rodinami Porsche a Piëch. Zástupci odborářů jí považují za podnikatelku s vysokým stupněm sociálního cítění a Martin Winterkorn prohlásil, že Ursula je kompetentní osobou, která napomůže tomu, aby se automobilka stala v roce 2018 největší na světě.



Piëch ale stále nespouští VW z očí. V tichosti, z povzdálí u ranní kávy s Uschi na terase sídla v Salcburku nebo na jachtě při listování posledního vydání *Auto Motor und Sport* probírá strategii koncernu, kterou si k němu pravidelně koncernovým letadlem nebo helikoptérou přiletí vyslechnout předseda koncernu Martin Winterkorn. Toho Piëch dle svých slov “požádal”, zda by mohl představit osmou generaci Golfu a do té doby mohl krýt Winterkornovi záda jako předseda dozorčí rady, ve svém třetím období, tedy do roku 2016. Nedávno se Piëch zajímal o automobilku Alfa Romeo a nechal se slyšet, že by pod koncernem VW byla schopná vyrábět 400 tisíc aut ročně. Alfu v Miláně už navštívila neoficiálně i delegace z VW, to ale nadzvedlo ze židle velkého Piëchova kritika, šéfa FIATu a předsedu Evropského sdružení výrobců automobilů Sergia Marchionne, který prohlásil: „Dokud povedu Chrysler a FIAT, na Alfu Romeo Piëch ať zapomene a dá si radši dohromady SEAT. Říkal jsem mu to už osobně a pošlu mu to ještě písemně“. Marchionne se nedokáže vypořádat s upadajícími prodeji a dostatečnou efektivitou současné produkce FIATu. Neustále kritizuje koncern VW, obviňuje jej z mafiánských praktik, agresivní cenové politiky a poukazuje na nutnost zásahu EU do produkce vozů na evropském kontinentu a zároveň tvrdí, že do budoucna může přežít pouze pět silných koncernů. Z konkurenčních značek dělá momentálně koncernu asi největší starosti uskupení Hyundai/Kia. Nedávno Piëch dokonce přiznal, že z mnoha lidí, kteří VW opustili během jeho šéfování u VW lituje pouze jediného odchodu, a to Petera Schreyera, který je nyní šéfdesigner u Kia Motors.

Piëch bývá se svou chotí účastníkem tradičního srazu GTI na Wörthersee u Klagenfurtu. Já jsem ho ve spideru Bugatti Veyron (který je považován za jeho pomník) zahlédl v obci Ehra u

stejnomeného koncernového polygonu, kam se přijel podívat na zkoušku maximální rychlosti 1200 koňového Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse. Koncem roku 2012 Piëch obdržel jako jediná motoristická osobnost podruhé(!) prestižní cenu AutoBildu Zlatý volant, za působení v koncernu Volkswagen a mnoho zásadních rozhodnutí, která učinila ze značky VW jednoho z největších a nejúspěšnějších automobilových producentů na světě. Zlí jazykové ovšem tvrdí, že AutoBild je vzhledem k častému vítězstvím značek koncernu ve srovnávacích testech pod jeho vlivem.



Koncernu VW patří kromě mateřské značky VW, také Audi, Seat, Škoda, Porsche, Lamborghini, Bugatti, Ducati, MAN a Scania i 20% podíl v Suzuki.