

Deutschland € 9,11 • Österreich € 10,00 • BeNeLux € 10,50 • Schweiz sfr • 15,50
Spanien € 12,30 • Italien € 12,30 • Frankreich € 12,30 • Portugal (Cont.) € 12,30



PORSCHE KLASSIK

PORSCHE

KLASSIK

MAGAZIN FÜR SPORTWAGEN



PORSCHE
SPORTSCAR TOGETHER

70 Jahre Porsche Sportwagen

DAS GEBURTSTAGSHEFT





Das Schönste an unserer Geschichte? Die Zukunftsvision.

Seit Sekunde 1 verwirklichen wir automobiler Träume. Deshalb machen wir auch am 70. Geburtstag der Marke Porsche keinen Stopp. Sondern wir starten direkt durch – weiter in Richtung Zukunft.



PORSCHE

»Die Zeit ist eines der wenigen Dinge, die der Mensch nicht beeinflussen kann.«

Ferry Porsche





Konzentration. Dan Gurney vor dem Training am 19. Mai 1962. Ein Tag noch bis zum GP in Zandvoort, dem Debütrennen der Porsche 804.



Nur



Der Chef ist dabei. Ferry Porsche blickt ernst, Huschke von Hanstein spricht zu Dan, in dessen Helm sich die Rennwelt spiegelt.



ein

Augenblick





1:34,7 Min., 159,4 km/h. Startplatz 8 und damit beste Porsche-Platzierung im Feld. Im Rennen dann der Ausfall in Runde 47. Nur ein Augenblick.



140 Technik perfekt, Patina bewahrt: 356er-Traum aus den



24 So soft das Fenster, so hart der Motor: der erste Targa S!



56 Sieger unter Palmen: Cameron Healey und Rod Emory haben das erste Le-Mans-Gewinnerauto von 1951 entdeckt und restauriert.



122 917/005 neu aufgebaut von Willi Kauhsen. Ein Besuch.



108
35 Jahre
Nürburgring-
Rekord: Stefan
Bellofs Bruder Goa
erinnert an den
großen Rennfahrer.



130 Individueller war keiner: ehemaliger 911-Werkswagen.

- 12** **Heckantrieb und Rock'n'Roll**
Rockröhre Nina Vetterli-Tremel über Musik und ihre Porsche
- 24** **Offen für Neues**
Der wohl älteste erhaltene Targa S aus der Vorserie
- 30** **Perfekt getarnt**
Unterm Blech dieses 911 stecken viele Werksgeheimnisse
- 38** **Scheinriesen**
Eric Otto inszeniert Porsche-Modellautos verblüffend neu
- 46** **Alphatiere und Regenzauberer**
Rennfahrer-Legenden, die Porsche groß machten
- 54** **Wo die schnellen Wagen flitzen**
Spot an für die wichtigsten Racetracks weltweit
- 56** **Stunde der Sieger**
Gmünd-SL-Coupé 356/2-063: der Le-Mans-Gewinner
- 68** **Porsche-Fans aus aller Welt**
Leidenschaft von Promi bis Papa, von Japan bis Jodeln
- 88** **Menschen & Momente**
Unvergessliche Fotos aus den ersten 70 Jahren
- 100** **Kongenialer Geist**
Der 911 Speedster Concept und das historische Vorbild
- 108** **Auf ewig Bruder**
Georg »Goa« Bellof bewahrt das Andenken an Stefan
- 114** **Die glorreichen Sieben**
Rundkurs, Straße, Wüste: Motorsport made by Porsche
- 122** **Op Öcher Platt**
Willi Kauhsens 917 ist gut, doch seine Storys sind noch besser
- 130** **Das Unikat**
Von Porsche Exclusive individualisierter 911 der 80er
- 140** **In Ehren gereift(er)**
Ein stilsicherer 356 hält ein Plädoyer für den Patina-Trend
- 146** **Porsche 356 Roadster Nr. 1**
Vorhang auf für den Ur-Typen im Maßstab 1:18
- 146** **Vorschau/Impressum**
Team und Termin zum Start in die nächsten 70 Jahre

Heckantrieb und Rock'n'Roll

AUTOR RALF NIEMCZYK FOTOGRAFIE CHRISTIAN GRUND

Sie kennt sich aus mit Grooves und Vibes, sowohl in der Musik als auch im Autokosmos: Nina Vetterli-Treml. Schließlich haben diese beiden Welten ihr Leben geprägt. Sie verbindet Rock'n'Roll mit Benzin im Blut. Eine nicht alltägliche Kombination, die sie aus dem Tonstudio in Zürich in eine Wiener Großgarage führt.



Der Sound der Straße. Gitarrenkoffer und schwarze Porsche-Klassiker gehören für Nina Vetterli-Treml einfach zusammen.





69 Plunkett

Leidenschaft forever. Als langjährige Sammlerin kennt sie die Feinheiten fast jeder Baureihe. Mit einem 944er ging es bereits zur Uni.



Unschärf, scharf. Fokus auf dem Transaxle, doch der 911 ist im Vordergrund. Nina liebt beide. Hauptsache, schwarz.

E

Ein wenig Motor-Voodoo ist natürlich auch dabei. »Die beiden mögen sich nicht«, sagt Nina Vetterli-Treml. »Daher parke ich sie nie nebeneinander. Der 911 findet das komplett unmöglich, dass da neuerdings noch ein Porsche 944 steht.« Sie muss schmunzeln über so viel Respekt vor dem Eigenleben ihrer Lieblinge. Aber man weiß ja nie.

Und so denkt man beim Besuch in einem Wiener Außenbezirk unweigerlich an Aufnahmen für ein Plattencover. Betongraue Atmosphäre, dunkle Retro-Sportwagen. Nur ein paar Sonnenstrahlen, die durch die Wellblechwände scheinen, hellen die düstere Atmosphäre ein wenig auf. Mit ihrem Gitarrenkoffer und den platinblonden Haaren passt Vetterli-Treml ausgezeichnet in dieses Szenario. Es ist zu ihrem Alltag geworden. »Ich spiele Bass, seit ich als 16-Jährige zum ersten Mal in einer Mädelsband ausgeholfen habe«, erzählt sie. »Später ist dann die Gitarre dazugekommen. Den ersten Porsche wiederum, einen gebrauchten 944 S2, habe ich mir zu Beginn des Studiums gekauft. Ich

Einst fuhr sie im 911er zum Konzerttermin. Mittlerweile mutet Vetterli-Treml ihren Lieblingen diesen Stress nicht mehr zu.

arbeitete damals parallel in einer Werbeagentur und dachte, ich könnte diesen Traum einfach mal verwirklichen.« Ein Wechselspiel zwischen PS und Heavy Metal, das sie stetig weitergeführt hat.

Vetterli-Treml ist seit dem Millennium unterschiedliche Modelle gefahren, vom 924 über den 944 Turbo bis hin zum 911, Baujahr 1980, mit angebaute Carrera-Heckflügel. Dabei ist sie keine typische Porsche-Sammlerin, ihre Garage kein Weihetempel. Sie hatte sich für die Fahrpraxis begeistert, kämpfte mit den Macken der betagten Fundstücke und lernte die Kompetenzen der örtlichen Spezialisten-Werkstatt kennen. Eine Leidenschaft, die Leiden schafft, wie sie mit einem Lächeln bilanziert. »Mir war damals klar, dass es ein Sportwagen sein muss. Und Heckantrieb. Ich habe mir auch diverse Exoten aus Italien angeschaut, doch bei Porsche hat mich letztlich die Alltagstauglichkeit überzeugt. Das sollte ja kein nettes Zweitwagen-Hobby sein. Wenn schon, dann auch richtig im Alltag. Und auf der Fahrt zur Uni war ein Quäntchen Vernunft durchaus angeraten.« Eine spontane Faszination für die ikonische Porsche-Form ist bei ihr hängen geblieben. »Schon als kleines Kind, bevor man viele Marken kennt, sieht man dieses Auto und sagt



Sind so bunte Hände. Nina selbst ist ein Kunstwerk. Und sie liebt Kunstwerke. Auf der Gitarre schafft sie ständig neue, im Porsche erlebt sie die Kunst Zuffenhausens mit jeder Kurve, mit jedem Schalten, mit jedem Zünden des Motors.





Auf Landpartie in den Feldern Niederösterreichs. Ninas Porsche 911 mit Heckspoiler macht eine echt gute Figur.

»Porsche.« In ihrer Wohnung, die auch ihre Kreativstube war, stehen aufgereiht auf einem Sideboard Bässe und E-Gitarren, darunter eine Flying V. Das Instrument der harten Rocker mit den charakteristisch abgewinkelten Flügeln. Daneben ein Schwarz-Weiß-Foto, das sie auf einem Musikfestival in Südkorea zeigt. Ihr Name steht da in lateinischen Buchstaben auf einem Blatt Papier, das an der Scheibe eines Busses pappt. »Wir haben damals im kleinen Zelt gespielt – vor 8.000 Zuschauern«, erinnert sie sich. Die Band heißt 69 Chambers. Ein Trio, das sie mit Drummer Diego Rappachietti und ihrem Exmann, dem Gitarristen und Produzenten Tommy Vetterli, betreibt. Sie sind keine Arenagrößen wie Metallica oder Slayer, sondern eine Gruppe, die von einem deutschen Independent-Plattenlabel vermarktet wird. Gefeierte werden 69 Chambers vor allem in Frankreich oder Spanien. »Unsere Fan-Basis in der Schweiz hingegen könnte größer sein«, meint sie nüchtern am Küchentisch in Wien, wo sie heute zeitweise lebt. Eine Schweizer Band mit Frontfrau in Österreich, die zwischen Donau und Zürichsee pendelt. Keine einfache Sache. Doch sie winkt ab. Nina Vetterli-Treml ist es gewohnt, unterwegs zu sein. Ein Leben auf Achse. Zwei Alben sind bisher erschienen, das dritte, »Machine« kam Ende Mai auf den Markt. »»Machine« ist eine Platte ohne Ballade oder musikalische Kompromisse. Ein typisches Ihr-könnt-uns-alle-mal-Album!«, erzählt sie.

Eine kleine Kunstpause erlaubt einen Blick auf ihre Motorbibliothek mit hohem Porsche-Anteil. »Für mich war es immer wichtig, auch die Hintergründe aller Modellreihen zu kennen. Wenn dir jemand mit Halbwissen daherkommt, ist es cool, wenn man sich auskennt«, sagt sie. »Ich war immer schon Autofan, meine Mutter wäre daran fast verzweifelt. Sie wollte mir klassische Mädchenspielsachen schenken. Puppen und so. Ich hingegen wollte Matchbox-Autos, habe sie erpresst beim Einkaufsbummel und in aller Öffentlichkeit so lange geweint, bis sie aufgab: Okay, du bekommst dein Auto!«



Schau mir in die Augen, Kleiner. Schon als kleines Kind konnte Vetterli-Tremml die charakteristische Porsche-Form von anderen Autos unterscheiden.

Aufgewachsen ist Vetterli-Tremml in Südkorea und Singapur, der Vater ist Geschäftsmann. Nach ihrer Rückkehr in die Schweiz gehörte sie bald »zu den cooleren Leuten in der Raucherecke«. Beflügelt von den Konzerten mit ihrer rockenden Girlstruppe, wollte sie schließlich in Zürich Musik studieren. Doch das Konservatorium pflegte einen eher klassischen Lehrplan. »Dabei war mein Zugang zur Musik eine eher emotionale Sache, der wissenschaftlich-theoretische Zugang lag mir nicht«, sagt sie. Sie wechselte zur Publizistik, verbesserte ihre Gitarren- und Gesangstechnik im eigenen Proberaum und fuhr mit ihrem ersten Porsche 944 zu den Vorlesungen. Dem Crossover-Stil zwischen Alternative Rock, Grunge und Metal blieb sie treu. Schließlich schätzte sie Sänger Chris Cornell von Soundgarden genauso wie die Musik der ergrauten Helden Led Zeppelin oder Black Sabbath.

Auch ihr Leben hat Vetterli-Tremml längst als Crossover ihrer Interessen angelegt. Die Metal- und die Auto-Szene

befruchten sich zwar nur selten direkt. Doch aus beiden schöpft sie ihre Energie. Dabei geht es nicht um plakative Showeffekte oder Parkplatzgepose. Nur gelegentlich ist sie mit dem schwarzen Elfer zu den Konzerten von 69 Chambers gebraust. Mit ihrem Vater Hans Tremml hat sie vor einigen Jahren ein Buch über »Schweizer im internationalen Automobilrennsport 1950 bis heute« veröffentlicht. Ein Standardwerk über legendäre Außenseiter. Startpunkt ihrer nächsten Karriere als Autojournalistin für verschiedene Tageszeitungen und das TV-Magazin »Tacho« im Schweizer Fernsehen. Anfangs wurde die Quereinsteigerin in der Branche misstrauisch abgecheckt. Nach dem Motto: Was will die denn? »Mittlerweile wissen alle, dass ich nicht bloß die Metal-Tante bin, sondern den Job ernst nehme.«

Auto, Metal, Sport. Als Journalistin, die harte Riffs spielt und Porsche sammelt, ist sie eine Ausnahmeerscheinung.

In ihrer langen Porsche-Historie hat sich ein Kreis geschlossen. Vom 944 zum 944. »Ich bin ja fast zehn Jahre





Ständig auf Achse. Nina Vetterli-Treml hat schon in einigen Metropolen dieser Welt gewohnt. Ihre Porsche haben sie stets begleitet.

lang während der Elfer-Zeit keinen mehr gefahren«, sagt sie. »Seitdem hat sich einiges geändert: Früher musste man sich für ihn immer verteidigen, mittlerweile scheint das echt cool zu sein. Mir hat der zwiespältige Ruf gefallen. Genauso wie ich die blöden Sprüche über den 924 nur zu oft als nachgeplappertes Angebertum empfand. Um aufrecht 944 zu fahren, brauchte man damals immer etwas Mut. Ich habe mich quer durch die Fachliteratur geackert, um sattelfest argumentieren zu können. Mit einem Elfer hingegen war man immer auf der sicheren Seite. Risikoloses Image, allgemein anerkannt.«

G

Genau wie in der Popmusik geht es um Stil, Qualität und den entsprechenden Hype darum. Vetterli-Treml weiß das und redet souverän über die gebräuchliche

944-Standardlackierung »indischrot«, während sie stets schwarz oder zumindest anthrazit gesucht hat. »Die Maschine will bedient und auch mal geprügelt werden. Die 944er sind definitiv anders zu fahren als der Elfer«, lautet ihr Credo. Für eine spontane Landpartie steigt sie schließlich noch einmal in ihren 38 Jahre alten 911er. »Ich fahre ihn nicht mehr im Winter. Eine Vorsichtsmaßnahme, denn er hat mir stets treue Dienste geleistet. Auch in den Bergen«, erklärt Nina Vetterli-Treml. »Mittlerweile hat der Wagen fast 300.000 Kilometer auf der Uhr. Nach der Generalüberholung geht es demnächst zur Aufarbeitung der Karosserie. Diverse Roststellen und weitere unschöne Sachen müssen gemacht werden. Bei einem wirklich zuverlässigen Auto, das jetzt auch nicht mehr an Wert verliert.« Vielleicht versöhnen sich der 911er und 944er dann in friedlicher Eintracht in ihrer Wiener Wellblechhalle. ...

Highway to Hebebühne. Wer schon so lange Klassiker fährt wie sie, kennt sich auch in den einschlägigen Spezialwerkstätten ganz gut aus.

Sie werden Ihren Standort ändern und
trotzdem immer im Mittelpunkt stehen.

Willkommen an Bord einer Kreuzfahrtflotte, die jedem Vergleich vorausfährt –
mit kleinen, individuellen Schiffen und größter persönlicher Freiheit.
Mehr über unsere Luxus- und Expeditionsreisen erfahren Sie unter

www.vor-uns-die-welt.de



V O R U N S D I E W E L T



HAPAG ¹⁸/₉₁ LLOYD
CRUISES





Offen für Neues

AUTOR KLAUS-ACHIM PEITZMEIER

FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER

**Im Grenzbereich zwischen Coupé
und Cabriolet eroberte der 911
Targa Neuland – und begründete
mit Sicherheit eine Legende.**





O

Offen gestanden: War der weinrote 911 S, der 1968 als Dienstwagen von Ferdinand Piëch diente und anschließend Hans Mezger gehörte (siehe vorherige Seiten), seiner Zeit schon einen Schritt voraus, so gilt das für den irischgrünen Protagonisten dieser Geschichte erst recht – als erster jemals gebauter 911 S Targa hat er nicht nur eine gänzlich neue Karosserievariante begründet, sondern gleich den Namen einer ganzen Fahrzeuggattung geprägt. Und auch er besitzt einen prominenten Erstbesitzer: Der Vorserien-Prototyp wurde am 2. August 1966 auf Ferry Porsche zugelassen, den Chef höchstpersönlich. Dies macht das Unikat nochmals besonderer, einzigartiger und wertvoller.

Der Targa war eine ganz praktische Reaktion von Porsche auf eine Diskussion, die Anfang der 60er-Jahre auf dem für den jungen Sportwagenhersteller so wichtigen US-Markt tobte: Offene Automobile galten zwischen Detroit und Dallas plötzlich als gefährlich – es hieß, sie würden den Insassen bei einem Unfall zu wenig Schutz bieten. Über der Zukunft des Cabriolets brauten sich dunkle Wolken zusammen. In Stuttgart-Zuffenhausen stieß diese Entwicklung natürlich auf geringe Begeisterung, schon der 356 hatte die Reise gen Übersee bevorzugt mit Stoffdach angetreten. Die Kunden in den Sonnenstaaten der USA wollten die Schwaben natürlich nicht verlieren. Auch der Vertrieb pochte mit Vehemenz auf eine offene Variante. Also musste etwas Neues her, eine smarte Lösung ganz im Stil des Hauses, die scheinbare Gegensätze überwand, optisch attraktiv, doch in der Form der Funktion folgend.

Einmal mehr lieferte der Motorsport die Inspiration: Längst war es unter rennfahrenden Kunden gang und gäbe, offene Sportwagen mit einem Überrollbügel zu versehen – der Kampf um Sekunden und Positionen kann ja auch in einem doppelten Toeloop enden, und dann möchte niemand seinen Kopf hinhalten. Wirklich schick sahen die entwickelten Konstruktionen allerdings nicht aus. Auch für Neunelf-Designer Ferdinand Alexander (»Butzi«) Porsche,

Zugig: Auch das Vorserienmodell des 911 S Targa vereint bei offenem Dach Sonnenfreuden mit Windturbulenzen. Das wird auch dem Erstbesitzer aufgefallen sein: Dr. Ferry Porsche.

Zugig: Mit dem 160 PS starken und zwei Liter großen Sechszylinder-Boxer war auch der Vorserien-Targa von Ferry Porsche flott unterwegs – offen fahren mit über 220 km/h konnten damals nur wenige.

der grundsätzlich einer Cabriolet-Version seines Schrägheck-Jahrhundertentwurfs wenig abgewinnen konnte, stand ein plumptes Rohrgestänge außer Frage. Aber der Bügel könnte ja auch eine schöne Form annehmen und aus Edelstahl sein, dadurch sportlich-elegant wirken und trotzdem eine massive Ausstrahlung besitzen. Die Grundidee für das »Sicherheits-Cabriolet« war geboren, nur von »Targa« war zu dieser Zeit noch keine Rede.

Die ersten Versuche im Sommer 1964 begannen vielversprechend. Der nun gut 20 Zentimeter breite Überrollbügel, das mit wenigen Handgriffen herausnehmbare Dachteil und das hintere Ministoffverdeck führten die Silhouette des Coupés fort, zugleich profitierte die Verwindungssteifigkeit der Karosserie. Die Henkel-Variante brachte weitere Vorteile mit sich, denn die chirurgischen Eingriffe an der Karosserie hielten sich

in minimalinvasiven Grenzen: Motorhaube, Heckpartie und die hinteren Kotflügel zum Beispiel blieben unverändert, das freute auch die schwäbisch sparsamen Kassenwarte – angesichts der kostspieligen Entwicklung des 356-Nachfolgers war das Geld so kurz nach der Markteinführung des 911 noch knapp.

Als im September 1965 auf der IAA in Frankfurt der Vorhang für den neuen Hoffnungsträger fiel, hatte er auch die Taufe schon hinter





Zickig: Das etwas fummelige Faltfenster fand nur wenige Fans und wurde bald ersetzt (oben). Schwarz hinterlegt: Instrumente.

sich: So, wie der ikonische Begriff »Carrera« auf die frühen Erfolge von Porsche bei der berühmten Carrera Panamericana in Mexiko hinwies, sollte auch der Name des Bügel-Elfers Motorsport-Assoziationen wecken. »Le Mans« oder »Monza« lag auf der Hand, beides war aber schon vergeben. Dafür hatten die Schwaben gerade zum vierten Mal in fünf Jahren ein verrücktes Langstreckenrennen auf Sizilien gewonnen, die Targa Florio. Kurzfristig stand »911 Flori« im Raum, bis Inland-Verkaufsleiter Harald Wagner die Suche eher beiläufig mit

der Frage entschied: »Warum sagen wir eigentlich nicht nur »Targa«?« Dass der italienische Begriff auch noch »Schild« bedeutet, fiel – so will es die Legende – erst den Textern des Verkaufsprospekts auf. Wie auch immer: »Targa« ist längst so legendär und selbsterklärend wie »Tesa« und »Tempo«, obwohl ausschließlich Modelle von Porsche diesen Namen tragen dürfen.

Zurück nach Stuttgart. Bis die ersten Kunden sich am Steuer eines 911 oder 912 die Sonne auf die Haarwurzeln scheinen lassen durften, sollte es noch dauern. Selbst der grüne Targa, den Ferry Porsche im August 1966 in Empfang nahm, entstammt der Vorserie und weist einige Details auf, die so nicht für die Produktion übernommen wurden – so zum Beispiel die mit drei Schrauben befestigten Kunststoffleisten an der B-Säule, Zierbleche an den Türoberkanten im Bereich der Dreiecksfenster oder auch die schwarz hinterlegten Rundinstrumente, die erst 1968 in die sogenannte A-Serie einfließen. Sogar die Dachkonstruktion entspricht nicht vollständig der späteren Lösung. Hinzu kamen spezielle Veloursteppiche, etwas komfortablere Sitze mit Bezügen im Flechtnabennmuster und ein Sperrdifferential für die Hinterachse.

Großartiges Cabriovergnügen vermittelt aber bereits der Targa-Urahn. Doch es gab auch Besonderheiten, die seine Besitzer – Anfang 1967 begann die Auslieferung der Serienmodelle – mögen mussten, so zum Beispiel das enorme Getöse der Windgeräusche, die bei hohem Tempo den kernigen Sound des Boxer-Motors in den Schatten stellten. Auch das fummelige Faltfenster fand nicht viele Fans, zumal der Kunststoff die lästige Eigenschaft hatte, sich bei kalten Temperaturen zusammenzuziehen. Selbst Porsche empfahl, die hintere Abdeckung unterhalb von 15 Grad Celsius geschlossen zu halten. Andernfalls war es fraglich, ob sie auch wieder zuzuging. Deshalb stand nach nur wenigen Monaten auch eine Panoramascheibe mit beheizbarem Glas zur Auswahl, die das Lärmniveau etwas beruhigte, die Rundumsicht verbesserte und das Einbruchrisiko senkte. Sie löste schnell große Nachfrage aus. Mitte 1969 fiel das Softwindow endgültig aus dem Serienprogramm, war für kurze Zeit aber noch auf Wunsch erhältlich. Bestellt haben es nur wenige.

Fast zeitgleich trennten sich auch die Wege von Ferry Porsche und seinem irischgrünen 911 S Targa: Ein amerikanischer Luftfahrtingenieur erwarb das Einzelstück und blieb ihm in treuer Zuneigung verbunden – und zwar für die folgenden 45 Jahre. Erst an Weihnachten 2014 verkaufte er das patinierte Exemplar an den Porsche-Sammler Michael Heinemann, der es wieder zurück nach Deutschland brachte. »Mich fasziniert die Tatsache, dass sich der Wagen dank sachkundiger Pflege auch nach 300.000 Kilometern noch in einem tollen Zustand befindet«, so der Experte, der das Auto unlängst ans Porsche Museum ausgeliehen hat. »Das spricht ganz klar für die tolle Qualität der Marke.« ...

Porsche 911 S Targa Vorserie

TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxer
Hubraum	1.991 cm ³
Bohrung x Hub	80 x 66 mm
Verdichtung	9,8:1
Gemischaufbereitung	2 Dreifach-Fallstromvergaser (Weber)
Maximale Leistung	160 PS bei 6.600/min
Radstand	2.211 mm
Höchstgeschwindigkeit	ca. 220 km/h

Was uns verbindet? Die Leidenschaft. Und eine bewegende Geschichte.

Erleben Sie 70 Jahre erstklassige Performance. Im Porsche Zentrum 5 Seen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Porsche Zentrum 5 Seen
Hörmann Sportwagen GmbH
Am Römerstein 53
82205 Gilching-Argelsried
Tel. 08105 3766-0
www.porsche-5seen.de



PORSCHE

Perfekt getarnt

AUTOR KLAUS-ACHIM PEITZMEIER FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER



Er wirkt so unschuldig in seinem Bordeauxrot, dabei hat dieser 911 S eine spezielle Geschichte – einst war er ein Geheimnisträger mit berühmten Vorbesitzern.





TR LY 365H

M

Manchmal gibt es Autos, die gibt es eigentlich gar nicht. Oder es sollte sie nicht geben. So rein offiziell. Wenn es sie dann aber doch gibt, dann steckt zumeist etwas Ungewöhnliches, Geheimnisvolles dahinter. Eine besondere Geschichte, die erzählt werden will. So wie die jenes weinroten 911 Coupés, das ganz unaufgeregt im Showroom von Michael Eiden in Osburg bei Trier steht, obwohl es mal ein Geheimnisträger war, und in der plötzlich Protagonisten die Bühne betreten, die Fixsterne sind im Kosmos Porsche: Ferdinand Piëch und Hans Mezger.

»Der Vorbesitzer ist schier verzweifelt«, berichtet Eiden von seinem 1968er 911 S. »Er hatte die Karosserie des Autos restaurieren lassen und dabei auch die Seitenbleche durch entsprechende Ersatzteile ersetzt. Doch beim Zusammenbau wollte nichts mehr zusammenpassen – es war wie verhext.«

Der Porsche-Experte aus dem Hunsrück nahm sich des kuriosen Falls an und begann zu recherchieren. Dass es sich bei diesem Elfer um kein gewöhnliches Auto handelte, machte ihm bereits der Blick in den Fahrzeugbrief klar: Die Identifikationsnummer folgte nicht dem gängigen Schema. Und nach der Erstzulassung am 31. Mai 1968 auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG kam der ungewöhnliche Zweitbesitzer hinzu: Von 1969 bis 1972 gehörte der Wagen Hans Mezger – jenem »Motoren-Papst«, der in diesem Zeitraum, in dem er am Steuer des geheimnisvollen 911 zur Arbeit fuhr, zu den Weichenstellern für den Aufstieg von Porsche gehörte.

Vermutlich ist Mezger 1970 als Motorsport-Chef mit diesem Auto auch nach Le Mans gereist, wo der von ihm konstruierte Porsche 917 beim 24-Stunden-Rennen startete. Auf dem Rückweg war es das Auto eines Le-Mans-Siegers. Und als sich der Schwabe von dem 911 wieder trennte, läutete sein 1.000 PS star-

ker 917/10 TC in der amerikanischen CanAm-Serie dank Turbo-Aufladung gerade eine neue Ära für Renn- und Straßenwagen ein. 1975 ging diese Technik an Bord des epochalen 911 Turbo in Serie.

Der Turbomotor blieb für die Karriere von Hans Mezger prägend, die ihren Gipfel zwischen 1984 und 1986 erreichte, als sein 1,5-Liter-V6 – der sogenannte TAG-Porsche – die McLaren-Piloten Niki Lauda und Alain Prost zu drei Formel-1-Weltmeistertiteln katapultierte.

Weniger bekannt ist: Auch für den Motor des 911 spielte Mezger eine maßgebliche Rolle. Der junge Maschinenbau-Ingenieur war 1956 zu Porsche gekommen und hatte sich in der Rennabteilung um den 1,5 Liter großen Formel-1-Achtzylinder gekümmert. 1962 endete das Projekt – wohl auch, weil es woanders im Unternehmen lichterloh brannte: Der ursprünglich für den 356-Nachfolger geplante »Unterflurmotor« hatte sich als Fehlkonstruktion entpuppt. Der Serienanlauf des 911 stand ernsthaft in Gefahr und damit auch die für Porsche so wichtige neue Einnahmequelle. Die Entwicklung des noch »901« genannten Modells hatte viel Geld verschlungen.

Alt-68er Statt eines Aufstandes sorgte der 911 S von Michael Eiden ganz im Stillen für einen Umbruch – mit verlängertem Radstand, Transistorzündung und neuer Kraftstoffeinspritzung.

Vorbote Dieser Porsche 911 S war seiner Zeit voraus, und dies spiegelt sich in vielen Details wider – die Zusatzscheinwerfer sind nur ein Beispiel. Der 50-Jährige ist tadellos in Schuss.





Zustand: neuwertig Das ehemalige Coupé von Motoren-Papst Hans Mezger präsentiert sich makellos. Unterm Blech verraten noch Aufnahmen für Messgeräte etwas über seine einstige Bestimmung.





»Es gab noch viel zu tun, als ich im Januar 1963 dazu kam«, erinnert sich Mezger. Wichtigste Maßnahme war die Neugestaltung des Ventiltriebs: Die zuvor zentral positionierten Nockenwellen wanderten in die Zylinderköpfe des 2,0 Liter großen Sechszylinder-Boxers, der – so wie der Formel-1-V8 – auch eine achtfach gelagerte Kurbelwelle erhielt und damit höhere Drehzahlen besser vertrug. Denn von vornherein stand fest: Die Maschine des 911 sollte auch für den Renneinsatz taugen.

S

Seine Erfahrung mit dem Grand-Prix-Motor brachte Mezger zudem in das Layout der halbkugelförmigen Brennräume ein. »Immer wenn wir den Winkel der Ventile geringer gestalteten, traten zwei Dinge ein: Die Leistung stieg, und der Verbrauch sank«, so das Technikgenie. Lange tüftelten die Ingenieure am Reißbrett,

dann legten sie sich fest: 27 Grad zur Vertikalen für das Einlass- und 33 Grad für das Auslassventil – eine perfekte Entscheidung, bei der es bis zum Ende des luftgekühlten Boxers blieb.

»Der Eintrag ›Hans Mezger‹ im Fahrzeugbrief hat mich auf die richtige Spur gebracht«, verrät Michael Eiden mit Blick auf seinen weinroten 911. Und tatsächlich ergaben seine Nachforschungen: Obwohl Baujahr 1968, trägt das Coupé viele Komponenten der umfangreichen Modellpflege, die 1969 eingeführt wurde, so etwa die mechanische Kraftstoffeinspritzung, eine Transistorzündung und innenbelüftete Bremsen sowie den um 57 auf 2.268 Millimeter verlängerten Radstand und vieles mehr. »Darum passten nach der Restaurierung die 68er Karosserie-Ersatzbleche auch nicht zum Fahrwerk«, löst Eiden das Rätsel auf. Der entscheidende Tipp kam von Hans Mezger persönlich: Bevor er es erwarb, hatte das Vorserienfahrzeug wohl zur Freigabe der neuen Spezifikationen gedient – als Dienstwagen von Ferdinand Piëch, dem damaligen Entwicklungschef von Porsche ...

Ritterschlag Porsche-Legende Hans Mezger hat sich auf dem Tankdeckel verewigt, eine Plakette erinnert an den 80. Geburtstag des 911-S-Vorbesitzers.

Detektivarbeit Der Eintrag »Hans Mezger« im Fahrzeugbrief deutete auf die spezielle Geschichte dieses 911 S hin – die Fahrgestellnummer 320013 entlarvte ihn als Vorserien-Versuchswagen.



Porsche 911 S Versuchswagen

TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxer
Hubraum	1.991 cm ³
Gemischaufbereitung	mechan. Kraftstoffeinspritzung
Zündung	Transistorzündung
Maximale Leistung	170 PS bei 6.800/min
Radstand	2.268 mm
Höchstgeschwindigkeit	ca. 225 km/h

PORSCHE DESIGN
TIMEPIECES



70Y



1919 Datetimer
70Y Sports Car Limited Edition
Limitiert auf 1948 Exemplare.

MAN KANN VON VISIONEN TRÄUMEN. ODER SIE UMSETZEN.

PORSCHE DESIGN FEIERT SIEBZIG JAHRE PORSCHE


www.porsche-design.com/1919datetimer-70Y



Scheinriesen

AUTOR THORSTEN ELBRIGMANN FOTOGRAFIE ERIC OTTO

Eric Otto fotografiert Modellautos wie kein anderer. Sein Fotostudio ist die Realität. Ein Streifzug durch Hamburg.

A blurred photograph of a miniature Porsche 356 A Coupé model on a display. The car is in the foreground, and its reflection is visible on a surface below it. The background shows a building facade with a red door and windows, suggesting an indoor setting like a museum or gallery.

Schick von Schuco: Im Innenhof des Hamburger Rathauses spiegelt sich ein Porsche 356 A Coupé im Lack des Neoplan-Busses FH11 »Porsche Renndienst«. Der Maßstab 1:43 scheint aufgehoben zu sein. Wir sind in der Zeit zurückversetzt etwa in das Jahr 1955.



Es wird Nacht auf St. Pauli, und die Rennaufsicht kommt im Porsche 924 ihrer Tätigkeit nach. Ein PS-Ritter im 911 S war wohl zu schnell in den Sonnenuntergang unterwegs. Aber es ist ja nur ein Spiel in 1:18 von Minichamps.

Die Einsamkeit des Racers: Noch einmal Kraft tanken vor dem Start in Le Mans. Carel Godin de Beaufort und Ben Pon scheinen 1962 in den Hamburger Hafen gefahren zu sein. In Le Mans schieden sie auf Porsche 356 B 1600 Carrera GTL Abarth leider nach 30 Runden aus. Zündungsprobleme. Das Modell ihres Wagens aber ist ein echter Sieger von Minichamps. Hier die Nummer 006 von 200 Exemplaren.





Blaue Stunde: Ein 904 im Maßstab 1:43 blickt auf einen Konkurrenten. Eric Otto liebt Rennwagen.



Echte Szenen, echtes Licht. Eric Otto liebt die Abendstunden für seine Arrangements. Seit etwa 2009 betreibt der Wahl-Hamburger seine Kunst. Und das mit großem Erfolg.



Wenn wir nicht wüssten, dass das die Hamburger Handelskammer ist – wir würden glatt glauben, dass Steve McQueen gerade durch Frankreich Richtung Le Mans tourt. Ein Porsche 911 von Welly und ein Alpine A110 von Minichamps – beides in 1:43.

A

Alles hat in einem Urlaub in Frankreich begonnen. Von dort stammt Eric Otto. Und dort fand er im Schaufenster eines Spielzeugladens ein Modell der Staatslimousine von Charles de Gaulle. Am Abend stellte er sie einfach auf eine Straße, fotografierte sie. Und das Ergebnis war so realitätsnah, dass ihn Freunde fragen, wie zum Henker er denn bitte an dieses Auto gekommen sei. Das stünde doch im Museum.

Eine Idee war geboren. Fortan fotografierte Eric Otto Modellautos. Aber nicht irgendwelche Modellautos. »Es kommt auf die Qualität an. Es müssen gute Modelle sein. Modelle, die dem Original nahekommen. Schließlich möchte ich die Illusion des Tatsächlichen erzeugen.« Doch das ist nur die Kunst der anderen. Noch viel wich-

tiger ist die Kunst, die Eric Otto selbst seinen Werken hinzufügt. So ist die Lichtstimmung zum Beispiel sehr entscheidend. Lange Schatten, ruhiges Licht oder auch Nachtaufnahmen – das sind die Momente, in denen Eric Ottos kleine Welten ganz groß werden. »Der natürliche Look der Fotos ist mir wichtig. Es muss alles vor Ort entstehen, denn Photoshop ist mir im Grunde ein Graus. Der Winkel des Lichts, die genaue Wahl der Blende, das Arrangement – das alles muss echt sein.«

Nur eben die Autos nicht. Die kommen von Qualitätsherstellern wie etwa Schuco oder Minichamps. In den Maßstäben 1:43 und 1:18 gibt es die größte Auswahl. Und so packt Eric Otto meist am Nachmittag seinen Modellkoffer und zieht los. In Paris hat er schon Fotos gemacht, in New York, London, in Berlin – und immer wieder in Hamburg, seiner Heimat. Sein bisher größter Erfolg: die Ausstellung »La French Connection« mit aufregenden Gangstermotiven im Stil des Film noir.

Seine Liebe zu Cops und Outlaws schlägt sich auch in seiner kleinen Fotoserie für PORSCHE KLASSIK nieder. Man möchte einsteigen und losfahren. Geht leider nicht. Aber träumen ist ja erlaubt. Und wer weiterträumen will, dem sei www.eric-otto.com empfohlen. ...

Highlights aus 70 Jahren

Porsche 911 996 Turbo, 993 Turbo & 964 Turbo
1:43 Minichamps

MINICHAMPS®

Limited



Art.-Nr.: 943069203

Art.-Nr.: 943069303

Art.-Nr.: 943069103

je 29⁹⁵ €

Porsche 911 Carrera RSR 2.1
1:18 Norev

NOREV

Limited



Art.-Nr.: 187425

Art.-Nr.: 187424

je 59⁹⁵ €

Porsche 911 SC Gr.4 #1
1:18 OttOmobile

OTTO mobile



Art.-Nr.: CK001

99⁹⁵ €

Porsche 901 Bj. 1964
1:18 CMC

CMC
Exclusive Models



Art.-Nr.: M-067D

239⁹⁵ €



10%* Rabatt
im Onlineshop
*Gutscheincode:
70jahre

Porsche 935/78 Moby Dick #43
1:12 CMR

CMR
Classic Model
REPLICARS

Art.-Nr.: CMR12003



199⁹⁵ €

46 cm



www.ck-modelcars.de

Tel.: 06441 - 200 1977

Alphatiere und Regenzauberer

AUTOR WILFRIED MÜLLER FOTOGRAFIE HISTORISCHES ARCHIV PORSCHE MUSEUM



Bei Porsche unterschreiben die besten Rennfahrer der Welt, und in sieben Dekaden kamen ein paar Highlights zusammen. Eine kleine Auswahl großer Männer und Momente.



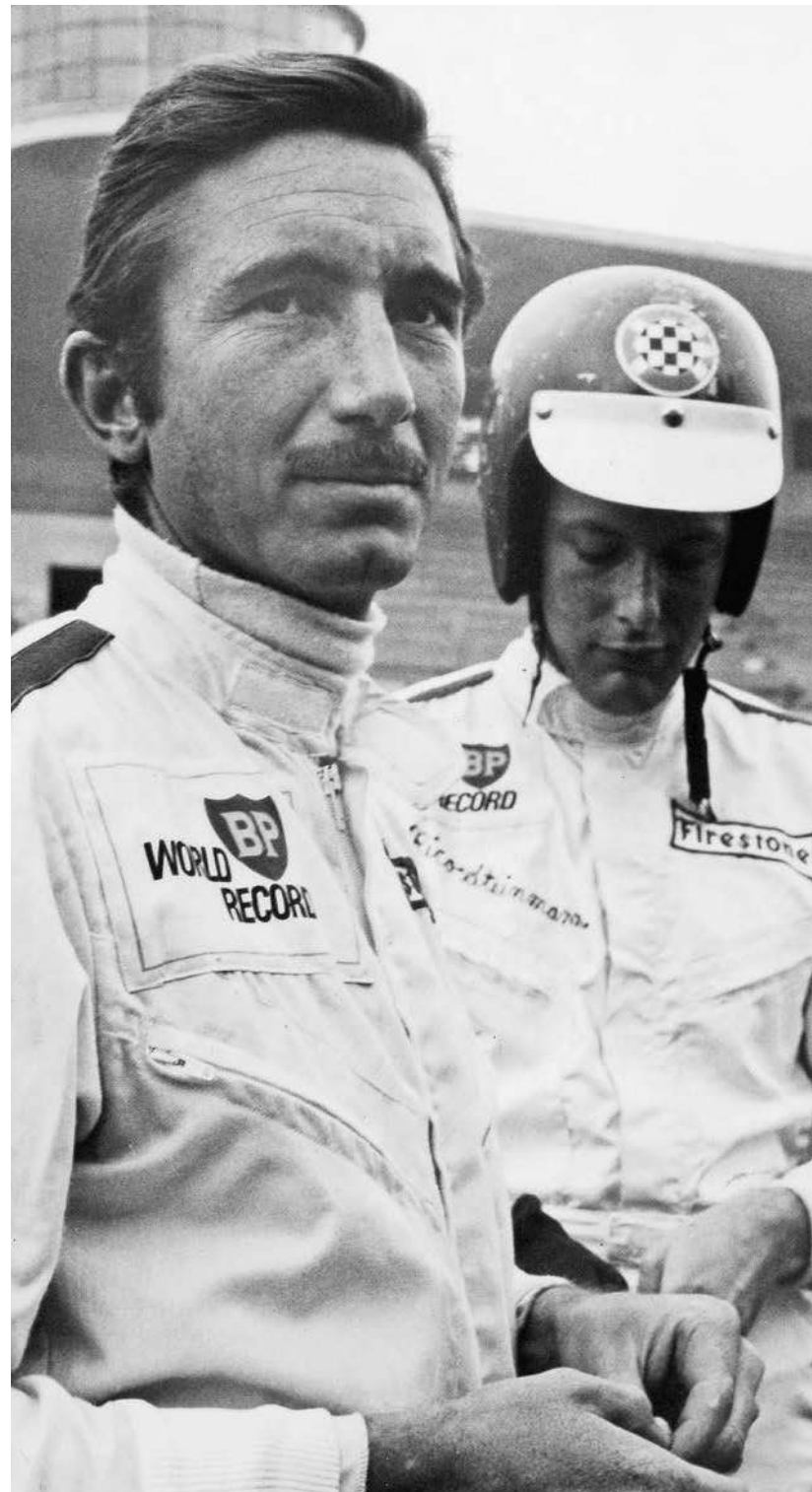
Daytona 1969, die Jagd auf den ersten WM-Titel beginnt. Vier der schnellsten Männer der Welt fahren Porsche: Vic Elford, Brian Redman, Jo Siffert und Jacky Ickx (v. l.). Versuchschef Helmuth Bott (2. v. l.) ist der Chef der Mission.



Feuerwerker

Vic Elford / 1935

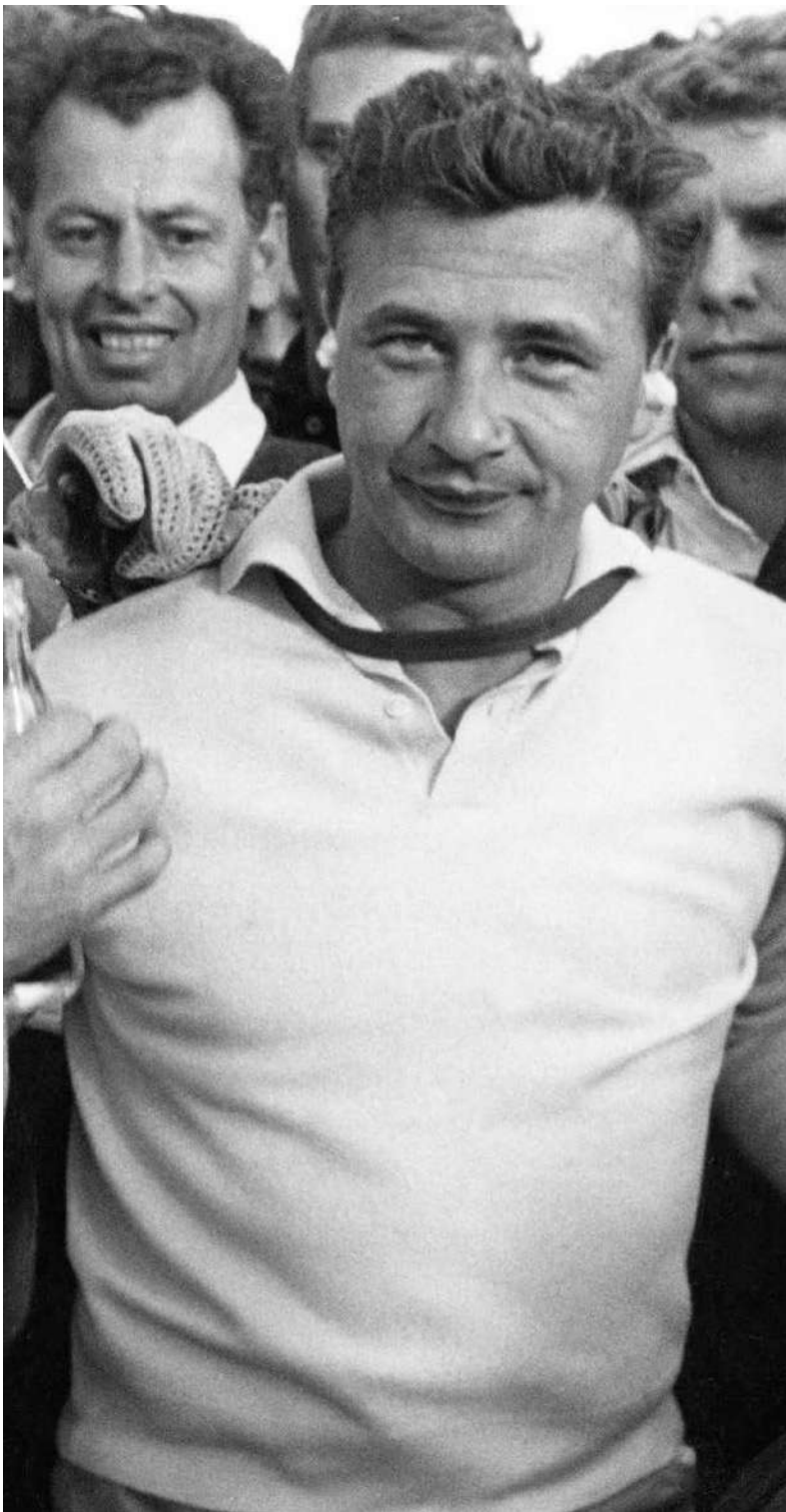
Der Brite gewinnt die GT-Rallye-Europameisterschaft 1967 auf 911 und brennt in den ersten Wochen 1968 ein Feuerwerk ab. Holt im Januar auf 911 T Porsches ersten Sieg bei der Rallye Monte-Carlo. Ein paar Tage später gewinnt Elford im 907 Langheck mit Kollegen die 24 Stunden von Daytona und triumphiert Anfang Mai auf einem 907/8 bei der Targa Florio. Elford, 32 Jahre alt, bleibt für sieben der zehn 71-Kilometer-Runden am Volant. 1969 beherrscht er auf 917 mit Richard Attwood Le Mans bis zum Getriebeschaden. Den Sieg auf einem 917 holt er 1971 in Sebring nach.



Alphatier

Jo Siffert / 1936–1971

»Die Sportwagen-Weltmeisterschaft 1969 haben wir zu einem großen Teil Jo Siffert zu verdanken. Er war klar der schnellste Mann in unserem Team«, erinnert sich der ehemalige leitende Renningenieur Peter Falk 2018 an den Schweizer. Von zehn Rennen gewann Porsche sieben. Fünf dieser Siege holte Siffert zusammen mit dem Briten Brian Redman und einen mit Kurt Ahrens. Das war der erste Erfolg des damals noch berühmten, weil kaum fahrbaren 917. Siffert fuhr 1968 die erste Trainingsbestzeit in Le Mans für Porsche und lieferte sich später mit Pedro Rodríguez herrliche Duelle.



PS-Flüsterer

Hans Herrmann / 1928

»Der rasende Konditor« hieß er nie, obwohl das sein erlernter Beruf war. »Hans im Glück« nannten sie ihn, denn Herrmann überlebte im Lauf seiner Karriere von 1953 bis 1970 schlimme Unfälle. »PS-Flüsterer« würde er heute heißen, denn sein Feingefühl fürs Auto war sagenhaft. Mit dem dritten Platz auf einem 550 Spyder gegen Hubraumriesen bei der Carrera Panamericana 1954, dem ersten Podiumsplatz für Porsche in Le Mans 1958 (mit Jean Behra), dem ersten Porsche-Sieg in Sebring 1960 (mit Gendebien) und dem ersten Triumph in Le Mans 1970 (mit Attwood) schrieb Herrmann Geschichte.



Überflieger

Herbert Linge / 1928

Porscher geht es nicht. Linge wurde in Weissach geboren, arbeitete schon 1943 bei Porsche als Mechaniker, war bald Werkstattchef, kümmerte sich um den Kundendienst in den USA, fand den Acker bei Weissach, auf dem jetzt die Denkfabrik steht, erfand den Porsche Carrera Cup. Für den 23. November 1952 ist sein erster Start auf Porsche verzeichnet, auf einem 356 Super bei der Carrera Panamericana. Im Lauf der Zeit sammelte Linge auf allem, was Porsche an den Start brachte, über 80 Klassensiege und vier WM-Titel. Letzter Einsatz: McQueens 908/02 Kamerawagen 1970 in Le Mans.



Visionär

Steve McQueen / 1930–1980

McQueen liebte Motorräder, fuhr seit den frühen 60ern Autorennen, lieferte im Hollywood-Streifen »Bullitt« eine der tollsten Verfolgungsjagden der Geschichte ab. Und hatte eine Vision: einen abendfüllenden Blockbuster mit dem Hauptdarsteller Le Mans. McQueen selbst spielte den Porsche-Rennfahrer Michael Delaney und fuhr in seinem Film einen herrlichen 917 Kurzheck im Gulf-Design. So wurde Steve McQueen trotz sehr geringer Mileage im Renntempo einer der berühmtesten Porsche-Glühler der Geschichte, mindestens in einer Liga mit Dean und Dempsey.



Regenzauberer

Hans-Joachim Stuck / 1951

Stuck startet 1985 erstmals für das Porsche-Werksteam in der Langstrecken-Weltmeisterschaft und gewinnt mit seinem Teamkollegen Derek Bell den Titel. Der Bayer und der Porsche 962 scheinen füreinander gemacht. Zwei Siege und fünf weitere Podiumsresultate mit Porsche in Le Mans, zwei Siege in Sebring und der Gesamtsieg in einer deutschen Sprint-Rennserie sprechen für sich. 1997 startet der Bayer zum letzten Mal für Porsche. Seine sensationellen Fahrten in Regen und Nacht, sein Feingefühl fürs Auto und seine Jodler in der Boxengasse gehören heute zur Motorsport-Folklore.



Marathon-Mann

Jacky Ickx / 1945

Als der Belgier 1976 zu Porsche kommt, hat er zwei Le-Mans-Siege in der Tasche und war zweimal Vizeweltmeister der Formel 1. Nach dem endgültigen Umstieg vom Monoposto auf die Porsche-Prototypen dreht Ickx auf der Langstrecke richtig auf, gewinnt Le Mans viermal, wird auf 956 Weltmeister 1982 und 1983. Der Mann mit der Bärenkondition und dem unbeugsamen Willen initiiert Porsches Teilnahme bei der Rallye Paris–Dakar, die er 1983 auf Mercedes gewann, 1984 im Allrad-Elfer auf Platz sechs und zwei Jahre später im 959 auf dem zweiten Platz beendet.



Sichere Bank

Derek Bell / 1941

Seit 1964 fährt Bell Autorennen, sitzt 1968 bereits im Ferrari Formel 1, schwenkt dann mit Ende 20 auf Sportwagen um. Gewinnt mit Siffert in Buenos Aires 1971 sein erstes Rennen auf einem 917 in Gulf-Farben. Im selben Jahr erreicht er auf einem 917 Langheck in Le Mans 396 km/h – kein Porsche fuhr dort je schneller. Ein Jahrzehnt später kommt der Brite mit Ende 30 und riesiger Erfahrung zum Porsche-Werksteam und wird mit vier Le-Mans-Erfolgen sowie zwei WM-Titeln zur Legende. Bell gilt als absolut sichere Bank, wenn es darum geht, einen Porsche über die Langstrecke zu bringen.



Nummer 59

Hurley Haywood / 1948

Mit 20 ging die Rennerei für Hurley ernsthaft los. Mit 60 stieg er nach dem 24-Stunden-Rennen von Daytona 2009 letztmals aufs Podium: Platz drei, befeuert von einem Vierliter-Porsche-Motor. In den vier Jahrzehnten dazwischen wurde Haywood zu Amerikas erfolgreichstem Langstrecken-Rennfahrer. Das Wichtigste in Kürze: fünf Gesamtsiege in Daytona, der erste sensationell gegen favorisierte Prototypen auf einem 911 Carrera RSR 2.8. Drei Siege in Le Mans, zwei beim 12-Stunden-Rennen in Sebring. Haywood sammelte all diese Erfolge auf Porsche mit der Startnummer 59.



Renn-Ingenieur

Marc Lieb / 1980

Langstrecken-Fahrerweltmeister und Le-Mans-Sieger 2016. Einer, der als Fahrer mit dem von null aufgebauten LMP-Team seit 2014 durch die manchmal hakelige Startphase ging. Da gehört Lieb schon über ein Jahrzehnt – seit 2003 – zum Kader der Werksfahrer und hat auf Renn-Elfern etliche GT-Meisterschaften und Klassiker gewonnen. Lieb ist Rennfahrer und Ingenieur, der bei der Entwicklung des 918 Spyder mitwirkt und den Wagen dann 2013 in 6:57 um die Nordschleife wuchtet. Ingenieur und begnadeter Autofahrer: Da lebt eine alte Porsche-Tradition fort.



Langstrecken-Sprinter

Timo Bernhard / 1981

Timo Bernhard wirkt wie Marc Lieb beim Aufbau des LMP-Teams mit. Steht da bereits bei allen großen Langstreckenrennen in den Siegerlisten: Daytona, Sebring, Nürburgring und Le Mans, wo er 2010 erstmals gewinnt. 2017 wiederholt der Saarpfälzer diesen Erfolg und sichert sich zum zweiten Mal die Langstrecken-Fahrer-WM. Wie Marc Lieb startete Bernhard seine lange Karriere als Nachwuchsfahrer im Porsche Junior Team, für das er 1999 erstmals einen Renn-Elfer fuhr. Nach dem Ende des LMP-Engagements von Porsche kehrt Bernhard 2018 zum Sprint-Sport zurück.

Forever young.



**gute
Fahrt**

Sonderheft | 1 | 2018

VW CALIFORNIA

Deutschland 6,90 €

Österreich 8,00 € | Schweiz 10,00 € | Belgien 8,00 € | Frankreich 8,00 € | Italien 8,00 € | Spanien 8,00 € | Schweden 8,00 € | Dänemark 8,00 € | Japan 8,00 €

30 Jahre Camperglück

- Camping-Bulli hautnah: Vom T3-Kult bis zum Highend-T6
- Die perfekte Grundausstattung für den Camping-Urlaub

- Welchen nehmen? Die richtige Ausstattung
- Der schönste Stellplatz

Digital-Ausgabe in
GUTE FAHRT-App

Foto © Stephan Repke

Ab 17. August im Handel oder direkt vorbestellen!

☎ 0521/55 99 55 für € 6,90

zzgl. € 2,- Versandkosten
abo.vwclassic@delius-klasing.de

delius-klasing.de/zeitschriften/auto



70 Jahre: Le Mans, Targa Florio, Daytona, Nürburgring, Monte-Carlo,



1951 Porsche betritt die große Rennsportbühne. Deutschlands erster SL startet in Le Mans. Der 356 Sport Leicht gewinnt die 1,1-Liter-Klasse.



1954 Dritter Platz für Hans Herrmann auf 550/1500 RS Spyder nach 3.070 Kilometern Carrera Panamericana durch Mexiko. »Carrera« wird zum Adelstitel.



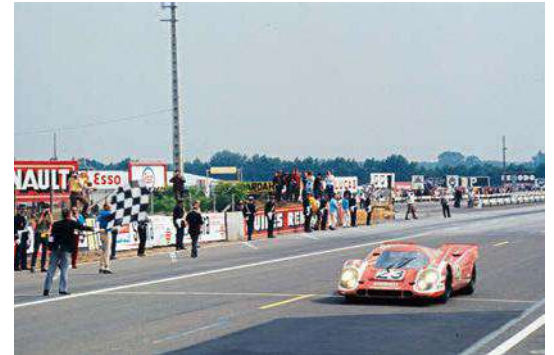
1960 Erster Gesamtsieg bei den 12 Stunden von Sebring. Der 160 PS starke 718 RS 60 bügelt als erster kleiner »Giant Killer« die Hubraumriesen.



1969 Björn Waldegård gewinnt auf 911 S die berühmte Rallye Monte-Carlo. Es ist Porsches zweiter Sieg in Folge, der Hattrick wird ein Jahr später perfekt.



1969 Auch bei der Targa Florio sammelt Porsche Siege. Gerhard Mitter und Udo Schütz holen auf 908/02 den neunten von elf Erfolgen.



1970 Erster Le-Mans-Sieg nach einem verrückten Regenrennen. Herrmann/Attwood gewinnen auf 917 KH von Startplatz 15 kommend.



1982 Mit einem Dreifachsieg in Le Mans beginnt die Erfolgsgeschichte des 956/962, die erst Ende des Jahrzehnts nach unzähligen Siegen und Titeln endet.



1983 Im Herbst ist der erste Allrad-Elfer als Typ 953 und Ahne des Dakar-Siegers bei Versuchsfahrten in der algerischen Sahara unterwegs.



1984 1,5 Liter Hubraum, zwei Turbos, Literleistung knapp 700 PS, wenn's ernst wird. Der TAG Turbo V6 made by Porsche: bis 1986 gut für fünf WM-Titel im McLaren F1.

Carrera Panamericana, Sestriere, Sebring, Paris und Dakar, Zhuhai ...



1962 Porsches einziges Jahr mit einem eigenen Wagen in der Formel-1-WM. Am 8. Juli gewinnt Dan Gurney mit dem 804 den GP von Frankreich in Rouen.



1964 Auf 718 W-RS Spyder verteidigt Edgar Barth seinen Titel in der hochpopulären Europa-Bergmeisterschaft, die Porsche seit 1958 sechsmal gewann.



1967 Endlich! Udo Schütz und Joe Buzzetta siegen am 28. Mai auf 910/8 beim wichtigsten Heimrennen, den 1.000 Kilometern auf dem Nürburgring.



1973 Den ersten Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Daytona hatten Haywood/Gregg im 911 Carrera RSR 2.8 gegen viel schnellere Prototypen nicht erwartet.



1973 In den USA schreibt Porsche die ersten Kapitel der Turbo-Erfolgsstory. Der 917/30 ist mit einem 1.200 PS starken 5,4-Liter-Zwölfzylinder unschlagbar.



1977 BMW und Ford beherrschen die Rennsport-Meisterschaft. Porsche zeigt Flagge: baut den 935 2.0 mit 1,4-Liter-Turbo in drei Monaten und holt bei zwei Starts einen Sieg.



1994 Erstes großes Rennen der VR China am 13. 11. in Zhuhai, von Porsche unterstützt. 100.000 schauen zu. 13 der 23 Starter kommen aus Weissach, der Sieger ebenfalls.



2007 Der Sieg von 2007 läutet einen Hattrick von Porsche bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring ein. Zwischen 1976 und 2018 gewinnt Porsche elfmal.



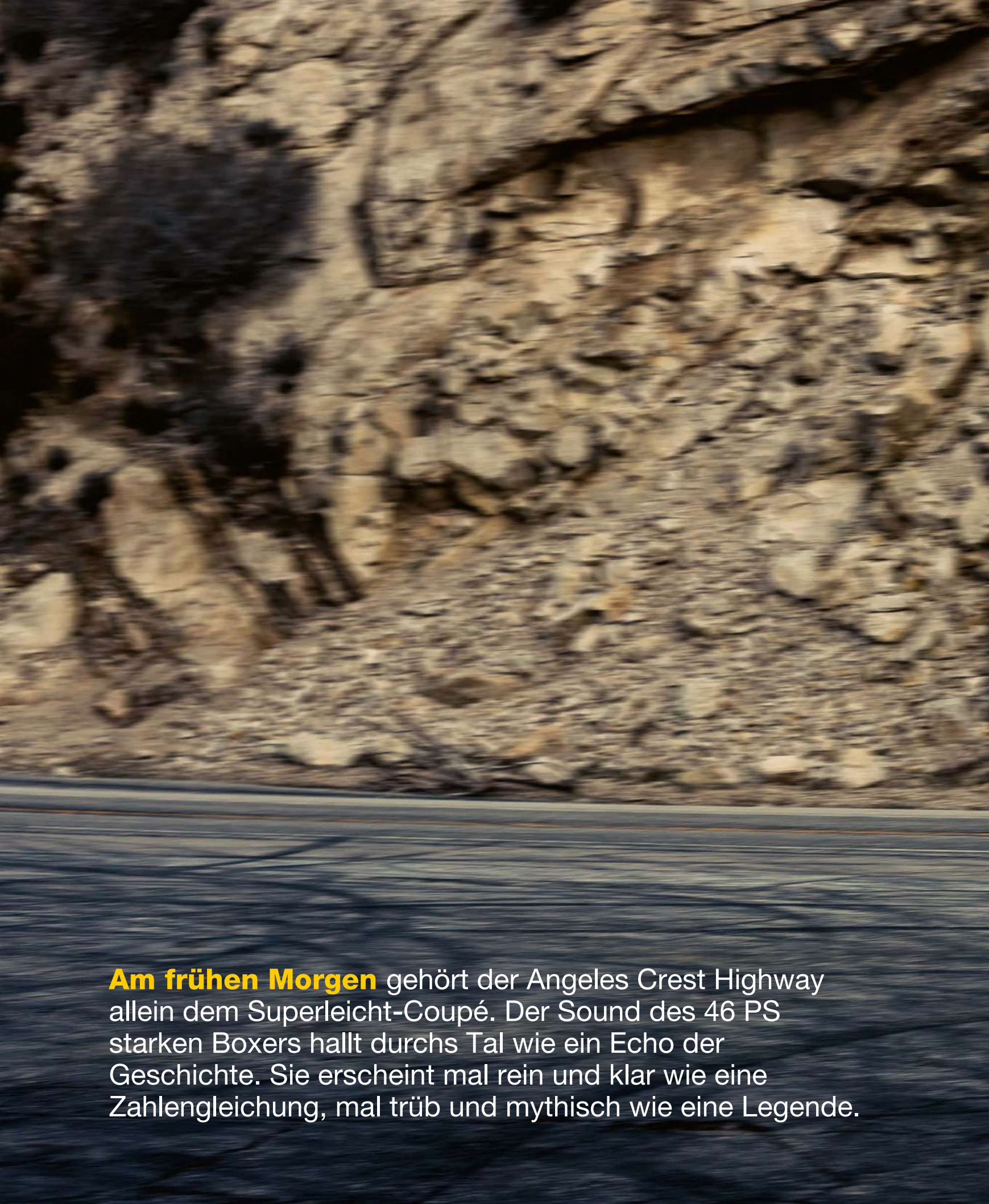
2017 Der Hattrick ist perfekt: dritter Le-Mans-Triumph in Folge mit dem knapp 1.000 PS starken 919 Hybrid. Ab jetzt geht es in Richtung Formel E.

Stunde der Sieger

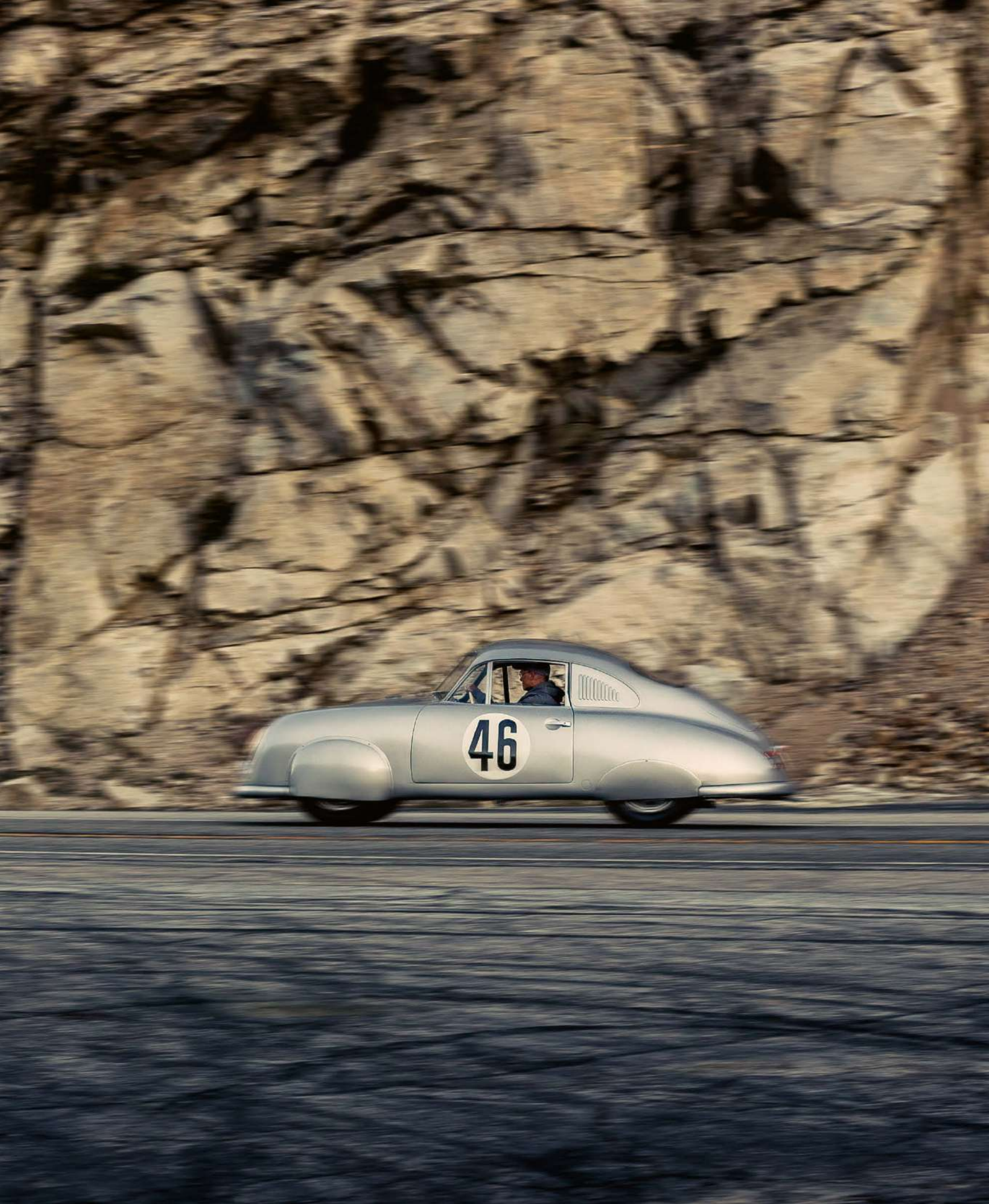
AUTOR THORSTEN ELBRIGMANN FOTOGRAFIE THEODOR BARTH

Der erste Le-Mans-Gewinner von Porsche heißt 356/2-063. Cameron Healey ist sich sicher, diesen sehr besonderen 356 SL wiederentdeckt zu haben. Eine Story von glutrot und silbern-kühl.





Am frühen Morgen gehört der Angeles Crest Highway allein dem Superleicht-Coupé. Der Sound des 46 PS starken Boxers hallt durchs Tal wie ein Echo der Geschichte. Sie erscheint mal rein und klar wie eine Zahlengleichung, mal trüb und mythisch wie eine Legende.



Cameron Healey ist ein Porsche-Fan und -sammler. Er ist es mit dem Herzen und nicht mit dem Kopf. Er hatte sich verliebt in den kleinen roten 356 Spyder von Chuck Forge. Dass es sich bei ihm um den Le-Mans-Sieger von 1951 handeln könnte, wusste er nicht. Erst die Recherche von Rod Emory führte ihn auf diesen Pfad.



J

Jeder stellt Cameron Healey diese immer gleichen Fragen. Nach der Echtheit seines Wagens. Nach dieser seltsamen Story vom Umbau zum Spyder. Der schlanke Hüne beantwortet sie mit ruhiger sanfter Stimme. Er kennt das ja, kennt diese Zweifel. Von sich selbst. Denn als er 2009 einen kleinen roten 356 aus Aluminium und ohne Dach kaufte, da hatte er sich eigentlich ja einfach nur in genau dieses Auto verliebt. Das gehörte seit 1957 Chuck Forge. Und es war Insidern bekannt, dass es ein sehr früher 356 war. Aber wie früh und mit welcher Historie – das stellte sich alles erst heraus, als Chuck zusammen mit Porsche-Outlaw Rod Emory in North Hollywood/Los Angeles zur Restauration schritt. Um zu verstehen, was sie unter dunkelrot leuchtendem Lack fanden, müssen wir weit zurückgehen.

Winter 1949, Gmünd/Kärnten. Eine ganze Firma ist auf dem Sprung zurück nach Stuttgart. Aus Ferry Porsches Suche nach einem Auto, das er sonst nirgends fand, ist nach dem Roadster Nr. 1 das Gmünd-Coupé geworden. Aus Stahl wollte man es nun fertigen. Doch da waren ja noch Versuchsträger aus Aluminium, leichter zwar, aber auch schwieriger zu verarbeiten. Die letzten unfertigen Karosserien ließ man zurück. Sie wurden 1950 bei Tatra in Lohnarbeit vollendet und später nach Zuffenhausen geliefert. Zu diesen Karosserien gehörte auch 356/2-063.

Der Pariser Automobilsalon im Oktober 1950 sollte den Aluminium-Coupés ein neues Leben einhauchen. Sie gewannen schnell an Bedeutung, denn Auguste Veillet und Charles Faroux – der eine Unternehmer (Sonauto) und Rennfahrer, der andere Mitinitiator und von 1923 bis 1956 Renndirektor der 24 Stunden von Le Mans – machten Ferdinand Porsche bei diesem Anlass eine Teilnahme an dem Rennen 1951 schmackhaft. Eine Kraftanstrengung für das noch junge Unternehmen!



Jedes andere Auto auf diesem Bild – jünger, stärker, wohl auch effizienter. Doch Nummer 46 überstrahlt sie wie die Sonne hoch am Himmel. Geteilte Scheibe, gemeinsame Freude.

Die Vorbereitungen standen unter keinem guten Stern: Gleich drei Unfälle bei Versuchsfahrten, Trainingsfahrten und Streckenbesichtigung lassen nur einen Wagen übrig: 063. Auf ihm starten am 23. Juni 1951 Auguste Veillet und Edmond Mouche. Starkregen und schwere Unfälle überschatten das Rennen. Doch der 46 PS starke Wagen mit der Startnummer 46 läuft wie ein Uhrwerk, erreicht in Runde 158 seine Bestzeit mit 5:44,7 Minuten für einen Umlauf, was

einem Schnitt von knapp 141 km/h entspricht. Als die Zielflagge sie abwinkt, haben Veillet/Mouche den Sieg in ihrer Klasse und den 20. Gesamtrang erreicht.

Und danach? Zwei Monate später nimmt 063 am Rennen Lüttich–Rom–Lüttich teil. Die Blinker werden weit nach außen verlegt, um Platz zu schaffen für Starktonhörner und stärkere Zusatzscheinwerfer. Die Startnummer hier: 16. Gesamtrang: 10. Nur einen guten Monat später holte sich 063 bei Rekordfahrversuchen in Montlhéry drei internationale Rekorde. All das verleitet bei Porsche aber niemanden zur Sentimentalität. 063 wurde einer von drei 356 SL, die auf Geheiß von Max Hoffman in die USA exportiert wurden, nachdem sie umfassend





Rekonstruiert: Das Armaturenbrett erstand neu, denn der Umbau des Aluminium-Coupés zum Spyder ließ nur Raum für ein spartanisches Cockpit hinter knapper Scheibe.

Mit Akribie und Spürsinn. Eine auffällige Scheibendichtung, eine besondere Blinkerpositionierung, eine kleine Beschädigung einer Radverkleidung waren die Indizien in einer Kette, die am Ende nur einen Schluss zuließen: Das muss der Le-Mans-Klassensieger sein.



repariert, neu lackiert und technisch auf Serienzustand gebracht worden waren. Ein Wagen ist heute in Mexiko (054), einer in der Collier-Sammlung (055) – und einer gehört heute eben Cameron Healey. »Ich konnte das erst nicht glauben, doch alle Indizien sprechen dafür, dass es 063 ist.« Cameron lehnt sich zurück. Das Ledersofa quittiert die Bewegung mit einem leichten Quietschen. Rod Emory nickt. Einge kratzte Markierungen auf den Blechen, die Spuren der Blinkerverlegung, eine kleine Beschädigung an einer Radblende, die man auch auf historischen Le-Mans-Fotos erkennt – all das zeigte, dass der kleine rote Spyder viel mehr war, als es schien. Hofman hatte den Wagen zunächst an Jack Rutherford verkauft, doch der gab ihn zurück.

D

Der nächste Besitzer war Johnny von Neumann. Der fuhr Rennen und wollte 1952 Gewicht einsparen. Von dem Coachbuilder Emil Diedt ließ er das Dach entfernen. Der Wagen ging durch weitere Hände: Bill Wittington, Rick Gale, Ernie Spitzer, Dick Cotrell – und schließlich 1957 Chuck Forge. So wie alle Vorbesitzer auch fuhr er Rennen mit ihm. Irgendwann hatte 063 sogar runde Rückleuchten. 1981 ließ er den Wagen restaurieren.

Es wurde eine Restaurierung im Stil der Zeit. Man fragte nicht nach dem Woher oder Warum, man versetzte den Wagen in einen optisch schicken Zustand. Dagegen ist auch nichts einzuwenden, denn alle Arbeiten wurden sehr gut ausgeführt. Um an historischen Rennen teilnehmen zu können, ließ Forge einen kleinen Überrollbügel installieren. In diesem Zustand lernte Cameron den Wagen kennen. Er hielt über all die Jahre Kontakt zu Forge. Als dieser 2009 leider verstarb, konnte Cameron 063 erwerben.

Rod Emory fielen dann die Ungereimtheiten auf. Cameron tauchte ab ins Archiv in Zuffenhausen, wo sich bald wichtige Unterlagen fanden. Als klar war, dass man es aller Wahrscheinlichkeit nach mit dem Le-Mans-Klassensieger zu tun hatte, vermaß Rod die beiden anderen 356 SL per Laser, erstellte Holzformen und schlug darüber ein neues Dach mit Werkzeug aus den 40er-Jahren. Es sollte eine authentische Restaurierung werden. Und sie gelang. 063 erwachte zu neuem Leben.

Cameron startet, der Highway No. 2 liegt vor ihm. Der kleine silberne Porsche folgt dessen Windungen, als seien sie eine Allegorie auf sein Leben. Wir folgen ihm erst mit den Augen, dann den Ohren, dann dem Herz. Hope to see you again. Take care!

Porsche-Freunde.

Cameron und Rod teilen nicht nur das Porsche-Hobby. Die gemeinsamen Jahre der Forschung haben sie zu Vertrauten gemacht.



Unterwegs

ganz ohne Zeitdruck, ohne eine Stoppuhr im Nacken, die nach weniger Zehnteln giert. Dieses Gmünd-SL-Coupé hat alles bewiesen, hat seinen Teil zur Historie beigetragen und erzählt mit jeder Kurbelwellenumdrehung nun seine Geschichte.

ADVERTORIAL



DOLCE VITA AM GARDASEE

QUELENHOF LUXURY RESORT LAZISE

Das luxuriöse Wellnessparadies am Gardasee

Umgeben von Olivenbäumen und Pinienbäumen, oberhalb des **kleinen Städtchen Lazise** und nur wenige Minuten zum weitläufigen Süd-Ostufer des Gardasees, begrüßt Sie **ab November 2018** ein neues Urlaubsparadies: das **Quellenhof Luxury Resort Lazise**.

Das **5-Sterne Wellness & Spa Hotel** besticht mit zuvorkommendem Service und anspruchsvoller sowie innovativer Hotelarchitektur. Das **außergewöhnliche Design** und die **moderne Architektur** des neuen Quellenhof Luxury Resort Lazise soll seinen Gästen ein besonderes Urlaubserlebnis bieten. Große Glasflächen eröffnen den **Blick auf den Gardasee**, auf idyllische Olivenhaine und die für Norditalien typischen Zypressen und Palmen.

Neben einem außergewöhnlichen **kulinarischen Genusserlebnis** wird den Gästen auch ein **Wellness- und Spa-Angebot geboten**, welches am Gardasee Seinesgleichen sucht. Im großzügigem Spa wird auf **2.000m² Wellness & SPA** vom Feinsten geboten.

Im „adults only“-Saunabereich finden sich eine Finnische Sauna, ein Dampfbad und eine Biosauna mit entsprechenden Relaxzonen.

Täglich finden **mehrere Aufgüsse** in den Saunen statt. Zudem gibt es einen **Familien- und Textilsaunabereich** mit Finnischer Sauna, Dampfbad und großzügigen Ruheraum. Vom ganzjährig beheiztem Sky-pool („adults only“-Bereich, 21m) aus hat man außerdem einen wundervollen Blick auf den Gardasee. Im Sportpool mit Indoor-Einstieg (ganzjährig beheizt), im **Kinderbecken mit 2 Rutschen** und im **Naturbadesee** mit direktem Zugang zur **traumhaften Gartenanlage** findet man an heißen Tagen Abkühlung.

QUELENHOF LUXURY RESORT LAZISE

Lazise/Verona - Italien - Tel. +39 0458 531000

info@quellenhof-lazise.it - www.quellenhof-lazise.it





THE LUXURY RESORT IN THE ALPS

QUELLENHOF LUXURY RESORT PASSEIER Südtirols größtes Wellness Refugium

Beachtliche **10.000 m²** umfasst das **luxuriöse Wellnessparadies** im 5-Sterne Quellenhof Luxury Resort Passeier im Südtiroler Passeiertal. Südtirols größtes Wellnessrefugium ist groß genug, um sowohl **Familien** als auch **ruhesuchenden Erwachsenen** alles zu bieten, was **Wellness und Spa zum exklusiven Erlebnis** macht.

Der **Acqua Family Park** und das **Familien-Saunadorf (dressed on)** in der Parkresidenz gehört den Kids und ihren Eltern. Jede Menge Platz ist zudem der Ruhe, der Wellness und der Gesundheit auf höchstem Niveau „**for adults only**“ in der Vitalresidenz gewidmet. Ein **Innen- und Außenpool**, ein **Solepool** im Freien, eine **Salounge**, ein biologischer Schwimmteich, ein Hot-Whirlpool, eine Saunawelt mit separater **Lady-Sauna und See-Event-Sauna** sowie **zwei „Sauna-Kugeln“**, ein **olympisches Sportbecken**, **7.000 m² Ruhepark** und unzählige kuschelige Ruhezone sind nur ein Auszug aus dem beeindruckenden Wellnessangebot, das den Quellenhof zu einem der führenden Wellnessresorts im Alpenraum

macht. Dazu kommen **Schönheitsparadiese**, wo Beauty- und Wellnesspezialisten ein individuelles Verwöhnprogramm bieten.

Kulinarisch verwöhnt werden die Gäste mit einem vielfältigen und **hochwertigen Gourmet-Angebot**. Neben der klassischen **Gourmet-Halbpension** (reichhaltiges Frühstück vom Buffet, abends ein 6 Gang Wahlenü mit Schauküche und Buffets, gastronomischen Themenabenden und Wellness-Gerichten) bieten die beiden Restaurants „**Quellenhof Gourmetstube 1897**“ und das **Sky Restaurant „Teppanyaki**“ den Gästen Kochkunst vom Feinsten! Die seit 2016 bestehende „Quellenhof Gourmetstube 1897“ hat bereits mehrere Auszeichnungen erhalten.

QUELLENHOF LUXURY RESORT PASSEIER

St. Martin bei Meran/Südtirol - Italien - Tel. +39 0473 645474
info@quellenhof.it - www.quellenhof.it





Berühmt wurde er mit einem Omnibus im Film »Speed«. Doch eigentlich steht er auf Porsche. Auch privat will Keanu Reeves auf Geschwindigkeit nicht verzichten. Und auf Ästhetik schon gar nicht.

Treue Seele

AUTOR LARS ZWICKIES

Wenn er wollte, könnte er sie alle haben. Jeden PS-starken Sportwagen dieser Welt. Geld spielt für Keanu Reeves zumindest keine Rolle. Doch sein Herz gehört Porsche. Genauer gesagt dem 911.

Er fährt einen schwarzen Carrera 4S mit Schiebedach und Handschaltung. Ausstattungsdetails, die für Reeves wichtig sind. Ebenso wie die spezielle »Ästhetik des Fahrens«, wie er es nennt. »Mir macht es nicht nur unheimlich Spaß, den Elfer durch Kurven und Spitzkehren zu zirkeln«, sagt er, »sondern auch dass man mit ihm obendrein schnell und effizient unterwegs sein kann. Ich habe eine Beziehung zu ihm aufgebaut.« Und weil es eine innige Beziehung sei, habe er eben nur dieses eine Auto.

Als Kind spielte er mit Matchbox-Autos, am liebsten mit einem grauen Porsche 911 Turbo. Besonderen Eindruck aber hinterließ der große 911 Targa, den der Lebensgefährte seiner Großmutter fuhr. Seinen ersten eigenen Porsche legte er sich nach Erfolgen mit Filmen wie »Gefährliche Brandung« und »Speed« zu. Seine Wahl fiel auf einen schwarzen 911 Carrera 4S (Typ 993). Doch der wurde bald gestohlen. Wohl auch deswegen, weil es sich bei dem »Schlitten«, wie er ihn nennt, um eines der letzten luftgekühlten Modelle handelte. Nachdem er seinem Wagen einige Zeit nachgetrauert hatte, war er bereit für einen neuen Elfer.

Er sollte genauso aussehen wie der alte und darüber hinaus ein paar Besonderheiten aufweisen. Also erkundigte er sich beim Kundenberatungszentrum von Porsche im kalifornischen Beverly Hills, wie man seinen 911 individuell ausstatten könne. Schwarze eloxierte Innenverkleidung? Hm. Nach Rücksprache mit Porsche in Deutschland – ja. Eine oben auf dem Lenkrad angeordnete Mittenmarkierung? Wieder Rücksprache mit Deutschland, wieder ein Ja. Es ist eine spezielle Beziehung zwischen Hollywood-Rebell und Sportwagen-Ikone. Eine monogame noch dazu.

Sein 911 Carrera 4S (Typ 991) ist eine Einzelanfertigung für den Schauspieler. »Brillantes Aussehen und ebensolche Fahrleistungen«, so sagt er, stehen für ihn im Fokus.

Vertrauensbasis

AUTOR HEIKO P. WACKER

Den frisch restaurierten Käfer bekam der große Bruder – den Porsche das Nesthäkchen: Wenn Bernd Lehner seinen Jungs »Geschenke« zum 18. Geburtstag macht, dann bitte mit Stil!

»Ein Blick genügte, ein einziger Blick nur«, erinnert sich Bernd Lehner an den Moment der ersten Begegnung mit dem 1979er Porsche in der markanten Farbe. »Die Vorbesitzer, beide schon recht betagt, wollten sich von dem Wagen trennen. Ich erfuhr davon und konnte sofort zuschlagen. Das war 2001, just zur Umstellung von der Mark auf den Euro.«

Bernd Lehner weiß noch alle Kaufdetails: Zwischen Abgabe eines Gebots und dem Kauf selber kam der Euro ins Spiel. »Wir haben aber ganz exakt umgerechnet, der Kaufpreis war deshalb richtig krumm, auch noch hinterm Komma«, meint er schmunzelnd. Und Sohnmann Timo schmunzelt mit, inzwischen darf er »seinem« Porsche nämlich auch fahren. Endlich – nach 15 Jahren.

Will man das verstehen, muss man ein wenig in der Zeit zurückgehen: »Passend zum Millennium hatte ich gerade die Restaurierung eines Rechteckkäfers von 1959 abgeschlossen. Ein gutes Stück Arbeit, doch das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Robin, mein Ältester, war da noch nicht einmal in der Grundschule. Trotzdem war mir klar, dass er den kleinen Wolfsburger zu seinem 18. Geburtstag bekommen sollte. Und als dann der Porsche zur Familie kam, war klar, dass den einmal mein Timo fahren würde.

Die ersten Jahre in »seinem« Porsche konnte Timo sogar noch auf der eng geschnittenen Rückbank verbringen, als Teenager enterte er dann den Beifahrersitz. »Inzwischen sitze ich vorne links – und das gefällt mir verdammt gut«, meint der junge Elektrotechnikstudent grinsend. Immerhin wurden seine Abstecher in die Einzelgarage des Elfers

Der »Super Carrera« durfte in seinen frühen Jahren noch reichlich Chrom präsentieren, beispielsweise an den Scheibeneinfassungen, den Türgriffen oder den Scheinwerfern.



Fotos: Jan Bürgermeister



Stolz wie Oskar – obwohl er Timo heißt: Herr Lehner junior wusste schon als Steppke, dass er diesen Porsche dereinst würde fahren dürfen.

Kaschmirbeige? »Anfangs wurde ich oft schräg angeschaut oder bekam Sprüche zu hören, dass so eine Farbe auf einem echten Porsche ja gar nicht ginge. Und irgendwann hab ich sogar selbst erste Zweifel gehegt. Das ist aber längst vorbei.«



in den letzten Jahren immer häufiger. Nur eben selbst den Schlüssel zur Premierenfahrt in die Hand nehmen, das tat er wirklich erst an seinem 18. Geburtstag. »Da war Timo ganz eisern«, mein Bernd Lehner stolz. »Da störte es ihn nicht einmal, dass das Wetter letzten November eher bescheiden war.« Selbst als er seinen »Führerschein mit 17« machte, hielt sich Timo strikt an das vorgegebene Datum.

Nicht ganz so bescheiden war der Zustand des SC, des »Super Carrera«, der noch richtig viel Chrom tragen durfte: »Als ich den Wagen kaufte, waren eigentlich nur die porösen Reifen und der lange überfällige Ölwechsel ein Thema. Selbst der undichte Motor war kein Drama, auch wenn ich zunächst mit dem Schlimmsten rechnete«, blickt Bernd Lehner zurück. »Zum Glück war nur der Öldruckschalter undicht, das war alles.«

Auch der Lack in »Kaschmirbeige« ist noch weitgehend original. »Den Kofferraumdeckel allerdings, den lackierte ich neu, hier wurden wohl schon in den 80er-Jahren Steinschläge ziemlich schlecht ausgebessert. Und auch den fleckig-braunen Innenhimmel konnte ich durch Originalware ersetzen«, zählt Bernd Lehner auf. »Außerdem hat Papa die Sitze neu beziehen lassen«, wirft Timo ein. »Aber mit originalem Porsche-Stoff, wenn auch minimal dunkler.« Den Gesamteindruck des sündig schönen Wagens schmälert dies alles nicht, der Elfer befindet sich in einem grandiosen Zustand, auch wenn es einige Jahre dauerte, bis die spezielle Lackierung Anerkennung fand. »Anfangs

wurde ich oft schräg angeschaut, oder bekam Sprüche zu hören, dass so eine Farbe auf einem echten Porsche ja gar nicht ginge. Und irgendwann hab ich sogar selbst erste Zweifel gehegt«, gibt Bernd Lehner zu. Inzwischen hat er sich mit der Gewandung nicht nur angefreundet – er schätzt und liebt sie regelrecht. Timo geht es nicht anders mit »seinem« Porsche.

Die Übertragung hat dabei mehr einen emotionalen als einen geschäftsmäßigen Charakter: Sowohl der Käfer wie auch der Porsche sind weiterhin auf den Papa zugelassen, der beide Hecktriebler auch ab und an bewegt und den Unterhalt übernimmt. Gleichzeitig nutzen die Söhne die Autos gemeinsam, tauschen sich auch aus. »Die beiden verstehen sich gut und teilen das Glück an den Kostbarkeiten«, freut sich Bernd Lehner. »Es bleibt ja in der Familie«, meint er schmunzelnd, bevor er ernst wird. »Niemand lebt ewig, das weiß man ja. Und deshalb habe ich meinen Jungs die Autos von Herzen zum Start ins Erwachsenendasein anvertraut«, meint Bernd Lehner, während er über den Chrom am Scheinwerferring streichelt.

Timo steht derweil daneben, im Gesicht ein Strahlen, das dem des Chroms nicht nachsteht. Das Vertrauen, das sein Vater in ihn setzt, weiß er zu schätzen. Nur Reisepläne hat er noch nicht: »Ich denke, das findet sich, ich lass mich überraschen. Wir kennen uns ja schon eine Weile, der 911er und ich. Da bin ich zuversichtlich, dass uns nicht langweilig wird.«

Als sei er eben erst in Zuffenhausen vollendet worden: Der am 19. Juli 1979 erstmals zugelassene Porsche 911 SC besticht mit seinem grandiosen Zustand.





Die geschmeidigen Kurvenfahrten zum Firmensitz genießt Meindl besonders intensiv in einem seiner Porsche-Klassiker.



Foto: Peter Straub

Ästhet in Lederhosen

AUTOR JAN VAN ROSSEM

Markus Meindl macht Hosen, um die sich Kenner reißen. Kein Wunder, dass er Autos fährt, bei denen das ebenso ist. Einen Porsche Targa aus den 80ern und einen 356er. Wie bei seinen Produkten dreht sich auch in seiner Garage alles um Ehrlichkeit, Zeitlosigkeit, Perfektion.

Den 356er in klassischem Taubenblaugrau hat Meindl gemeinsam mit Bekannten in mühsamer Kleinarbeit komplett selbst restauriert. Er mag es unverfälscht und authentisch.

Wenn man mit Markus Meindl ins Gespräch kommt, geht es natürlich irgendwann um Mode und Lederhosen. Das ist sein Metier. Aber es geht auch ziemlich schnell um Begriffe wie Echtheit, Nachhaltigkeit, Geradlinigkeit. Das ist seine Passion. Solche Begriffe fallen unweigerlich, wenn er zum Beispiel einen Einblick gewährt hinter die Kulissen seines Unternehmens. Die Kulissen sind sein Ladengeschäft, gleichzeitig die Geburtsstätte des Unternehmens. Hier hat sein Vorfahr Petrus Meindl 1683 einen Schusterbetrieb eröffnet. »Hinter dem Laden und der Werkstatt hatten meine Großeltern noch ihre Wohnstube«, erzählt der 45-Jährige Markus Meindl selbst ein wenig gerührt bei den Gedanken an seine Kindheit. Heute lockt dort ein schickes Schaufenster. Aber was heißt lockt? Viel Laufkundschaft gibt es nicht in Kirchanschöring, einer gut 3.000-Seelen-Gemeinde in der äußersten südöstlichen Ecke von Deutschland. Die Kunden kommen ganz gezielt: Weil sie hier finden, was sie woanders vergeblich suchen.

Sein Angebot heißt Qualität. Man nimmt es an oder nicht. Nach diesen Maßstäben entscheidet er auch für sich selbst. Beim Auto heißt die Antwort: Porsche! Er fährt einen Cayenne, das heißt, oft fährt ihn seine Frau Daniela, die damit die Kids Maria, Valentin und Greta in der Gegend herumkutschieren muss. Das passt dem Hausherrn eigentlich ganz gut. Dann kann er die andere Doppelgarage seines Neubaus öffnen und zwischen seinen zwei Lieblingsgefährten wählen: einem 911 Targa, Baujahr 84, und dem Nachbarn, einem himmelblauen 356er.

Für Meindl ist klar: Man muss die Kultur, die Geschichte, die Authentizität spüren. Auch beim Rundgang durch seine Produktion wird das an jeder Station spürbar. Sowohl im Umgang mit den Materialien als auch im Respekt der Mitarbeiter.

Beide sind super restauriert, aber nicht aus dem Ei gepellt. »Ich benutze sie ja auch richtig«, sagt Meindl, während er heute den 356er wählt und dem typischen Käfer-Geräusch des warm laufenden Motors lauscht. Nach eigenen Aussagen hat er ihn »als Ruine gekauft, aber damals, noch vor dem totalen Boom, für eine vergleichsweise lächerliche Summe«. Gemeinsam mit fachkundigen Bekannten hat er ihn monatelang restauriert. »Wir haben ihn komplett in alle Einzelteile zerlegt.« Unter den Überlackierungen haben sie die Originalfarbe gefunden, dieses klassische Taubenblaugrau, und nach einigen Versuchen rekonstruiert. Drinnen wurde alles möglichst original gelassen. »Kein Schnickschnack dazu. Es muss authentisch sein, seine Patina haben.« Das Leben hinterlässt Spuren. Das zeugt von Echtheit. Meindls Credo.

Zum Thema »Lebensspuren« zählt auch die Tatsache, dass Meindl das Schiebedach seines 356er Coupés selbst bei Ausfahrten an strahlenden Sommertagen nicht öffnet. »Hier in den Bergen kann sich das Wetter schnell ändern. Und ich bin mir nicht sicher, ob ich das Verdeck bei Regen auch wirklich wieder schließen kann«, schmunzelt er.

Heute Morgen ist es erst einmal nur eine kurze Fahrt von seinem Wohnort ins benachbarte Kirchanschöring, seinem Firmensitz. Meindl selbst wohnt in Laufen, direkt an der österreichischen Grenze, ein halbes Stündchen von Salzburg entfernt. Hier hat er sich und seiner Familie ein Haus gebaut, das in jedem Detail typisch ist für seine Denkweise und seine Einstellung. »Ich baue nur schöne Dinge. Die ich selbst bewohne. Mit ehrlichen Materialien: Holz, Sichtbeton, Glas, Naturstein, Leder. Modern, aber warm«, erklärt Meindl und hat damit im Prinzip sein Eigenheim vollumfänglich beschrieben. Die Fassade besteht aus Winterlärche, »die hält 100 Jahre«. Auf dem Grundstück befand sich früher eine Brauerei. Unter der Wiese und dem Haus sind die alten Gewölbe noch erhalten. Darin ist die ultramoderne Heizungsanlage untergebracht und immer noch reichlich Platz für Weinkeller und eine Bogenschießanlage.

Die Fahrt in die Firma dauert nur gut zehn Minuten. Aber die genießt er intensiv am frühen Morgen. Ab 7 Uhr ist Markus Meindl jeden Tag am Arbeitsplatz. »Aber die Fahrzeit ist Freizeit!« Natürlich nur in seinen Lieblingsgefährten. Darin erlebt er seine persönliche Form der Entschleuni-



gung. Im 356er sowieso, der ist als schnellstes Straßenfahrzeug seiner Zeit heutzutage nicht mehr auf der Höhe möglicher Geschwindigkeiten und Beschleunigungen. Aber auch in seinem 911er fühlt Meindl sich freier als in anderen Autos, »allein schon, weil er keine Freisprechanlage hat und ich nicht während der Fahrt telefonieren muss«.

Die Firma Meindl gibt es mittlerweile zweimal: Meindl-Schuhe und Meindl-Fashion. »Wir haben sie geteilt, das ist strategisch und familienpolitisch sinnvoller.« Seine beiden Cousins machen die Schuhe, Markus Meindl und sein Vater Hannes die Modelinie. »Wir produzieren nur Sachen, die ich selbst brauchen oder anziehen würde«, sagt der Chef, der mit seiner kernigen Statur und dem grauen kurzen Vollbart auch als Model für die Kollektion herhalten könnte. »Und entsprechend natürlich Damenmode.«

Ein Highlight der Kollektion sind natürlich die Lederhosen. Bis zu 60 Stunden Handarbeit stecken in einem Spitzenmodell – das kann dann auch schon mal 2.000 Euro kosten. Meindl zuckt mit den Schultern: »Für eine Hose findet man das teuer. Aber wenn man das Auto zur Reparatur bringt, ist das normal.« Dabei hält das in den meisten Fällen nicht so lange.

»Ich bin kein Autosammler. Für mich sind das ganz normale Autos. Nur viel schöner als normal«, sagt Meindl. Darum werden sie auch intensiv genutzt.



Ein Porsche, zumal ein historisches Modell, ist das einzige Auto, das zu einem wie Markus Meindl passt. Weil es die gleichen Werte vermittelt wie er mit seinen Produkten. »Es sind einfach Archetypen. Das Design ist so schlüssig, so einfach, so schön. Unvergänglich.« Bei Meindl klingt das nicht nach Schwärmerei. Das ist einfach so.

Meindl stellt sein Know-how in Sachen Leder auch anderen ausgewählten Kooperationen zur Verfügung. »Wir haben auch schon mit Porsche Design zusammengearbeitet«, erzählt er auf der Fahrt nach Hause zum Mittagessen. »Zu dem ersten Treffen in deren Stammsitz in Zell am See dachte ich, ich müsste besonders stilecht vorfahren«, lacht er im Nachhinein über sich, weil er mit seinem vierköpfigen Team die rund 100 Kilometer hin und wieder zurück in dem 356er bewältigt hat.

Am Nachmittag gönnt sich Markus Meindl wirklich ein paar Stunden Freizeit. Er schnappt sich den dreijährigen Sohn Valentin für eine Ausfahrt zum Mondsee im nahe-

gelegenen Salzburger Land. Seine Wahl fällt nach kurzer Bedenkzeit und einem Blick zu den grauen Wolken am Himmel auf den 911er. Der rauscht durch die grüne Idylle, über die geschwungenen Straßen und knackigen Serpentinaugen den Berg hinauf, von dem man bei gutem Wetter, also besserem als heute, »bis nach München sehen kann«.

Die letzten Meter vor der Waldwirtschaft wird Valentin von dem Rücksitz befreit und darf auf dem Schoß des Vaters die Hände ans Lenkrad halten. Der Kleine ist schon total fixiert auf Autos, vor allem auf dieses. Markus Meindl lacht – etwas verlegen: »Sein erstes Wort war Porsche.«



In Meindls Ladengeschäft können Kunden ihre Wunschgarderobe so lange anprobieren, wie sie mögen. Es gibt keine Eile. Wenn man dann aber kauft, ist es gekauft. »Ich tausche nichts um«, sagt er selbstbewusst.



Ich brauche richtige Oldtimerverstehler...



Mit unseren Oldtimer-Dienstleistungen gehen Sie auf Nummer sicher!
Denn besondere Fahrzeuge verdienen besonderen Service.

Unsere Dienstleistungen: Kurzgutachten, detailliertes Wertgutachten, Schadensgutachten, Restaurierungs- und Reparaturbegleitung.

Oldtimerservice im Internet: Oldtimerdatenbank, Checklisten & Kaufvertrag, Bestätigung der Daten, Oldtimer-Ratgeber zum Download, Newsletter.

Unsere hoheitlichen Dienstleistungen: H-Kennzeichen (§ 23 StVZO), Hauptuntersuchung (§ 29 StVZO), Änderungsabnahme (§ 19,3 StVZO)

Altes Blech trifft
neue Medien:



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbh · Fon: 0711 97676-0
www.gtue-oldtimerservice.de · www.gtue.de

Sieger aus Leidenschaft

AUTOR KAZUHIRO NANYO, LARS ZWICKIES

Lange suchte Tetsu Ikuzawa vergeblich nach seinem allerersten gelben Targa, den er irrtümlicherweise verkauft hatte. Er, Asiens erster Porsche-Werksfahrer, fand ihn schließlich nach 40 langen Jahren wieder.

Im leicht spießigen London der verrückten 1960er-Jahre posiert ein Japaner ziemlich cool und lässig für ein Lifestyle-Magazin. Sein Name: Tetsu Ikuzawa. Die Kulisse: sein nagelneuer gelber 911 S Targa. Zu dieser Zeit fährt er gegen die Stars des Rennsportzirkus: gegen Ronnie Peterson, Emerson Fittipaldi, Jochen Rindt und all die anderen Helden der berausenden Epoche. 40 Jahre später steht Tetsu wieder im Regent's Park, diesmal mit seinem weißen 997. Auch wenn sich eine Menge geändert hat, die Leidenschaft ist noch immer da.

Fünf Jahre bevor das historische Bild 1969 in London entstand, machte Ikuzawa bereits Bekanntschaft mit Porsche-Fahrzeugen – als seine Gegner beim zweiten Japanischen GT-Grand-Prix in Suzuka. Für nur eine einzige Runde hatte Ikuzawa in seinem Nissan Skyline GT die Führung vor einem Porsche 904 übernehmen können. Das war 1964, ein Jahr nach Erscheinen des 911. Noch heute gilt seine Heldentat als »der« legendäre Moment in der Renngeschichte des Inselstaates. Doch von 1967 an galten sein Talent, seine Leidenschaft und vielleicht sogar seine Urinstinkte nur einer Marke: Porsche.

Der junge Japaner war besessen von der Idee, nicht nur erfolgreich Rennen zu fahren, er wollte für Porsche Rennen fahren. Auf der Suche nach einem Platz im Werksteam aus Zuffenhausen sprach Tetsu den damaligen Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein einfach direkt an. Man fand zueinander, und bei einem späteren Besuch des Japaners in Stuttgart überließ ihm von Hanstein bereits großzügig das eigene 911 Coupé.

Der 911 T mit der Chassisnummer 11835301 wird von Tetsu ausschließlich bei klassischen Rennen bewegt. Kurios: Die anderen Fahrer freuen sich, von ihm überholt zu werden.



Foto: Alfie Goodrich



Motorsportlegende Tetsu Ikuzawa am Steuer des 911 T von 1968. Der Autodidakt fährt heute immer noch Rennen – und gewinnt.

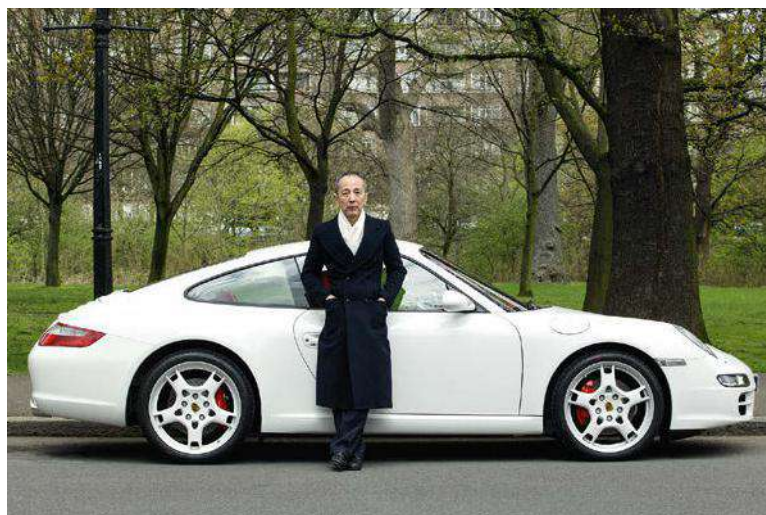
2010 begann Ikuzawa damit, Targa-Modelle aus jeder Generation des 911 zu sammeln. Alle in der gleichen Farbe: Signalgelb. Kürzlich hat er mit Oldtimer-Rennen angefangen. Und das im zarten Alter von 70 Jahren.

Der Einführung in das Thema 911 schloss sich ein Einsatz im Werks-908 beim Sechs-Stunden-Rennen in Watkins Glen 1968 an. Der Kauf jenes gelben 911 S Targa 1969 in London war gleich dreifach motiviert: erstens durch die Notwendigkeit, schnell und problemlos Rennstrecken kreuz und quer in Europa zu erreichen. Zweitens erlaubte ihm der Gepäckraum seines 911 sogar, einen zusätzlichen Motor für seinen Formel-3-Rennwagen zu transportieren. Und drittens hatte sich Tetsu längst in die Formen des Klassikers verliebt. Aus diesen Gründen nahm er 1971 seinen gelben 911 S Targa auch mit nach Japan zurück, um ihn 1973 dann aus bis heute streng geheimen Gründen zu verkaufen.

Ein paar Jahrzehnte später, im Jahr 2007, war der 65-jährige Ikuzawa auf der Suche nach einem Auto, das seine Leidenschaft befriedigen könnte, vielleicht mit einem ganz eigenen Charakter, ähnlich dem ersten 911 S Targa von 1969. Er wusste bald sehr genau, was er suchte, und so wandte er sich an das Porsche Zentrum und bestellte gleich drei 997 Carrera S, einen für jedes seiner Häuser in Tokio, London und in Südfrankreich. Beim Reshoot im Regent's Park, diesmal mit seinem englischen 997, kam ihm ein Gedanke: »Was mag aus meinem ersten gelben 911 S geworden sein?«

Mit der Hilfe seiner zahlreichen Freunde und vieler Kontakte gelang ihm dann in nur drei Monaten das unglaubliche Kunststück: Er entdeckte seinen 1969er 911 S Targa – mittlerweile tiefschwarz lackiert. Sein erster Porsche vegetierte in der ländlichen Bergregion um Nagano in einer Scheune dahin. Am 22. August 2008 war es dann so weit: 39 Jahre nach der Erstausslieferung in London gehörte das Auto wieder Tetsu Ikuzawa, nach einer Odyssee durch die Hände von elf unterschiedlichen Besitzern.

Die Restaurierung begann. Ende 2008 wurde sein 911 Targa zu Porsche ins Classic Center nach Stuttgart geschickt. Glücklicherweise konnte das Unternehmen noch die Originalspezifikationen zu Ikuzawas Fahrzeug finden. Im ersten Jahr der Restaurierung reisten Ikuzawa und seine Frau Hitomi mindestens zehnmal nach Stuttgart. Im Frühjahr 2009, während der gelbe 69er seiner Fertigstellung entgegen sah, kam Ikuzawa ein Gedanke. Sollte er nicht sein Jubiläum von 40 Jahren 911 gebührend feiern? Wäre es möglich, einen neuen 997 Targa 4S des Jahrgangs 2009 in der gleichen Farbe und Ausstattung zu produzieren wie das



Original? Signalgelb und mit Pepitasitzen? Der am gleichen Tag über das Band laufen würde, dem 22. Juli, mithin auf den Tag genau 40 Jahre nach seinem ersten? Ingo Frenkel, Leiter Exclusive und Tequipment, und sein Team fanden die Idee so außergewöhnlich, dass sie sich mit Leidenschaft an die Arbeit machten, das neue Fahrzeug so nah wie möglich dem Original von 1969 anzupassen. Seit 2010 parken nun beide gelben 911 Targa einträchtig nebeneinander in Tetsus Tokioter Garage.

Ein Ort, zwei Epochen:
Tetsu im Londoner Regent's Park. Oben 1969 vor seinem gelben Targa, unten 40 Jahre später vor einem seiner aktuellen Porsche.

AUTOart™

1:18 PORSCHE 911 (991) GT3 RS 2016
7 8 1 6 8 L A V A O R A N G E



Already a classic



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

Wille und Weg

AUTOR MICHAEL BROWNING, MICHAEL BLUMENSTEIN

Greg O'Keefe aus Australien verbrachte die meiste Zeit seines Lebens damit, Porsche zu jagen und sie zu sammeln. Unzählige 356er hat er schon besessen, aber diese zwei sind ganz besonders.

Greg O'Keefe zieht an seiner Zigarette und denkt kurz nach. »Mehr als 50 Porsche 356 habe ich bestimmt in den Fingern gehabt«, sagt er trocken und drückt langsam den Rauch aus seinen Lungen. Die Lust an der Stuttgarter Marke wurde durch seinen Lehrer, der ein 356C Coupé fuhr, mehr oder minder provoziert. »Ich habe mich aber auch in die formvollendete Karosserie verliebt«, stellt er klar. »Mein Lehrer sagte, dass ich nie einen Porsche besitzen werde.« Gregs Noten ließen nämlich zu wünschen übrig. Angesporn von der fiesen Aussage, wurde er zwar nicht Klassenbester. Aber das Geld, um sich seinen Porsche kaufen zu können, hatte er dennoch früh beisammen. 1971, mit 17 Jahren, hatte er so viele Porsche-Teile verhökert, dass er sich ein 356A Coupé aus dem Jahr 1959 für schlappe 400 Aussie-Dollar (etwa 450 US-Dollar) leisten konnte. Traum Nummer 1 war erfüllt; und seine Sammelwut entfacht.

Greg wurde tatsächlich »nur« Brückenbauer. Ein mies bezahlter Knochenjob – so, wie es ihm prophezeit wurde. Doch Cleverness schlägt langfristig schlechte Schulnoten. Greg brachte sein Coupé auf Vordermann und verkaufte es mit Gewinn. Dafür gab's als Nächstes ein 356 Cabriolet. 160.000 Kilometer fuhr er dieses. Das Geschäft mit den Luftgekühlten lief immer besser, und Greg kaufte und verkaufte fast im Monatsrhythmus. Es war ebenfalls 1971, als er das Split-Screen-Coupé mit der Fahrgestellnummer 11186 zum ersten Mal sah. »Es war blassgelb und stand einfach in diesem Sammlerschuppen rum«, erinnert er sich. Dabei war das der dritte rechtsgelenkte Porsche überhaupt und der dritte Porsche, der von Deutschland nach

Das Radiumgrüne Coupé mit der Chassisnummer 11186 war der dritte Porsche, der Australien erreichte. Die Fahrgestellnummer des Cabriolets lautet 10110 – es war der erste rechtsgelenkte 356er überhaupt.



Fotos: Michael Browning



Greg O'Keefe, immer entspannt und meistens zu sehen mit Zigarette und dezentem Grinsen im Gesicht. Kein Wunder bei dem Garagengold.

»Mein Lehrer sagte damals, dass ich nie einen Porsche fahren werde. Das spornte mich an, mir und ihm das Gegenteil zu beweisen. Mit 17 hatte ich den ersten. Zugegeben, schön war der nicht. Aber er war der Start zu mehr.«

Australien reisen durfte – im Februar 1952. »Den wollte ich haben.« Der Besitzer ließ sich 24 Jahre bekneien, bevor Greg kaufen durfte. »Das Coupé war so gut, dass ich lediglich den Motor in den Originalzustand versetzte und es in der Ursprungsfarbe lackierte: Radium-Grün, Code 510.« Der 356er steht seitdem in seiner unscheinbaren Garage in Melbourne – wenn er nicht gerade mit ihm on the road ist. 120.000 Kilometer zeigt sein Tacho heute an. »Der Wagen war weniger als 20 Jahre seines Lebens unterwegs«, erklärt O'Keefe. »Er ist also gerade erst eingefahren!«

Wenn man nun denkt: Wow, was für eine Geschichte, legt Greg nach. Denn der Garagenkumpel des Coupés ist tatsäch-

lich der allererste 356-Rechtslenker, der produziert wurde. Das im Juli 1951 im Werk Stuttgart gefertigte silbergrau lackierte Cabrio mit blauem Lederinterieur (Fahrgestellnummer 10110) wurde auf Achse mit Zollkennzeichen nach Genua gefahren und im Duett mit einem burgundroten Coupé nach Australien verschifft. Norman Hamilton, Unternehmer aus Melbourne und erster Porsche-Händler Australiens, importierte die beiden Geschwister und machte Australien zum ersten Porsche-Rechtslenker-Markt der Erde. Dass Greg O'Keefe zwei der ersten drei australischen Porsche besitzt, macht ihn stolz, und er sagt mit Blick auf das Coupé: »Zusammen haben wir das Leben gelebt!«, zieht dabei an seiner Kippe und nippt an der Diät-Kola-Flasche.



Immer in Bewegung sind Gregs 356er. Sie nicht zu fahren entspricht nicht dem Diktum von Ferdinand Porsche, der sagte, dass seine Autos zum Fahren bestimmt sind. Das sieht Greg ebenso, auch wenn seine Exemplare ganz besondere sind.

DRIVE THE LEGEND.

BEREIT FÜR DIE HERAUSFORDERUNG.

**Auto
Bild** DIE BESTEN
MARKEN
IN ALLEN KLASSEN

BILSTEIN-Sport- und Gewindefahrwerke.

Wir haben für jede Herausforderung das passende Fahrwerk: von unseren Sportfahrwerken BILSTEIN B12 über unsere Gewindefahrwerke BILSTEIN B14 bis hin zu unseren BILSTEIN B16 Fahrwerken mit Parallelverstellung der Zug- und Druckstufe.



Menschen & Momente

AUTOR **ACHIM PEITZMEIER, JÜRGEN LEWANDOWSKI, CHRISTINA RAHMES**
 FOTOGRAFIE **PORSCHE-ARCHIV, MPTVIMAGES.COM, JÜRGEN TAP, CHRISTOPH BAUER**

Porsche steht für eine der schönsten Formen der Fortbewegung dieser Zeit. Mittendrin in diesem Vorankommen bewegt sich auch der Mensch. Am liebsten aufregend schnell und stilvoll. Über eine von Menschen geschaffene Faszination.

Meister des Turbos

In der Branche ist er bekannt als der »Vater aller Turbomotoren«. Hans Mezger, 1929 geboren, studiert Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Anschließend verschlägt es ihn 1956 in die Versuchsabteilung von Porsche. Dort arbeitet er an der Entwicklung des Formel-2-Motors sowie des 1,5-Liter-Achtzylinders für die Formel 1. In den Jahren danach konstruiert er einen Großteil der berühmtesten Motoren des Hauses, unter anderem für die Modelle 911, 906, 908, 910 und 917 sowie die Can-Am-Rennwagen. Neben dem 935 und dem 956 wird der für die Firma TAG entwickelte Formel-1-Motor Mezgers Meisterwerk.

Hans Mezger



James Dean Der Rebell

Sonnenbrille, lässige Pose, Kippe im Mundwinkel – James Dean wurde nur 24 Jahre alt, hat es aber dennoch geschafft, in Erinnerung zu bleiben. Porsche-Enthusiasten assoziieren mit ihm noch heute den silberfarbenen 550 Spyder, von dem er regelrecht besessen war. Hollywood bedeutet dem Schauspieler weniger als ein Leben im Auto. Er flüchtet aus der Kleinbürgerlichkeit der steifen 50er-Jahre, sucht nach Freiheit – und findet sie im Porsche mit der Nummer 130. Weggefährten berichten von einer nie ganz fassbaren Aura um James Dean herum. Von verachtenden Blicken und herzlichem Lachen. Von einer ganz besonderen Coolness. Von Rebellion. Der Spitzname seines Porsche: Little Bastard.



1969



Anatole Carl Lapine

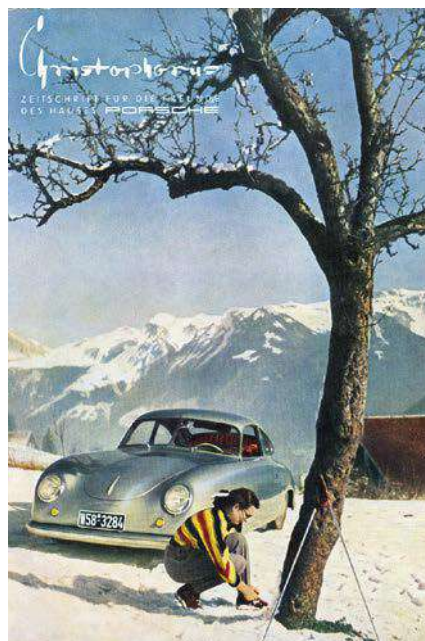
Als er 1969 Designchef bei Porsche wird, hat Anatole Lapine (2. v. l.) bereits eine beeindruckende Karriere hinter sich. 1930 in Riga geboren, absolviert Lapine bei Daimler-Benz in Hamburg eine Lehre als Autoschlosser und geht anschließend nach Detroit zu General Motors, wo er gemeinsam mit Zora Arkus-Duntov an der Corvette arbeitet. Über ein Engagement bei Opel kommt der Gelegenheitsrennfahrer schließlich zu Porsche und prägt die Optik der Marke bis zu seinem Ausscheiden im Jahr 1988. Unter Lapines Leitung entstehen beispielsweise die Transaxle-Modelle 924, 928 und 944 in den 70er-Jahren. Auch die G-Serie des Porsche 911 geht auf Lapine zurück. Er entwirft die Faltenbälge und Prallflächen der Amerika-Version. Unter seinem Einfluss verändert sich der 911: weniger Chromschmuck, mattschwarze Fensterrahmen und Türgriffe sowie ein von tiefschwarzem Gummi umrahmter Heckspoiler. Nicht nur Schwarzes, auch Rosafarbenes erinnert an Lapine, so zum Beispiel der Spitzname des Porsche 917/20 Coupé: die »Sau«.

Porsche-Retter

Vorstandsreferent, Vorstand, Sprecher des Vorstands und schließlich Vorstandschef – Wendelin Wiedeking zählt zu den erfolgreichsten deutschen Automanagern, arbeitete sich bei Porsche nach oben. Dort angekommen,

1992, leitet der gebürtige Westfale eine umfangreiche Sanierung ein. Porsche entwickelt sich vom Verlustbringer zu einem der profitabelsten Autohersteller der Welt. Der Börsenwert stieg von 300 Millionen Euro auf rund 25 Milliarden Euro im Jahr 2007. Nach dem Strategiewechsel bei der Porsche SE Mitte 2009 löst Wiedeking seinen Vertrag auf.

Wendelin Wiedeking



Nr. 1

1952. In Dortmund wird die Westfalenhalle eingeweiht, die damals größte Sporthalle Europas. Alberto Ascari gewinnt die Weltmeisterschaft der Formel 1. Und Porsche legt mit dem Kundenmagazin »Christophorus« den Grundstein für eine außergewöhnliche Unternehmenskommunikation. Eine noch heute währende Liaison zwischen Fahrern und der Marke. Benannt nach dem Schutzpatron der Reisenden.

PURE LUST.

das triebwerk.



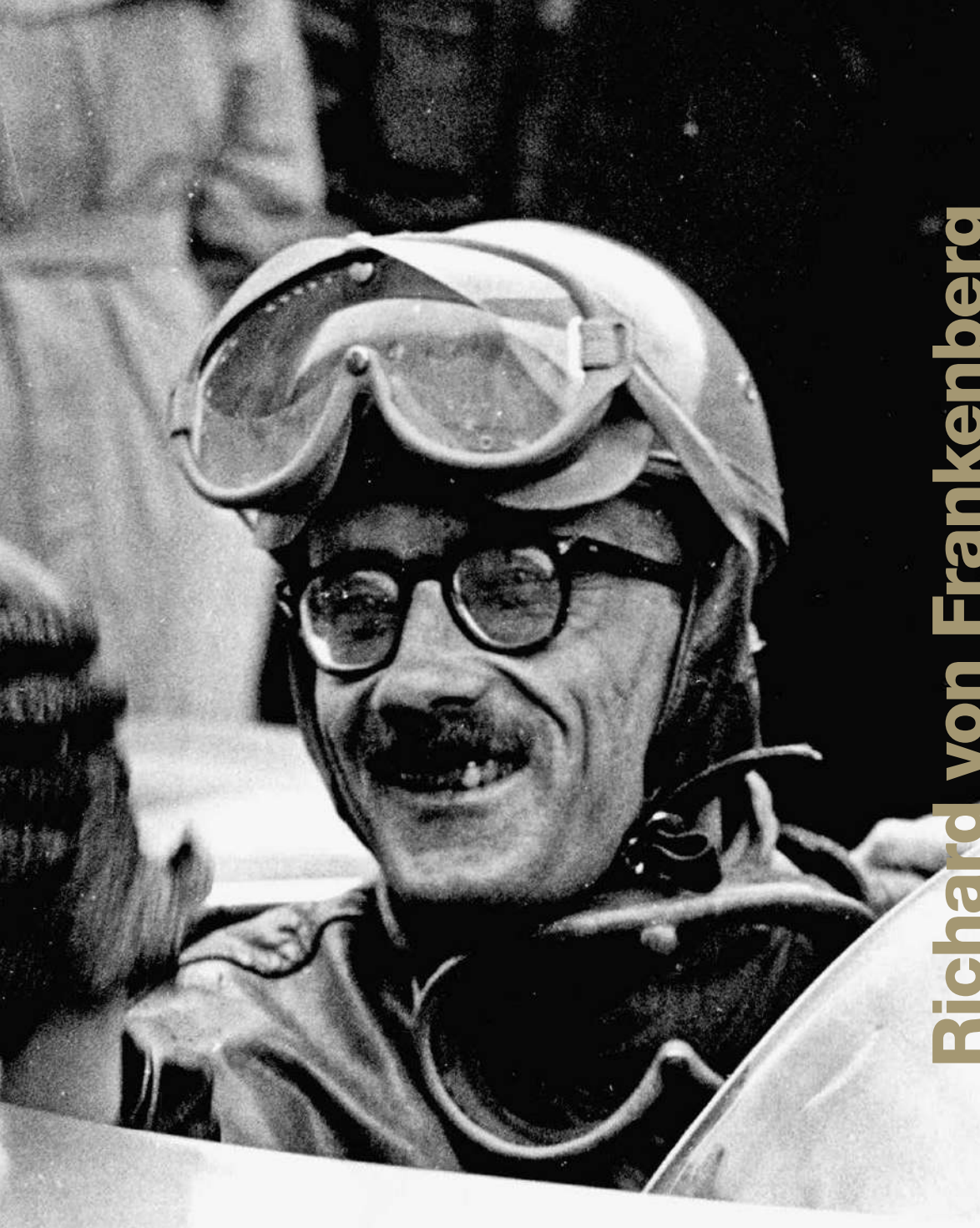
Wir sind – *das triebwerk.*

wir entwickeln und realisieren Originale ihrer Zeit, patinierte Klassiker und manchmal auch „den Wolf im Schafspelz“. Alles geschieht mit Leidenschaft – heute setzen wir Akzente mit frühen VW Bus T1-T2, Porsche 911 und 356. Unser fundiertes, technisches Know How runden wir durch unseren eigenen Motoren- und Getriebebau ab. In unserer etwas anderen Event Werkstatt teilen wir mit unseren Kunden und Freunden Emotionen auf vier Rädern.

Unser Standort

Eisenwerkstrasse 2
58332 Schwelm
Fon 02336 - 4959456
www.dastriebwerk.com
info@dastriebwerk.com





Richard von Frankenberg

Der schnelle Graf

Richard-Alexander Ruthard Edi Wolf Eberhard von Frankenberg und Ludwigsdorff lautet der volle Name des 1922 geborenen studierten Maschinenbauers, der nach dem Krieg zunächst Motorradrennen fährt. Ab 1951 absolviert von Frankenberg Rundstreckenrennen und Rallyes für Porsche, zwischen 1953 und 1960 ist er Werksfahrer des Unternehmens. Auf der Berliner AVUS überlebt von Frankenberg 1956 einen spektakulären Unfall, als er in seinem Porsche 550 Spyder über eine Steilwand hinausschießt. Neben seiner erfolgreichen Rennfahrerkarriere ist der burschikose Adlige 1952 auch Gründer des Kundenmagazins »Christophorus«, dessen Chefredakteur er bis zu seinem Tod 1973 bleibt. Auch die erste Biografie über Ferdinand Porsche schreibt von Frankenberg – unter dem Pseudonym Herbert A. Quint.

1947

Maximilian Edwin Hoffmann

In den 20er-Jahren fährt Maximilian Edwin Hoffmann, Spitzname Maxie, Auto- und Motorradrennen. Der gebürtige Wiener gründet 1934 gemeinsam mit einem Partner den Autohandel Hoffmann & Huppert und importiert unter anderem Volvo-Fahrzeuge nach Österreich. 1938 flieht er nach Frankreich und 1941 mit wenig Geld in den Taschen in die USA. Seinen Nachnamen ändert er in »Hoffman« und gründet 1947 in New York die »Hoffman Motor Company«. Auf der Park Avenue verkauft er europäische Luxusautos. Um den Porsche 356 in den USA bekannter zu machen, beteiligt sich der gebürtige Österreicher erfolgreich an Autorennen. Mitte der 50er-Jahre vertreibt er ein Drittel der gesamten Porsche-Produktion in den USA. Auf den Einfluss von Hoffman, auf dem Bild in einem Glöckler-Porsche sitzend, geht auch das berühmte Porsche-Wappen zurück.

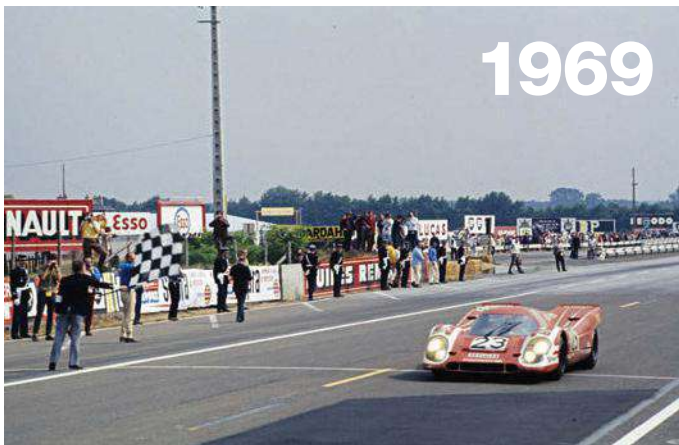


1951



Klassenbester in Le Mans

24. Juni 1951, Le Mans: Eine junge Sportwagenmanufaktur hat in den vergangenen 24 Stunden den Grundstein für eine aufregende Rennsportgeschichte gelegt. Mit ihrem aerodynamisch optimierten 356 SL Coupé aus Aluminium gewinnen der französische Porsche-Importeur Auguste Veillet und sein Mitfahrer Edmond Mouche beim Le-Mans-Debüt der Marke gleich die Fahrzeugklasse bis 1,1 Liter. Seither hat es bei diesem Langstreckenklassiker kein Rennen mehr ohne Porsche gegeben. Die Bilanz: 19 Gesamtsiege. Kein Autohersteller ist in Le Mans erfolgreicher.



1969

Piëchs Meisterstück

Der Porsche 917 ist ein Kraftakt, der den jungen Sportwagenhersteller an die Grenze der Belastbarkeit treibt. Denn Klassensiege genügen dem ehrgeizigen Chefentwickler nicht mehr: Ferdinand Piëch will in Le Mans unbedingt die Gesamtwertung gewinnen, und der 917 soll es richten. Doch der Zwölfzylinder-Sportwagen erweist sich jenseits der 300 km/h als zickig und nur schwer zu kontrollieren. Erst die neue Karosserievariante für 1970 bringt Besserung – und dank Hans Herrmann und Richard Attwood den ersehnten ersten Le-Mans-Gesamtsieg. Bis heute zählt der 917 zu den erfolgreichsten Rennwagen von Porsche überhaupt.

„Er läuft und läuft und läuft ...“

KÄFER REVUE 2018

**JETZT
AUCH IM
ABO!**

Alles über luftgekühlte Volkswagen!

Käfer ¹/₁₈ *Revue*

SPECIAL 1/18 gute Fahrt

Cal Look-Replika
Neuaufgabe einer 1980er-Cal Look-Ikone

Bulli-Sensationsfund
T1-Prototyp von Magirus schreibt die Wohnmobil-Geschichte um

Jugend forscht
Teenager restauriert eine 1952er-Brezel

Karmann Ghia Gelb-Schwarzer Renner
Technik Bondholzen-Vorderachse überholen
Studierstube Studentin saniert ein 03-Cabrio
Historie 1,5-Käfermodelle des VW-Designs
Käfer Cabrio Unrestaurierter Ovali im Bestzustand

Einzelstück
So hätte ein VW Käfer-Lieferwagen

Digital-Ausgabe in der GUTE FAHRT-App erhältlich!

Österreich 7,90 € | Belgien 8,90 € | Portugal/Griechenland 9,90 €
Schweiz 12,90 CHF | Großbritannien 10,90 £ | Spanien 10,90 €
Deutschland 6,90 €

Foto © Stephan Repke

Direkt bestellen (Aktions-Nr. EA 1004):

☎ 0521-55 99 55 für € 6,90 zzgl. € 2,- Versandkosten

abo.auto@delius-klasing.de | delius-klasing.de/kaefer-revue



1951

72-Stunden-Rekordfahrt: Auf der südlich von Paris gelegenen Rennstrecke von Montlhéry legte ein Rennfahrerteam auf dem Porsche 356 SL aus Gmünd mit dem neuen 1,5-Liter-Motor fast 11.000 Kilometer zurück. Das waren in Summe elf internationale Klassenrekorde, und mit einem Durchschnittstempo von 152,34 km/h wurde zugleich ein neuer Weltrekord aufgestellt.

2015

Oliver Blume

In seiner Geburtsstadt Braunschweig studiert Oliver Blume Maschinenbau, an der Tongji-Universität in Shanghai promoviert er. Nach Stationen bei Audi, SEAT und Volkswagen übernimmt er 2013 den Posten als Porsche-Vorstand für Produktion und Logistik, seit Herbst 2015 ist er Vorstandsvorsitzender des Unternehmens. Die Herausforderung beschreibt er so: »Technologiesprünge in der Automobilindustrie motivieren uns zu neuem Denken in allen Bereichen. Es gilt, die Tradition von Porsche mit den Möglichkeiten der Elektrifizierung, Digitalisierung und Konnektivität zu verbinden.«



60 JAHRE RAUM FÜR INSPIRATION

AW

Architektur & Wohnen

INS BLAUE
Eine Stoffreise
von Capri bis Brasilien

ARCHITEKTUR-BIENNALE
Das Freiraum-
Manifest von Venedig

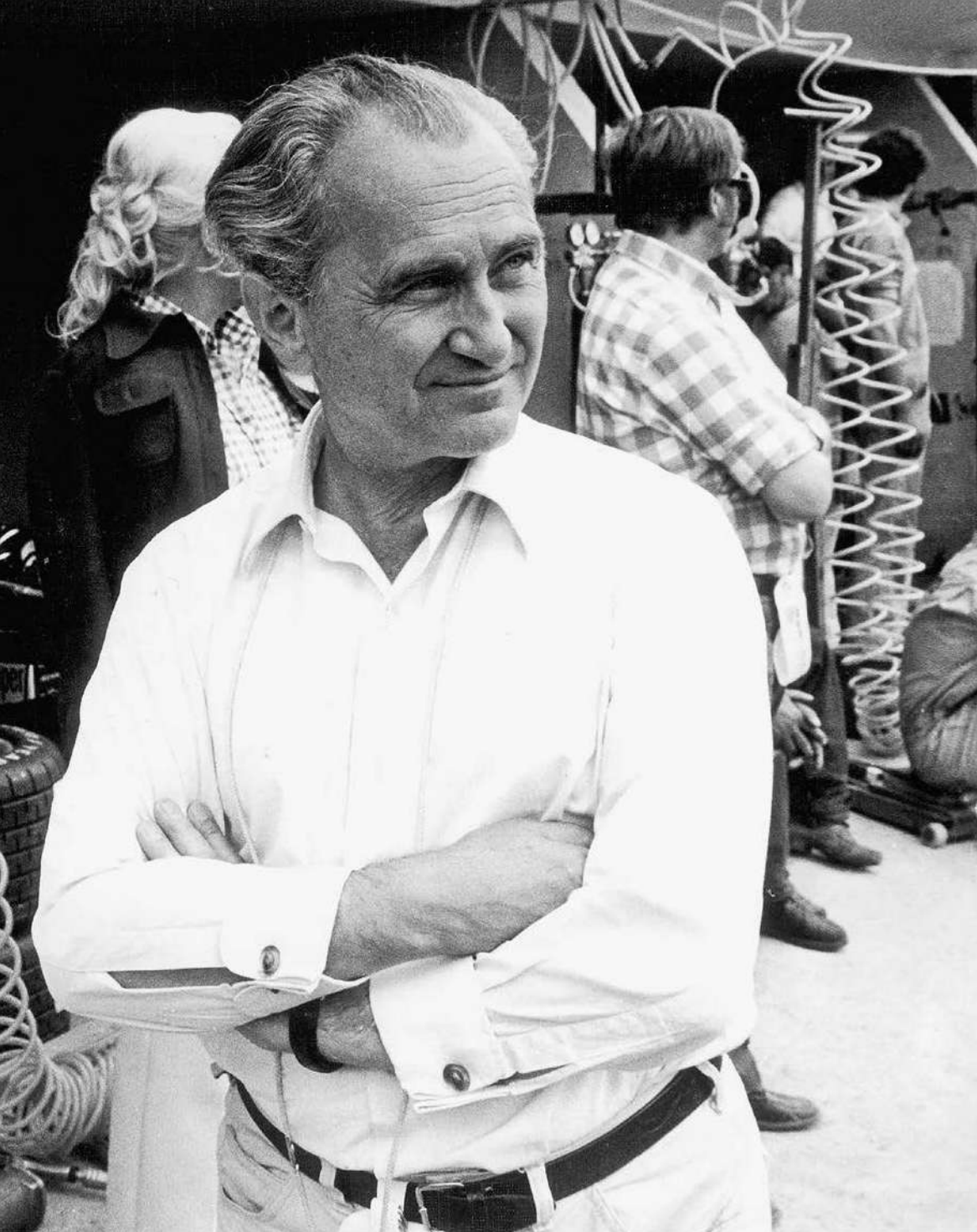
NEUE ELEGANZ
Die wichtigsten
Trends der Mailänder
Möbelmesse

WOHNEN AM WASSER

Meeresrauschen am Kap der guten Hoffnung,
ein Schmuckkästchen an der Algarve
und eine Liebeserklärung an Lausanne

AW seit über
60 Jahren Raum
für Inspiration.

Bestellbar unter
040/21 03 13 71
oder über
aw-magazin.de/abo



1972

Ernst Fuhrmann

Anfang der 50er-Jahre konstruiert der promovierte Maschinenbauer bei Porsche den berühmten »Fuhrmann-Motor« mit Königswellen, auch Typ 547 genannt. 1956 verlässt er das Unternehmen Porsche und wechselt zu einem Kolbenringhersteller, 1971 kehrt er nach Zuffenhausen zurück als technischer Geschäftsführer. Ein Jahr später, 1972, wird er Vorstandsvorsitzender. Unter seiner Führung entwickelt der Sportwagenhersteller den Porsche 928, einen Gran Turismo mit V8-Frontmotor, der als Nachfolger des Porsche 911 gedacht ist.

2017

Nr. 1.000.000

Ein **Carrera S** in Irischgrün ist der Porsche 911, der die Million der verkauften Exemplare vollmacht. Es ist Donnerstag, der 11. Mai 2017, als der Millionär durch ein weißes Tuch hindurch von der Produktionsstraße rollt. Und gleich ist klar: Der ist unverkäuflich. Denn der millionste 911 wird zwar eine kleine Weltreise zu Auto-Events in Europa, Amerika und Asien unternehmen, aber danach kommt er ins Museum nach Zuffenhausen. Dr. Wolfgang Porsche, Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche AG, blickt zurück: »Vor 54 Jahren durfte ich mit meinem Vater die erste Fahrt über die Großglockner-Hochalpenstraße machen. Dieses Gefühl in einem 911 genieße ich immer noch wie damals.«



SICHERN SIE SICH JETZT

DAS JAHRESABO VON DER ANLEGER

www.deranleger.com

DER ANLEGER

DER ANLEGER

Deutschland € 2,50 | JULI 2018

FONDS
Was taugen die Promi-Fonds
von Kai Diekmann & Co?

SILBER
Aus dem Schatten des
großen Bruders

IMMOBILIEN
Eigentum ab 500 Euro –
Exklusiv-Interview mit dem
Crowd-Marktführer

DEPOT
So machen Sie Ihr
Depot krisenfest



**UNGLAUBLICH EINFACH
35% PRO JAHR**
So funktioniert's: Eine Regel. Ein Depot.

+ **AKTIE DES MONATS: LUFTHANSA**

Osterreich € 2,90 | Schweiz CHF 4,50



**12
AUSGABEN
NUR
27 EURO**

Verständlich und
nachvollziehbar

Alles zum Thema Geldanlage:
Von A wie Aktie bis Z wie Zins

Konkrete Empfehlungen
für Anleger

www.deranleger.com

»Der Mythos Porsche lebt und wird nie untergehen – verlassen Sie sich auf mich.«



Ein Mann, ein Wort

2018 Vor wenigen Monaten feierte Dr. Wolfgang Porsche, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Porsche Automobil Holding SE sowie der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, seinen 75. Geburtstag. Der jüngste Sohn von Dorothea und Ferry Porsche gehört bereits seit 1978 dem Aufsichtsrat des Sportwagenherstellers an. Oliver Blume würdigt ihn mit den Worten: »Wolfgang Porsche ist nicht nur Namensträger unserer Marke, er ist auch die sympathische Identifikationsfigur unseres Unternehmens. Er war da, wann immer es nötig war (...).« Dr. Porsche lebt heute in Salzburg und auf dem »Schüttgut« in Zell am See. Seine Hauptaufgabe sah und sieht Dr. Porsche darin, das Werk seines Vaters Ferry und seines Großvaters Ferdinand in deren Sinne fortzuführen und die Interessen der Familienmitglieder auszugleichen und zusammenzuführen.

Verlagsservice

PORSCHE KLASSIK erscheint im DELIUS KLASING VERLAG GMBH
Siekewall 21, 33602 Bielefeld
Postfach 101671, 33516 Bielefeld
Fon 0521/5590, Fax 0521/559114
info@delius-klasing.de



DELIUS KLASING

PORSCHE KLASSIK für Privatkunden

Leser-Hotline
Fon 0521/559933
Fax 0521/55988842

Einzelhefte
Fon 0521/559933, Fax 0521/55988804
www.delius-klasing.de/zeitschriften

Verlagsleitung
Olaf Klinger

Vertrieb Grosso und Bahnhofsbuchhandel
MZV GmbH & Co. KG
Unterschleißheim
Fon 089/31906146
www.mzv.de

PORSCHE KLASSIK

Postanschrift
Delius Klasing Verlag GmbH
Media Sales PORSCHE KLASSIK
Postfach 101673
33516 Bielefeld

Leitung Media Sales Automobil

Sigrid Pinke
Fon 0521/559272
Fax 0521/55988272
s.pinke@delius-klasing.de

AD Manager

Support Media Sales Print und App
Franziska Netwall
Fon 0521/559298
Fax 0521/55988298
f.netwall@delius-klasing.de

Es gilt Preisliste Nr. 7

Repräsentanten

Baden-Württemberg, Bayern, Österreich, Schweiz
Ann Katrin Richard
Tel.: +49/521/559275
a.richard@delius-klasing.de
Delius Klasing Verlag,
Siekewall 21, 33602 Bielefeld

Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Berlin, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Bettina Gebhard, Dirk Struwe
Tel.: +49/40/28058060
info@struwe-media.de
Struwe Medienvermarktung
Poelchaukamp 8, 22301 Hamburg

Hessen, Nordbaden, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland

Bettina Gebhard, Dirk Struwe
Tel.: +49/211/69802330
info@gs-medienservice.de
Delius Klasing Verlag
Büro Düsseldorf
G+S Medienservice oHG
Grafenberger Allee 342
40235 Düsseldorf

Benelux

Martin Siedenbiedel
Tel.: +49/151/10567816
m.siedenbiedels@delius-klasing.de
Delius Klasing Verlag
Media Sales Benelux
It Eilan 68
NL-8621CT Heeg

Großbritannien, USA, Neuseeland, Australien, Türkei

Claire Beattie, Tel.: +44/1428/741633
c.beattie@delius-klasing.de
Delius Klasing Verlag
Media Sales UK
1 Drakeley's Field, Milland
West Sussex, GU30 7NH UK

Spanien

Eckart May, SL
Tel.: +34/934/126292
info@cemedi.net
Consulting Eckart May, SL
Plaza Duque de Medinaceli, 2-3-1
E-08002 Barcelona

Frankreich

Marc Jouanny
Tel.: +33/1/43553397
marc-jouanny@wanadoo.fr
International Media Press + Marketing
16, rue Saint Ambroise
F-75011 Paris

Italien

Dario Mozzaglia
Tel.: +39/010/583684
sport@ediconsult.com
Ediconsult Internazionale S.R.L.
Piazza Fontane Marose, 3
I-16123 Genova

Abonnement

PORSCHE KLASSIK erscheint 2x im Jahr
Einzelheftpreis: 8,00 €
Jahresabonnement
Deutschland: 16,00 €
Jahresabonnement
Ausland: 21,00 €
jeweils inklusive Versandkosten
PORSCHE KLASSIK ist nach Ablauf des Mindestbestelljahres (2 Ausgaben) jederzeit kündbar.

Aboservice

Telefon: (0521) 55 99 33
Telefax: (0521) 55 98 88 22
E-Mail: abo.porscheklassik@delius-klasing.de

www.porscheklassik.com

ISSN 2199-9228

VERÖFFENTLICHUNGSRECHTE

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Die Verwendung von Zitaten aus Testberichten für Anzeigen ist zulässig. Alle Konstruktionszeichnungen bleiben geistiges Eigentum der Hersteller und Konstrukteure und dürfen ohne deren Erlaubnis weder nachgezeichnet noch zum Bau benutzt werden. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Fotomaterial kann nur redaktionell bearbeitet werden, wenn jedes Dia oder Foto den Namen des Urhebers trägt und Angaben über die abgebildeten Personen oder Objekte beigefügt sind.

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™



SWISSVAX «ENTRY COLLECTION ZUFFENHAUSEN»
DER IDEALE EINSTIEG FÜR HERAUSRAGENDE VISUELLE ERLEBNISSE

Die Swissvax «Entry Collection» enthält die wichtigsten Lackreinigungs- und Pflegeprodukte für eine perfekte erste Swissvax-Behandlung: Ein lacknährendes Waschkonzentrat; eine einzigartige und extrem einfach und risikolos zu verarbeitende Lackvorbereitung ohne Schleifkörper; eine Reifenpflege, die nicht nur einen satinhafte Glanz aufträgt, sondern auch vor Verfärbungen und Rissbildung schützt. **Weiterhin enthalten ist das Premiumwachs «Zuffenhausen» für 2-Komponenten-Lackierungen auf moderneren Automobilen der Marke Porsche, 911er ab G-Modell und alle Transaxlemodelle.**

Die mindestens sechs Monate anhaltende Lackversiegelung erzeugt mit 40 Vol.% reinem brasilianischen Grade-One-Carnaubawachs beste Abperleigenschaften und durch die Anreicherung mit Öl-Extrakten von Avocados und tropischen Früchten einen excellenten, wolkenfreien Glanz. Setpreis inkl. «Zuffenhausen»: € 314.00

Dieses klassische Swissvax-Set kann auf Wunsch mit anderen Swissvax-Wachsen kombiniert sowie mit weiteren Swissvax-Produkten ergänzt werden. Für ältere Porsche-Modelle in Originallackierung empfehlen wir unseren Wachsyp 356.



Besuchen Sie unsere Website und erfahren Sie alles über die perfekte Automobilpflege

SWISSVAX DEUTSCHLAND | ÖSTERREICH | SCHWEIZ

WWW.SWISSVAX.DE · TEL 089 744 300 0 | WWW.SWISSVAX.AT · TEL 01 533 68 88 | WWW.SWISSVAX.CH · TEL 0840 850 850

Kongenialer Geist

AUTOR THOMAS FUTHS FOTOGRAFIE UWE KRISTANDT, STAUD STUDIOS & PORSCHE-WERKSCHILDER



**Am 8. Juni 2018 feierte
Porsche mit der Weltpremiere
des 911 Speedster Concept
»70 Jahre Sportwagen«. Die
Studie ist eine Hommage an den
»Riesentöter« – einen
356 A Carrera GT Speedster.**



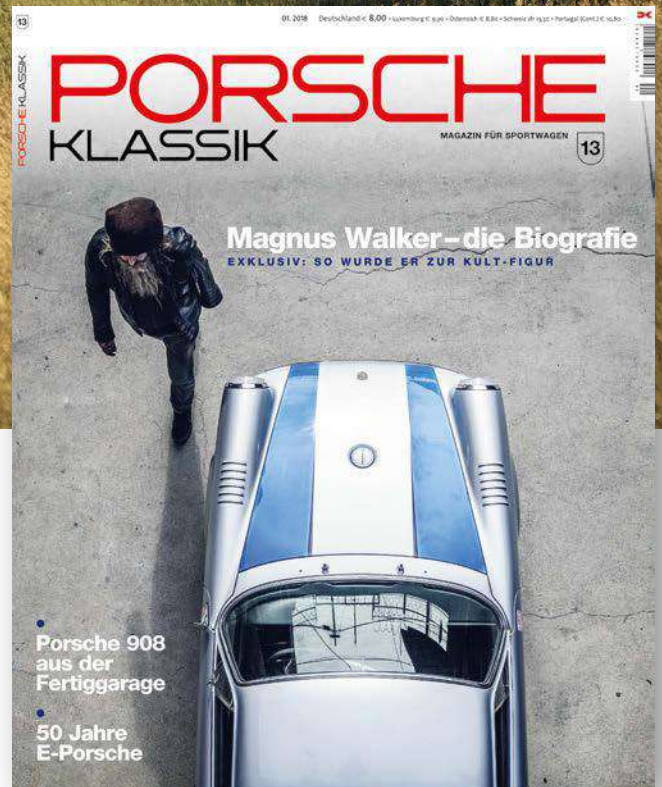


Bruce Jennings Porsche hatten stets die Startnummer 77. Weshalb der 911 die 70 trägt, ist offensichtlich. Atemberaubend: der wie ein Targa-Bügel gestaltete Überschlagschutz.



Lovestorys für Männer.

Design im Detail:
Die Fly-Line des
911 Speedster
Concept verläuft
durch den verkürzten
Rahmen der
Windschutzscheibe
und die Hutzen
im Heck deutlich
niedriger als beim
beim 911 Cabriolet
und 911 Targa.



Coverfoto: Alexander Babic / Foto oben: Christian Grund

Aktionsnummer EA0179

5 x Porsche Klassik zum Preis von 4!

Für 32 Euro erhalten Sie
5 Ausgaben **PORSCHE KLASSIK**
portofrei nach Hause geliefert.

Hier direkt bestellen: ☎ 0521/55 99 55
www.delius-klasing.de/porsche-5-fuer-4

Digital-Ausgabe in der GUTE FAHRT-App erhältlich!





P

Porsche feiert. 70 Jahre Sportwagen. Am 8. Juni 2018 war es offiziell so weit. Noch am selben Tag pflanzten sie in Zuffenhausen einen neuen Traum: den Porsche 911 Speedster Concept. Ein Jubiläumsmodell. »70 / Porsche / 1948 – 2018« ist auf dem transparenten Plexiglas-Windschott des dachlosen Sportwagens zu lesen. »Die Konzeptstudie gibt einen Ausblick auf ein mögliches Serienmodell, das 2019 vorgestellt werden könnte«, streut Porsche. Möge es geschehen. Denn der 911 Speedster Concept schlägt virtuos die Brücke über die Jahrzehnte zu den frühen, offenen 356ern.

Die Studie stellt unter Beweis, dass der kongeniale Geist eines Ferry Porsche noch immer in den zweitürigen Sportwagen der Marke spürbar ist. Ein 500 PS starker Leichtbau-Zweisitzer, dessen Optik eine Hommage an

einen 1959 ausgelieferten Porsche 356 A Carrera GT Speedster ist – jenen »Riesentöter«, mit dem der US-Rennfahrer Bruce Jennings (1926 bis 1997) einst den Fahrern weitaus leistungsstärkerer Corvette und Ferrari das Fürchten lehrte. Fahrern wie Stirling Moss. PORSCHE KLASSIK stellte genau diesen Wagen bereits 2014 vor – damals nicht ahnend, dass er einst das historische Vorbild für die Konfiguration des neunten Speedster der Porsche-Geschichte und damit einer Sportwagenkategorie werden würde, die vielleicht mehr als jede andere ein Spiegelbild der Porsche-DNA ist.

Retrospektive: Der Countdown der ersten 25.550 Tage der Porsche-Geschichte zählt zurück bis zum 8. Juni des Jahres 1948. Wenige Tage vor der Einführung der D-Mark und dem Beginn der amerikanischen Luftbrücke nach Berlin erhielt das Start-up Porsche – damals in einer Holzbude im österreichischen Gmünd beheimatet – von der Kärntener Landesregierung die Betriebserlaubnis für den ersten Porsche 356 – einen Roadster mit der Fahrgestellnummer 356-001. Ferry Porsche hatte damit die Blaupause jener Sportwagen auf die Räder gestellt, die fortan den Familiennamen hinaus in die Welt tragen sollten. Da der Roadster-Aufbau aus leichtem Aluminium bestand und ansonsten kaum Ausstattung an Bord war, wog der 356 »Nr. 1« Roads-

Perfektion im Detail: Talbot-Gehäuse auf modernem Spiegelsteg, Rennverschlüsse für Haube und Tank, stilisierte Kreuze auf den Scheinwerferabdeckungen, weiße Frontmaske auf GT-silberner Karosserie.

Der Riesentöter mischte einst in den USA mit Bruce Jennings die viel stärkeren Corvette und Ferrari auf. Jahrzehnte später lieferte er jetzt die optische Vorlage für den neunten Porsche Speedster.

ter lediglich 585 Kilogramm. Und so reichten ihm die 35 PS seines Vierzylinder-Boxermotors, um 135 km/h schnell und sehr agil zu sein. Damit hielt der Porsche in der frühen Nachkriegszeit gängige Wagen wie die komplette Range der Mercedes-Benz 170er locker auf Abstand. Und genau das war es, was Ferry Porsche wollte: »Uns schwebte ein kleines, leichtes Fahrzeug vor, das die Leistungen eines großen, leistungsstarken Wagens übertreffen sollte.« Und so verankerte Ferry Porsche bereits mit dem ersten 356 die Lehre des reinen Sportwagenbaus in der DNA der Marke.

Die ersten in Serie gefertigten Porsche »356/2« waren jedoch keine Roadster mehr, sondern via Heckmotor befeuerte Coupés und Cabriolets. Erst der US-Importeur Max Hoffman regte an, dass Porsche doch bitte einen offenen Roadster im Stil des 356 »Nr. 1« bauen sollte, der seinen Showroom in der New Yorker Park Avenue veredeln und die Kundschaft anlocken könnte. Der gebürtige Wiener besaß ein untrügliches Gespür für den Geschmack der Amerikaner. Zudem ahnte er, dass Porsche in den USA über den Rennsport stark an Popularität gewinnen würde. Und nichts war dazu in den frühen 50ern besser geeignet als ein kleiner, offener Roadster respektive Speedster. Der Rest ist Geschichte: Porsche entwickelte den 356 1500 S American Roadster. Dessen Aluminium-Karosserie entstand zwischen 1952 und 1953 bei der deutschen Firma Heuer. Trotz eines für die USA damals sehr hohen Preises von 4.600 Dollar konnte der – je nach Quelle – 16- bis 21-mal gebaute Roadster die Herstellungskosten nicht einspielen. Heuer musste sich daraufhin ebenso von der automobilen Weltbühne verabschieden wie der 356 American Roadster. Doch weder Hoffman noch Porsche gaben auf.

1954 (Modelljahr 1955) folgte der 356 A Speedster, dessen Verkaufszahlen auch in den USA durch die Decke gingen. In Deutschland war er als 1500 mit 55 PS ab 12.200 D-Mark zu haben, in den USA für 3.000 Dollar. Immer stärkere Versionen entstanden. Ein Highlight: der ab 1956 (Modelljahr 1957) gebaute 356 A 1500 Carrera GT Speedster – 110 PS stark, 200 km/h schnell. In Deutsch-



Farbperfektion im Detail:

Die silberne Frontmaske setzt sich prägnant vom rubinroten Lack der 356-Karosserie ab. Wunderbar restauriert: die Scheinwerfergitter und die Lederriemen der Fronthaube.

land kostete er 17.300 D-Mark, in den USA runde 5.000 Dollar. Die perfekte Basis für den rennbegeisterten Bruce Jennings, der sich zuerst als Bordingenieur bei der U.S. Air Force verdingte und dann mit dem Versicherungsunternehmen seines Vaters die finanzielle Basis schuf, um im schon damals teuren Rennsport durchstarten zu können. Bis zu fünf Carrera GT Speedster hatte er gleichzeitig in seinem Rennstall, jeder individuell abgestimmt auf bestimmte Rennstrecken. So wie der am 7. Januar 1959 ausgelieferte Wagen, der heute im Besitz eines deutschen Sammlers ist und als Inspiration für den 911 Speedster Concept diente. Das allerdings mit deutlich mehr als 110 PS: Der gebürtige Hannoveraner und in die USA ausgewanderte Motorenspezialist Heinz Werner Bade (1929 bis 2017) war es, der für Jennings die Leistung der Fuhrmann-Motoren gekonnt in die Höhe trieb – in diesem Fall auf 160 PS. Die Höchstgeschwindigkeit des Porsche schnellte damit um 20 auf 220 km/h hoch und katapultierte ihn formatfüllend in die Rückspiegel der Achtzylinder- und Zwölfzylinder-Rennwagen. Gegenwart: Optisch auffallend am 356 A Carrera GT Speedster mit der Fahrgestellnummer 84926 ist

Im 356 Speedster war der Fahrer schonungslos den Elementen ausgesetzt. Trotz seines Purismus und des verkürzten Scheibenrahmens umschließt der 911 Speedster den Fahrer mit der Sicherheit der Neuzeit.



nicht nur die für die Jennings-Autos typische »77« als Startnummer, sondern auch die silberne Frontmaske auf der in »Rubinrot« lackierten Karosserie. Diese unverwechselbare »Kriegsbemalung« des 356-Rennwagens hat Porsche auf den 911 Speedster Concept übertragen. Hier ist die Frontmaske in »Weiß« ausgeführt; die Karosserie trägt den ebenso klassischen Porsche-Farbtönen »GT-Silber«. Vom Jennings-Porsche adaptiert wurde zudem der Außenspiegel in der »Talbot«-Form, der allerdings nicht nur auf der Fahrerseite wie beim 356, sondern auch auf der Beifahrerseite zum Einsatz kommt. Ein weiteres Detail von einst, das in die Neuzeit transferiert wurde, ist eine leichte Persenning – ein Tonneau Cover. Es schützt den geparkten 911 Speedster bei Regen und wird mit acht Tenax-Knöpfen (Druckknöpfe mit einer Selbstsicherung) befestigt.

Diese wunderbaren Details ziehen sich wie ein roter Faden durch das Ex- und Interieur der Studie. Die konzeptionelle Basis für die Karosserie bildet das 911 Carrera 4 Cabriolet. Allerdings bestehen die Fronthaube, die Heckabdeckung mit einer Doppelhutze als Verkleidung der Überrollschutzstruktur und die Türen aus Kohlefaser. Ein optisches Meisterwerk ist der Bereich um das Windschott, das nach oben durch einen schwarzen Steg begrenzt wird, in den als Bremslicht der Porsche-Schriftzug integriert ist. Ein verkürzter Scheibenrahmen sorgt indes vorn dafür, dass dieser 911 nicht nur

Speedster heißt, sondern auch wirklich so aussieht. Allerdings weisen darauf auch gefräste und vergoldete Speedster-Schriftzüge am Heck und an den B-Säulen hin. Coole Details sind der wie beim Jennings-Speedster in die Fronthaube integrierte Tankverschluss und die mattierten Scheinwerferabdeckungen, die innen ein aus klarem Werkstoff geformtes Kreuz besitzen und damit die typische Abklebung früher Rennwagen als Schutz vor splitterndem Glas imitieren. Ein Highlight für jeden 911-Fahrer sind die im Fuchs-Design ausgeführten 21-Zoll-Felgen mit Zentralverschluss und hochglanzpolierten Speichen. Innen verzichtet der Speedster durch das Weglassen jeglichen Infotainments und Kühlsystems sowie mit braunem Anilin-Leder (»Cognac 356«) bezogenen Carbon-Vollschalensitzen ebenfalls auf jedes Gramm. Das Fahrwerk indes stammt wie der 4,0-Liter-Saugmotor und das Sechsgang-GT-Getriebe vom aktuellen 911 GT3. Bei diesen Zutaten träumt man sich an einem Sommertag nach Kärnten auf eine der Landstraßen bei Gmünd, um sich wie einst im Juni vor 70 Jahren vom Boxermotor in Richtung des rund 340 Kilometer entfernten Schüttgut der Familien Porsche und Piëch in Zell am See treiben zu lassen. Vielleicht hat auch Ferry Porsche genau das am 8. Juni 1948 mit seinem Sportwagen gemacht? Dem 356 »Nr. 1« Roadster.

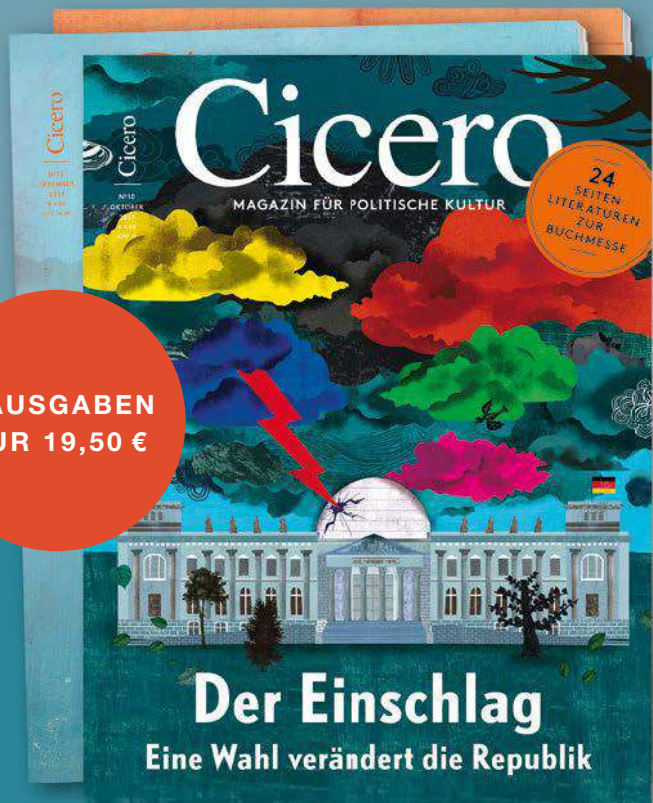
Liebe zum Detail:

Den Mecki gab Heinz Werner Bade Jennings als Talisman mit auf den Weg. Der Steg mit Porsche-Bremslicht ist ein Design-Kunstwerk.

...

CICERO IM ABONNEMENT TESTEN.

» Testen Sie jetzt Cicero, das
Magazin für politische Kultur.



3 AUSGABEN
NUR 19,50 €



IHRE
PRÄMIE

1. Bergmann Uhr „1982“

- » Ø ca. 40 mm
 - » Qualitätsquarzwerk
- Zuzahlung 1,-€

3 AUSGABEN CICERO LESEN UND PRÄMIE SICHERN UNTER

WWW.CICERO.DE/PROBEABO | TEL: 030 - 3 46 46 56 56

Bei telefonischer Bestellung bitte immer die Bestell-Nr: **175 0346** angeben.

3 Ausgaben für zzt. nur 19,50€ – ggf. zzgl. 1,-€ Zuzahlung (inkl. MwSt. und Versand). Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Anbieter des Abonnements ist die Res Publica Verlags GmbH. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.



Auf ewig Bruder

AUTOR FRANZ PONDER FOTOGRAFIE PORSCHÉ ARCHIV, ARCHIV CK MOTORSPORT

Stefan Bellof galt lange als größtes Talent Deutschlands. Im Porsche 956 machte er sich einen Namen – bis er darin verunglückte. Sein Bruder Georg hält die Erinnerung an das Vermächtnis des Senkrechtstarters wach.



Eleganz und Draufgängertum. Im Training zum 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring 1983 bricht Stefan Bellof den Rundenrekord mit einem sensationellen Schnitt von über 200 km/h. Doch im Rennen kommt er spektakulär von der Strecke ab.

G

Goa, wie Georg Bellof sein Leben lang genannt wird, ist 17 Monate älter als Stefan und jetzt 62 Jahre alt. Auch er visierte eine Karriere als Rennfahrer an, auch er war pfeilschnell. Doch bei ihm scheiterte ein Weiterkommen am fehlenden Geld. »Zahntechniker bin ich stattdessen geworden, habe meinen Meister gemacht und meinen eigenen Betrieb aufgebaut.« Doch die Zeiten haben sich auch für ihn geändert: Heute gibt Goa Bellof sein Fachwissen als Fahrinstructor an Porsche-Fahrer weiter. Der jüngere Bruder Stefan war ihm immer sehr nah – und ist es heute noch. Seine Karriere zu verfolgen, zu fördern, zu helfen, dabei zu sein, all das war Georg Bellof wichtig. »Wir waren unzertrennbar. Wir haben zusammen Fußball gespielt, im Winter sind wir gemeinsam Skifahren gegangen. Und jeden Blödsinn haben wir gemacht.« Zum Beispiel im Goggomobil über den Firmenhof der Autolackiererei des Vaters zu fahren – der tägliche Spaß abenteuerlustiger Buben. Goa Bellof lacht über die Kindheitserinnerungen so laut, so deutlich, so spontan und schelmisch, wie es nur ein Bellof kann. Ganz der Bruder? Auf jeden Fall.

Stibbich: So nennt Goa Bellof seinen verehrten Bruder immer noch. Der Spitzname »stammt von Oma Schäuble, der Gastmutter meines Vaters, als der in Stuttgart vor dem Krieg Karosseriebauer gelernt hatte. Wir waren oft zu Besuch bei ihr«.

Stibbich bedeutet: der Kleine. Der Kleine wollte seinen großen Bruder stets um sich haben. »Stefan wusste: Mit mir hat er immer einen guten Ratgeber. Das war ihm sehr wichtig.« Das war bei den ersten Formel-2-Testfahrten so, als Bellof schon nach drei Runden den skeptischen Teamchef Willy Maurer überzeugt hatte, und auch bei Nachwuchstests für McLaren Ende 1983. Diese Saison war auch sein erstes Jahr im Werksteam von Porsche. Im Training zum 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring gelingt Bellof eine Traumrunde von epochaler Bedeutung: 6:11,13 Minuten messen die Zeitnehmer. Der Streckensprecher fabuliert darauf etwas von einer Fehlstopfung, denn das könne ja gar nicht sein. »So ungewöhnlich kam uns die Zeit zunächst gar nicht vor«, erinnert sich Goa, »gut, Trainings Schnellster. Auffällig war nur, dass er vom Team noch gar nicht erwartet wurde. Aber der Stibbich war ja immer schnell.« Erst viel, viel später dämmert dem



Georg Bellof bewahrt das Erbe seines Bruders. Goa und Stibbich, das waren die Unzertrennlichen. Der eine wurde Zahntechniker, der andere Rennfahrer.

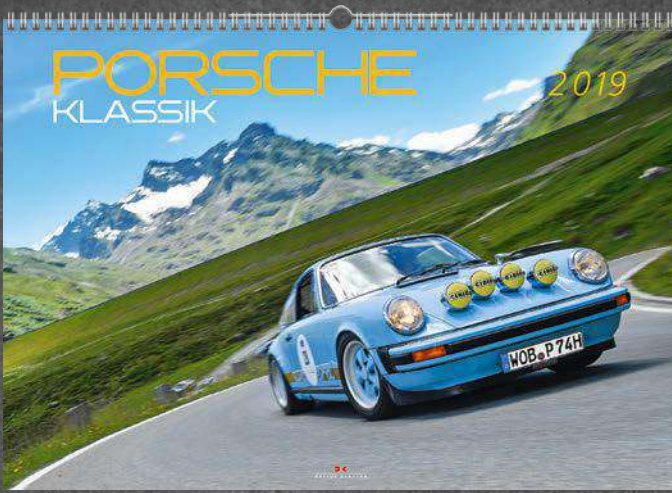
gesamten Motorsport, was Bellof da mit seinem Porsche 956 geleistet hat, welchen Mythos er da geschaffen hat – für sich, für Porsche, für die Nordschleife. Als würde ein Bergsteiger den Mount Everest hochjoggen: Als Erstem gelingt Stefan Bellof ein Rundendurchschnitt von über 200 Kilometer pro Stunde auf der 20,832 Kilometer langen Nordschleife, der schwierigsten Rennstrecke der Welt. »Stefan hat die Schallmauer durchbrochen«, manifestiert auch Porsche-Technikchef Norbert Singer die Glanzfahrt für die Ewigkeit. Den legendären Rekord demonstriert Goa Bellof heute eingestickt auf seinem Shirt. Deutlicher kann man Bruderstolz nicht auf der Brust tragen.

Aber auch das verfrühte Ende jenes Rennsonntags auf der Nordschleife zählt zur oft erzählten Rennsport-Folklore: Weit in Führung liegend, zerstört Bellof nach dem großen Sprung im Streckenabschnitt Pflanzgarten seinen Porsche 956. Ein Abflug im wahrsten Sinne, bei Tempo jenseits von 200, an einer kritischen Stelle. Bellof entkommt unverletzt, für dieses Mal, »und er hat den Fans gleich darauf schon wieder Autogramme gegeben«, sagt Bruder Goa. Es ist diese scheinbar fröhliche, sorglose Unbekümmertheit, die den Rennfahrer Bellof charakterisiert. Als er am 1. September 1985 im wahnwitzigen Duell gegen Jacky Ickx in der neuralgischen Eau-Rouge-Senke von Spa den Rennfahrer-Tod stirbt, ist diese Unbekümmertheit sein Verhängnis. Die 6:11,13-Runde vom Nürburgring indes bleibt Stefan Bellofs Vermächtnis. ...

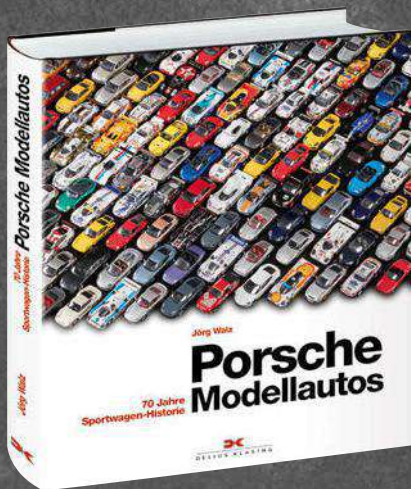




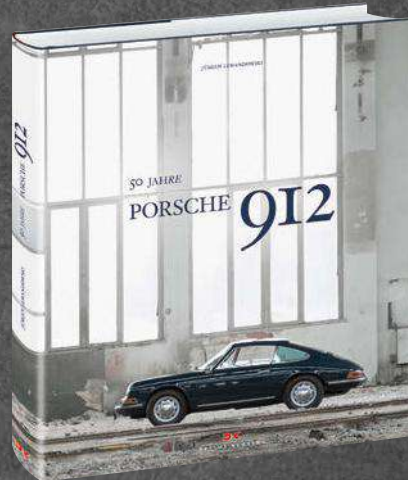
Flott unterwegs! Als Jugendliche bestritten Stefan Bellof (links) und Georg Bellof (rechts) so manches Kartrennen als Kontrahenten. Dabei stand am Ende nicht selten Goa ganz oben auf dem Treppchen.



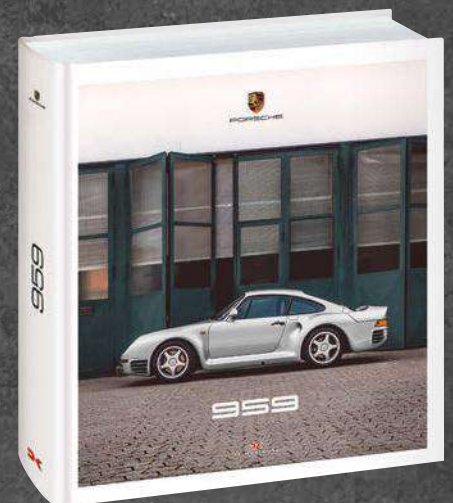
Porsche Klassik 2019
67,5 x 47,5 cm
€ 34,90 [D]
ISBN 978-3-667-11140-1



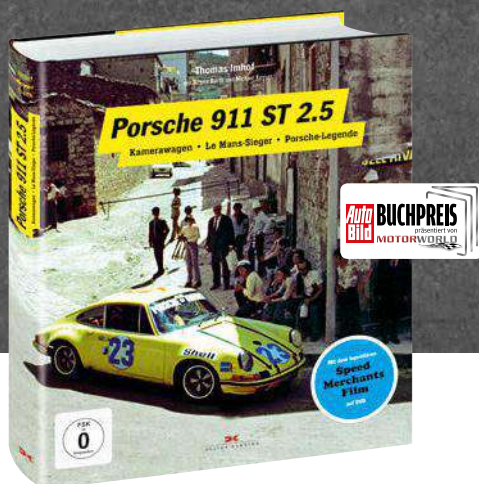
Jörg Walz
Porsche-Modellautos
€ 39,90 [D]
ISBN 978-3-667-11247-7



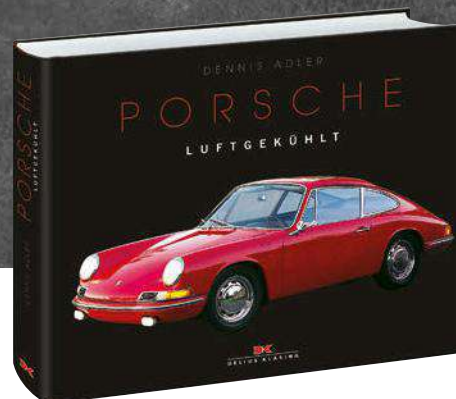
Jürgen Lewandowski
Porsche 912
€ 49,90 [D]
ISBN 978-3-667-10605-6



Jürgen Lewandowski
Porsche 959
€ 128,- [D]
ISBN 978-3-667-10695-7



Imhof | Barth | Keyser
Porsche 911 ST 2.5
€ 49,90 [D]
ISBN 978-3-667-11062-6 (deutsch)
ISBN 978-3-667-11110-4 (englisch)



Dennis Adler
Porsche luftgekühlt
€ 39,90 [D]
ISBN 978-3-667-11244-6



Edwin Baaske
911 Love
€ 98,- [D]
ISBN 978-3-7688-3664-7



Reinlesen: www.delius-klasing.de/porsche

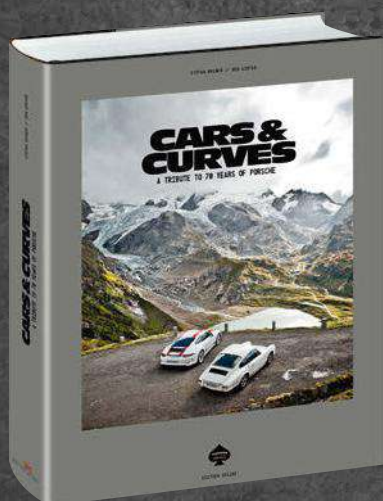
Im Handel oder unter 0521 | 55 99 33

PORSCHE

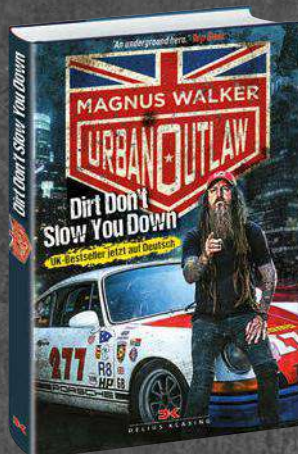
KLASSIK

SHOP

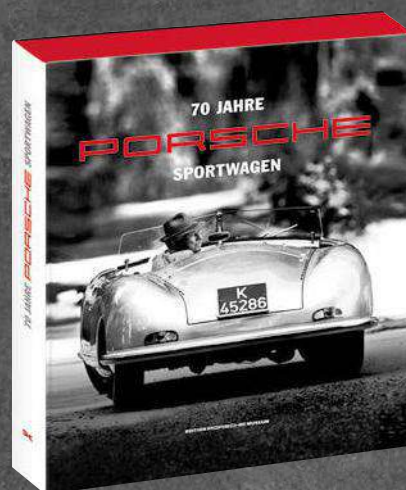
AUSGEWÄHLTE PRODUKTE VON DELIUS KLASING



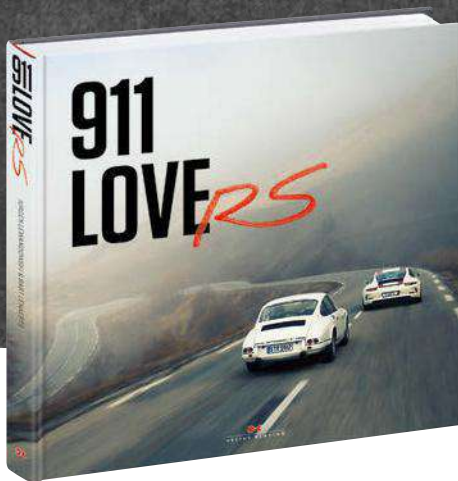
Stefan Bogner / Ben Winter
Cars & Curves
€ 39,90 [D]
ISBN 978-3-667-11293-4



Magnus Walker
Urban Outlaw
€ 22,90 [D]
ISBN 978-3-667-11248-4



Josef Arweck / Christina Rahmes
70 Jahre Porsche Sportwagen
€ 39,90 [D]
ISBN 978-3-667-11297-2



Jürgen Lewandowski
911 LoveRS
€ 98,- [D]
ISBN 978-3-667-11058-9 (deutsch)
ISBN 978-3-667-11496-9 (englisch)



Lorenzo Ardizio
Porsche - Alle Modelle seit 1948
€ 24,90 [D]
ISBN 978-3-667-11251-4



Frank Kayser
Porsche Werkeinsatz
€ 49,90 [D]
ISBN 978-3-667-11066-4 (deutsch)
ISBN 978-3-667-11103-6 (englisch)

Die glorreichen Sieben

AUTOR WILFRIED MÜLLER FOTOGRAFIE HISTORISCHES ARCHIV PORSCHE MUSEUM

Sieben Jahrzehnte Porsche-Motorsport. Das waren Dutzende atemberaubende Renn- und Rallyewagen. Sieben Modelle auszuwählen ist ein Ding der Unmöglichkeit. Sei's drum, hier sind sie, für jede Dekade eins.

Bauzeit 1953 bis 1956
Motor Vierzylinder-Boxer
Hubraum 1.498 cm³
Leistung 110 bis 135 PS
Gewicht 530 bis 590 kg
Vmax bis 235 km/h

50er-Jahre: der erste Vollblut-Renner

Porsches erster echter Rennwagen nach 1948, mit dem die Zuffenhausener bei großen Rennen wie der Carrera Panamericana und der Targa Florio glänzen und international Ruhm ernten. Spätestens seit James Deans »Little Bastard« nicht nur bei Porsche-Aficionados eine Legende. Und ein Designwunder, dessen Linien bis heute zitiert werden. 1953 tauchen die ersten 550 Spyder mit Stoßstangenmotoren auf, die Porsche zügig durch das Fuhrmann-Triebwerk ersetzt. Mit vier von Königswellen angetriebenen Nockenwellen, Doppelzündung und Trockensumpf leistet der 1,5-Liter-Boxer anfangs 110, später 135 PS. Das ist üppig angesichts der 590 Kilo, die der Spyder dank eines Flachrahmens und einer Aluminiumkarosserie auf die Waage bringt. Der 550 A Spyder von 1956, den Umberto Maglioli mit der Startnummer 84 bei der Targa Florio 1956 zum Sieg fährt, ist mit einem Gitterrohrrahmen und größeren Bremsen deutlich leichter und schneller als sein Vorgänger.



60er-Jahre: Berg-Extremist

Auf 3.448 Millimeter Länge und 384 Kilogramm Gewicht dampft Porsche 1968 die Philosophie künftiger Rennwagen ein. Der 909 Bergspyder verkörpert extremsten Leichtbau mit einer papierdünnen Kunststoffkarosserie, einem filigranen Alu-Gitterrohrrahmen und Schraubenfedern aus Titan. Weitere Spezialitäten sind die Silberverkabelung, Widerstände aus Balsaholz und eine Titankugel, aus der Benzin mit Überdruck zum 275 PS starken Achtzylinder strömt. Eine Treibstoffpumpe fehlt ebenso wie eine Lichtmaschine. Den Clou aber bildet das Differenzial hinter dem Getriebe. In dieser Anordnung rücken die Schaltbox, der Motor und der Fahrer weit nach vorn, was eine exzellente Gewichtsverteilung ergibt. Bewegliche Heckklappen sollen die Aerodynamik verbessern. Nur zweimal ist der Bergwagen in der Europameisterschaft am Start. In den Nachfolgern 908 und 917 leben die ziemlich radikalen Ideen dieses Berg-Extremisten weiter.

Bauzeit 1968

Motor Achtzylinder-Boxer

Hubraum 1.981 cm³

Leistung 275 PS

Gewicht 384 kg

Vmax bis 250 km/h





70er-Jahre: die Legende

Bauzeit 1969 bis 1973
Motor V-Zwölf, V-Zwölf-Turbo
Hubraum 4.494 bis 5.374 cm³
Leistung 580 bis 1.200 PS
Gewicht 775 bis 830 kg
Vmax bis 396 km/h

Neben der »911« ist die »917« die Porsche-Zahl mit dem höchsten spezifischen Emotionsgewicht. Kein anderer Porsche versetzt Rennfans derart in Verzückung, keiner erweckt vergleichbar wohliges Gruseln mit dem Klang des Zwölfzylinders und den Storys von fast 400 Stundenkilometern auf der Geraden von Le Mans. Nach abenteuerlichen Anfängen 1969 gewann der 917 bei 21 Starts in den zwei folgenden Jahren 14 WM-Läufe, alle Titel und Le Mans, wo der rote 917 mit Startnummer 23 1970 erstmals siegte. Für den Anfang gab der 4,5-Liter-Motor 580 PS ab, später trieben 5,4-Liter-Motoren den 800-Kilo-Rennwagen mit bis zu 660 Pferdestärken voran. Ab 1972 aus der Weltmeisterschaft verbannt, gewann der 917 als offener Spyder in der amerikanischen CanAm-Serie zwei Jahre lang so gut wie alles und schrieb als erster Turbo-Porsche mit bis zu 1.200 PS Renngeschichte.

80er-Jahre: Hightech im Dreck

Porsche betreibt in den 80er-Jahren ein gigantisches Motorsportengagement. Der 956/962C gewinnt Prototypen-Weltmeisterschaften in Serie, der TAG-Turbo made by Porsche treibt McLaren-Fahrer zu etlichen Formel-1-Titeln. Für die Rallye-Weltmeisterschaft entwickelt Porsche den Supersportwagen 959, der aus dem Motorsport die stärksten innovativen Impulse in die Serie sendet. Variabler Allradantrieb, vorwählbare Stoßdämpferprogramme und Registeraufladung sind nur einige Highlights der technischen Feinessen des in Serienausführung 450 PS starken Supersportwagens. Mit dem Doppelsieg bei der 14.000 Kilometer langen Paris-Dakar-Rallye 1986 landet Porsche einen publicityträchtigen Coup. Für die Wüste ist die Leistung auf 400 PS reduziert, das Sechsganggetriebe auf 210 km/h übersetzt, das Fahrwerk verstärkt. Im Juni fährt eine 640 PS starke Version des 959 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans als erster Turbo-Rennwagen der Geschichte ins Ziel.

Bauzeit 1985

Motor Sechszylinder-Boxer, Biturbo

Hubraum 2.849 cm³

Leistung 400 PS

Gewicht 1.260 kg

Vmax 210 km/h





90er-Jahre: Cup-Zündung

Bauzeit 1990 bis 1993
Motor Sechszylinder-Boxer
Hubraum 3.600 cm³
Leistung 265 PS
Gewicht 1.120 kg
Vmax 270 km/h

Der Cup-Elfer verbindet alte Tugenden, den Blick in die Zukunft und eine große Erfolgsstory. 1990 rollt der erste »Carrera 2 Cup« im Carrera Cup Deutschland an den Start. Klassischer Leichtbau hält das Gewicht bei 1.120 Kilo, der 3,6-Liter-Sauger leistet 265 PS. Das Fahrwerk ist einstellbar, elektronische Fahrhilfen sind verpönt. Für alle Cup-Carrera gilt: gleiche Technik, gleicher Sprit, gleiche Reifen. 342 Carrera 2 Cup entstehen in Zuffenhausen. Das Rezept ist erfolgreich und der Cup-Elfer eine Idee, die auch nach knapp drei Jahrzehnten zündet. 2018 ist der jüngste Nachfahre des Cup-Carrera als 911 GT3 Cup mit 485 PS und 1.200 Kilo in 21 Porsche-Markenrennserien weltweit im Einsatz. Mehr als 2.000 Cup-Elfer produzierte Porsche bislang auf Basis der jeweils aktuellen 911. Kein Rennwagen wurde in größerer Stückzahl gebaut. Und der Hecktriebler gilt als Karriere-Katapult: Etliche Sportwagen- und Prototypenasse verdienen ihre ersten Spuren auf diesem kernigen Renngerät.



0er-Jahre: RS Spyder

Bauzeit 2005 bis 2008
Motor V-Achtzylinder
Hubraum 3.397 cm³
Leistung 503 PS
Gewicht 800 kg
Vmax 350 km/h

Seit 1999 konnten Porsche-Enthusiasten Prototypen aus Zuffenhausen und Weissach nur noch bei historischen Rennen genießen. Ende 2005 sind die mageren Jahre vorüber, in Weissach ist ein knackiger Prototyp vom weißen Blatt Papier entstanden. Mit einem Monocoque aus Kohlefaser, einem herrlich hoch drehenden V8-Sauger und einer ausgefuchsten Aerodynamik. In der American Le Mans Series setzt der Traditionsrennstall Penske Racing den Zweisitzer unter massiver Beteiligung des Werks ein. Wie die 718, 910 und 907 der frühen Jahre startet der RS Spyder nicht in der Topklasse, sondern bei den »kleinen« Prototypen und gewinnt 2006 bis 2008 alle dort vergebenen Titel. Ganz so wie die Vorfahren erweist sich der kleine RS Spyder bisweilen als »Giant Killer« und schlägt immer wieder mal die von der Papierform her weit überlegenen Rennwagen der Klasse 1.

10er-Jahre: 919 Hybrid

Bauzeit 2014 bis 2017

Motor V-Vierzylinder

Hubraum 2.000 cm³

Leistung ca. 500 PS

E-Maschine ca. 400 PS

Gewicht 875 kg

Vmax 350 km/h

Mit diesem Rennwagen meldet sich Porsche 2014 in der Topklasse der Langstrecken-Weltmeisterschaft zurück. Sein kompakter Vierzylinder-Turbo gibt rund 500 PS an die Hinterachse ab und ist der effizienteste Verbrenner in der Geschichte von Porsche. Eine über 400 PS starke E-Maschine treibt die Vorderachse an. Die zugehörige Lithium-Ionen-Batterie bezieht 60 Prozent der Energie aus einem Rückgewinnungssystem in der Vorderachsbremse. Zusätzlich liefert eine Turbinen-Generator-Einheit im Abgasstrahl elektrische Energie in den Speicher. Nach einem Lehrjahr 2014 ist das Porsche-Team nicht mehr zu bremsen. Die Weissacher Mannschaft gewinnt das 24-Stunden-Rennen in Le Mans und alle Weltmeistertitel der Jahre 2015 bis 2017 in ununterbrochener Folge.



Op Öcher Platt

AUTOR ECKHARD SCHIMPF FOTOGRAFIE THEODOR BARTH

Willi Kauhsen bringt es auf den Punkt. Immer. Und manchmal bringt er sogar eine Badehose mit. Hat dann aber weniger mit dem 917 selbst als mehr mit dem 917-Macher zu tun.





Will Kabiser
24

KABISER

Blau



John Woolfe Racing 

BOSCH 



CIBIE

PORSCHE



Ein »Jahrhundertauto« ist rennbereit: der 917.
Ganz wichtig bei der Restaurierung war die Mithilfe des ehemaligen Porsche-Renningenieurs Norbert Singer. Er spielte eine Schlüsselrolle bei allen 16 Le-Mans-Siegen der Firma Porsche zwischen 1970 und 1998.





R

Rennfahrer können gut trainierte PR-Plauderer sein, auch fachlich versierte Kommentatoren. Doch sie glänzen nur selten als humorvolle Geschichtenerzähler. Einer dieser wenigen ist Willi Kauhsen. Der heute 79-Jährige steckt voller Anekdoten aus einer Zeit, als Sex noch sicher und Racing lebensgefährlich war. Zuweilen hat der gebürtige Aachener mit seinen Histörchen – gefärbt vom »Öcher Platt« – ganze Partygesellschaften in Heiterkeit tauchen können. Kauhsen hat nicht nur einen Sinn für Pointen, sondern er kann sich auch selbst auf die Schippe nehmen. Kurz: Dieser ehemalige Porsche-Werksfahrer ist aus einem Holz geschnitzt, das heute nicht mehr wächst.

Hier gleich mal eine Geschichte, die typisch für Kauhsen ist. Ebenso für seine Ironie und seine Eigenkritik. Kauhsen testete zwischen 1969 und 1973 ständig Porsche-Rennmodelle, darunter natürlich auch die 917 Spyder, die über 1100 PS leisteten und später mit Mark Donohue die amerikanische CanAm-Serie beherrschten. Originalton Kauhsen: »Der Donohue wurde erstmals bei Porsche erwartet. Ich holte ihn vom Flughafen Stuttgart ab und sagte: ›Du bist ja 20 Stunden auf den Beinen. Du willst sicher erst mal ins Hotel.‹ Da sieht der mich ganz schief an und sagt: ›No. Ich will fahren. Gleich.‹ Wir also raus nach Weissach. Der Mark zieht sich die Rennschuhe an, Helm auf – nicht mal ’nen Overall hatte der an! Und – was soll ich sagen: Nach ein paar Runden stellte der meinen Rekord ein! Hunderte Runden hatte ich da gedreht und dachte: ›Hier ist keiner schneller!‹ Da hab ich zu den Porsche-Leuten gesagt: ›Wenn das so ist, dann gebe ich die Rennerei auf.‹« Nun, er tat es dann doch nicht.

Aber wir wollen Willi Kauhsen ja hier keinesfalls als Büttendredner skizzieren, sondern als Rennfahrer, Testfahrer, Teamchef. Der Journalist Rainer Braun

hat ihn mal »Mister 1.000 PS« genannt. Das trifft den Kern; denn mit Geräten dieser Power-Liga polierte Willi Kauhsen einst in der Interserie und auch in der CanAm-Serie seinen Namen. Und dieser ist eng verbunden mit einem der extremsten Rennwagen des 20. Jahrhunderts: mit dem Porsche 917. Der ist »das« Auto seines Lebens. Und dazu passt, dass Kauhsen gerade einen dieser legendären 917-Typen aufgebaut hat. Das »ready to race«-Machen hat sechs Jahre gedauert. Und Anfang Juli rollt dieser Kraftprotz nun bei »Le Mans Classic«.

Ralf Kelleners hat diesen ehrwürdigen Rennboliden, den man dem Jahr 1969 zuschreiben muss, ausführlichen Testfahrten in Valencia und Barcelona unterzogen. Resümee: Auto läuft top. Damit existiert nun – zumindest von der Fahrgestellnummer her (005) – ein 917, der allerdings eine ziemlich schauerliche Historie hat. Denn »005« war jener Porsche, in dem der Brite John Woolfe 1969 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans tödlich verunglückt ist.

Die damalige Tragik lag darin, dass John Woolfe in der ersten Runde gegen die Leitplanken

Berüchtigter 917:
Der Langheck von John Woolfe Racing hatte 1969 einen schrecklichen Unfall in Le Mans, bei dem Woolfe leider tödlich verunglückte. Aus diesem Wagen stammt das Typenschild mit der 005.



Renngeschichte:

Der von Willi Kauhsen und in dessen Auftrag neu aufgebaute Porsche 917 LH ist soeben fertig geworden. Kaum jemand hat den Wagen bislang gesehen.



knallte. Der 917 überschlug sich, geriet in Brand. Woolfe war sofort tot. Er war nicht angeschnallt gewesen! Und diese Tatsache führte dazu, dass ab 1970 der sogenannte »Le-Mans-Start« (der Sprint von der gegenüberliegenden Straßenseite zum Auto) nicht mehr praktiziert wurde. Zu viele Fahrer fuhren unangeschnallt los, um in der Startphase nicht zu viel Zeit zu verlieren. Bodenloser Leichtsin, aber auch mangelndes Sicherheitsbewusstsein von Sportbehörden. Kein Wunder, dass Rennen der 60er- bis 80er-Jahre ein Spiel auf Leben und Tod waren. In allen Kategorien des Motorsports.

W

Wie war die Porsche-Situation Ende der 60er-Jahre? Ferdinand Piëch, damals in Stuttgart der Befehlshaber einer furchterregenden Porsche-Armada, hatte alles darangesetzt, um aus der Marke der Klassensieger eine Marke der Gesamtsieger zu machen. Gegen Ferrari, Ford, Alfa Romeo, General Motors. Das Ziel war klar fixiert: die Marken-Weltmeisterschaft (das glückte 1969). Aber vor allem sollte »der« Klassiker gewonnen werden, die 24 Stunden von Le Mans. Das gelang erst 1970, und zwar mit einem Doppelsieg durch Herrmann/Attwood und Kauhsen/Larrousse. Aber 1969, im Jahr der Woolfe-Tragödie, fielen die zwei Werks-917 noch aus, wenn vorn liegend.

Der Porsche 917, von Ferdinand Piëch konzipiert (»das größte Risiko meines Lebens«), muss als ein »Jahrhundertauto« gelten. Zunächst fuhren die Renn-Coupés mit 4,5-Liter-Zwölfzylindermotoren und über 600 PS alles in Grund und Boden und errangen 1970 und 1971 die WM-Titel. Daraufhin änderte die FIA das Reglement. Der 917 konnte nicht mehr mitspielen. Doch Porsche entwickelte den 917 weiter. Und zwar als Spyder mit bis zu 1.100 PS starken Turbomotoren. Auch gegen diese Geräte hatte die Konkurrenz keine Chancen. Weder in der europäischen Interserie noch in der nord-amerikanischen CanAm-Serie.

Heute sind die »917er« (ob als Coupés oder Spyder) Raritäten, für die Sammler Millionen Dollar hinblättern. Willi Kauhsen, der in diesen 917-Donnerbolzen 1970 bis 1974 selbst zu den Matadoren gehörte, besaß aus seiner aktiven Zeit noch den Ex-Jo-Siffert-917-Spyder. Auch diesen Superrenner hatte er schon einmal restauriert und im Jahr 2000 in Pebble Beach versteigern lassen. Nun hat er also den zweiten 917 seines Lebens fertig.

Wie es dazu kam? Kauhsen: »Ich hatte Ende der 1980er-Jahre, als Dr. Ulrich Bez bei Porsche Entwicklungsvorstand war und die Gruppe-C-Ära endete, zwei verunfallte Rothmans-956er vom Werk gekauft. Und Berge von Ersatzteilen, die in Zuffenhausen lagerten. Darunter waren auch viele Teile für den Porsche 917.« Das war

Kauhsens Karriere:

Zwischen 1963 und 1974 fuhr Willi Kauhsen selbst, mit seinem Rennteam war er bis 1979 in der Interserie, der Sportwagen-WM, der Formel 2 und der Formel 1 aktiv.

eine Top-Basis zum Aufbau eines neuen 917ers. Das Typenschild mit der Fahrgestellnummer »005« erwarb Kauhsen von der Familie Woolfe in England. Wie auch immer: Einen Hauch von Authentizität besitzt der nun fertiggestellte 917 ohne Zweifel.

Kauhsen selbst startete seine Karriere in einem Abarth 1000 TC Corsa, mit dem er 1967 den Europapokal gewann. Dann begann die Porsche-Epoche. 1968 war er (zusammen mit Glemser und Linge) Sieger im Marathon de la Route, den 84 Stunden auf dem Nürburgring, in einem Werks-Porsche 911. Im gleichen Jahr gewann er mit Helmut Kelleners auch noch die 24 Stunden von Spa (ebenfalls in einem 911). 1969 saß Kauhsen im Porsche 908, zum Teil im Cockpit von Werkswagen. Die waren ja damals mit Topstars besetzt. Mit Vollgasprofis wie Siffert, Rodríguez, Bell, Elford, Stommelen, Hermann, Ahrens, Mitter, Attwood. An deren Zeiten biss sich Willi Kauhsen damals zwar öfter die Zähne aus, aber gleichzeitig bestach er durch andere Qualitäten: Er warf keine Autos raus, und er erwies sich als ausdauernder Testfahrer, der Aussagen machen konnte, die dem Technikstab nützten.

Kauhsen in dem bunt bemalten Hippie-917 (Zweiter in Le Mans), Kauhsen im knallgelben Bosch-917-Spyder immer ganz vorn dabei und oft siegreich – so ist er den Fans noch heute im Bewusstsein. Aber 1974, gerade mal 35 Jahre alt, machte er mit der Rennerei Schluss. Er wurde Chef des »Willi Kauhsen Racing Teams« (WKRT). Und schon der Auftakt verlief grandios. Kauhsen durfte für Alfa Romeo die Werkswagen von Tipo 33 einsetzen. Mit Fahrern wie Ickx, Bell, Stommelen, Merzario und wie sie alle hießen. WKRT gewann sieben von acht WM-Läufen. Was für ein Auftakt als Rennmanager.

Doch so blieb es nicht. Den Aachener lockten die Formel 2 und die Formel 1. Sogar an eine Eigenkonstruktion für die Grand-Prix-Rennen wagte er sich. Doch kurz gesagt: Die Sache ging schief. Willi Kauhsen widmete sich danach dem Aufbau historischer Rennwagen. Das war »sein Ding« und ist es bis heute; denn sein Fachwissen aus der Porsche-Ära ist unübertroffen. Kein Wunder, dass in seiner Garage Juwelen stehen. Neben dem 917 sind das etwa der berühmte 907-Langheck-Porsche von 1967, ein Porsche Carrera RSR von 1974, ein Porsche 934 Turbo.



Kauhsen und der 917: Nur zwei kurze Schlaglichter auf eine Maschine-Mensch-Freundschaft. Oben auf 917/10 Spyder am 23. September 1972 beim Int. AvD-Rheinland-Pfalz-Preis Nürburgring und darunter auf dem Hippie-Langheck gemeinsam mit Gérard Larrousse bei den 24 Stunden von Le Mans am 14. Juni 1970, wo sie den zweiten Gesamtrang erreichten.

Willi Kauhsen lernte im Auf und Ab seines bunten Autolebens alle Asse aus dem Rennzirkus noch persönlich kennen. Die Reihe ist lang. Sehr lang. Egal ob Emerson Fittipaldi (den er auf dem Nürburgring mal in einem seiner Porsche 917 einsetzte), ob Ickx, Mass, Stuck, Andretti oder sonst wer. Mit vielen war er befreundet – wie etwa mit Rolf Stommelen. »Der war extrem fit und hat mich animiert, nach dem Cooper-Test der Astronauten zu trainieren. Das war ja auch nötig. Bei einer Rakete wie dem 917. Da traten ja Belastungen von 4 oder 5 g auf.« Die Schnellsten im 917? Kauhsen: »Jo Siffert und Pedro Rodríguez. Das waren Giganten, aber sie bezahlten auch mit ihrem Leben dafür.« Wen er noch bewunderte? »Klar. Ferdinand Piëch. Was er im Porsche-Rennsport angeschoben hat, ist einmalig. Und auch sonst ist er sehr speziell.« Wieso? Kauhsen: »Nun ja, wortkarg.« Und wieder kommt eine Kauhsen-Anekdote. »Ich war mal bei ihm zu Hause. Er zeigte mir den Swimmingpool und sagte: »Wenn Sie das nächste Mal kommen, bringen Sie 'ne Badehose mit.« Habe ich gemacht. Und dann sind wir – er und ich – wohl eine halbe Stunde im Pool rumgeschwommen. Ohne ein einziges Wort miteinander zu wechseln.«

CSP

TELESKOP STÖSSEL SCHUTZROHRE FÜR IHREN 356/912



**PERFЕКTE ABDICHTUNG
DURCH INTERNE FEDER**



**DANK SPEZIAL-WERKZEUG BEI
EINGEBAUTEN ZYLINDERKÖPFEN
SEKUNDENSCHNELL MONTIERT**



www.csp-products.de
Fon +49-(0)4532-23240

Das Unikat

AUTOR THOMAS IMHOF

FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER



Dieser 911 Carrera 3.2 wurde 1984 der Dienstwagen für den Assistenten des Porsche-Vorstandsvorsitzenden. Mit spektakulärer Optik war er ein Vorbote dessen, was Porsche ab 1986 unter dem Label Porsche Exclusive auch breiteren Kundenkreisen offerierte.





D

Die Lichtkanten eines Autos entfalten eine ähnliche Wirkung wie die Kurven eines schönen Frauenkörpers. Sie treten besonders betörend hervor, wenn man sie ins rechte Licht rückt. An diesem Carrera 3.2 Coupé Baujahr 1984 sind sie in einem hellen Türkiston hervorgehoben, ziehen vom vorderen Stoßfänger über die Türschweller bis zur Heckstoßstange und von der A-Säule über die Regenrinne bis hinein in den großen Servierbrett-Spoiler des 231 PS starken G-Modells. Von der dunkelblauen Grundfarbe deutlich abgehoben, wird ihr Farbton nicht nur in den Sternen der Fuchsfelgen, sondern auch im komplett mit Leder ausgeschlagenen Innenraum wiederholt. Ein Effekt, der gestern wie heute niemanden ganz kalt lässt.

Für Tilman Brodbeck, auch mit 74 rank, schlank und rüstig wie der Luftgekühlte, ist es ein Wiedersehen nach 33 Jahren. Denn dieses Auto war von Anfang 1984 bis Sommer 1985 sein Dienstauto. Da war er Vorstandsassistent des damaligen Porsche-Chefs Peter W. Schutz. Der Schwabe ist ein Porsche-Urgestein, fing 1970 in Weissach im Karosserieversuch an und blieb zehn Jahre in Porsches Entwicklungszentrum. Als Aerodynamikexperte ersann er in jener Zeit nicht nur den »Bürzel« des Carrera RS 2.7, sondern auch den Bugspoiler des 911. Weil der ab einem gewissen Tempo vorn immer »zu leicht« wurde und daher bei Rennen in Kurven von schnöden Ford Capris düpiert wurde. Neben seinen aerodynamischen Geistesblitzen zeichnete Brodbeck aber noch ein zweites Faible aus: Er individualisierte seine Autos zu einer Zeit, in der das Geschäft mit Veredelungen nicht nur bei Porsche erst in den Kinderschuhen steckte.

Zwar hatten sie in Zuffenhausen schon 1978 die neue Sonderwunschabteilung eröffnet, doch dauerte es noch bis 1986, ehe die weltweite Nachfrage nach Individual-Programmen zur Gründung

von Porsche Exclusive führte. Doch daran war 1980 noch nicht zu denken, als Brodbeck zu vergünstigten Mitarbeiterkonditionen – 1-000 Mark im Monat – einen 911 Turbo 3.3 leaste. Und ihn in der damals noch revolutionär neu anmutenden Farbe Perlweiß-Metallic lackieren ließ.

Als nun 1984 die Wahl eines neuen und diesmal »echten« Dienstwagens anstand, »wollten wir zusammen mit dem Designstudio unter Leitung von Anatole Lapine etwas ganz Besonderes machen«, erinnert sich Brodbeck. Die Idee: ein in einem dunklen Blaumetallic lackiertes

911 Carrera G-Modell mit türkisfarbenen Akzenten an den Lichtkanten. Brodbeck beauftragte den ihm bekannten Lackierbetrieb Ewald Rempfer aus Bietigheim mit dem nicht alltäglichen Job. »Wir haben das Auto nach der Grundierung erst einmal vom Band genommen und es dann in einem Kastenwagen zum Lackierer gebracht«, beginnt Brodbeck seinen Rückblick. »Dort wurde zunächst die Grundfarbe und dann die von uns

Hingucker par excellence:

Wo immer Tilman Brodbeck damals mit dem Carrera 3.2 Coupé auftauchte, erregte er Aufsehen. Allein die Fuchsfelgen mit ihrem türkisfarbenen Kranz oder die von den A-Säulen über das Dach nach hinten ziehende Lichtkante verfehlen ihre Wirkung bis heute nicht.



Traum in

Türkis: Der Instrumententräger wurde komplett mit farblich auf die Außenakzente abgestimmtem Leder bezogen. Eine besondere Herausforderung waren die Einfassungen der Drucktasten und Drehregler.



Die Seitenwangen der Recaro-Idealsitze lassen sich mit Luft aufblasen. Ebenso wie der Dachhimmel, die Sonnenblenden oder der Schalthebel sind auch sie in das türkisfarbene Leder gehüllt.



Erst nach zwei Tagen war die Speziallackierung samt Klarlack so weit fertig, dass der Carrera zwecks Einbau der Interieurteile wieder zurück ans Produktionsband kam. Selbst für eine exklusive Kleinserie ein zu aufwendiges Prozedere.



»Highlight« genannte Türkis-Lackierung aufgetragen. Der bei Porsche Design auch auf Farben und Materialien spezialisierte Studioingenieur Reinhold Schreiber war mit mir in der Kabine, um dem Lackiermeister genau zu zeigen, wo er mit der Pistole das seitlich auslaufende Türkis freihand auftragen sollte.«

Danach wurde alles mit Klarlack versiegelt; erst nach zwei Tagen konnte der Elfer wieder zurück ans Fließband geliefert werden, wo bereits die Interieurteile zum Einbau bereitstanden. Darunter die im identischen Türkiston eingefärbten Veloursteppiche von Mapotex aus Unterriexingen mit Lederkedern (für Innen- und vorderen Kofferraum) und die komplett von SC Schäfer aus Würzburg mit Leder verkleideten Interieurteile. Dabei wurde nichts ausgespart – von der Hutablage über den damals im 911 eingehängten Spannhimmel und die Sonnenblenden bis hin zu den Einfassungen der Drehschalter und Drucktasten. Alles zurechtgeschnitten aus papierdünnen und farblich auf die Highlight-Akzente abgestimmten Rindshäuten.

»Die Recaro-Sitze waren die damals größten im Programm, die Seitenwangen ließen sich schon per Luft aufblasen«, sagt Brodbeck, der das Auto noch etwas länger fuhr als die damals bei Porsche üblichen zwölf Monate. »Er war überall ein Hingucker, denn das Türkis leuchtete wie verrückt. Bei meiner ersten Fahrt Richtung Füssen stand ich an der Grenze in der Schlange, und fast jeder, der entgegenkam, hat geguckt.« Auch bei Fahrten

zum Skilaufen am Stilfser Joch hat es laut Brodbeck »Bella macchina«-Kommentare gehagelt. »Und bei der Rückfahrt bergab war der Carrera immer der Einzige, bei dem die Bremsen nicht überhitzten.«

Während Tilman Brodbeck nach seiner Zeit als Assistent von insgesamt fünf Porsche-CEOs als neuer Leiter von Porsche Exclusive hauptamtlich das machen konnte, was er zuvor eher als Hobby nebenbei betrieben hatte, ging sein zuvor im Werk aufbereiteter Dienstwagen nach Schweden. Mit gut 40.000 Kilometern auf der Uhr wurde er dort am 10. Juli 1986 neu zugelassen. 31 Jahre verblieb er dann in Skandinavien, wo zwei Besitzer rund 60.000 weitere Kilometer mit ihm abspulen. 2017 entdeckte dann Porsche-Sammler Ronny

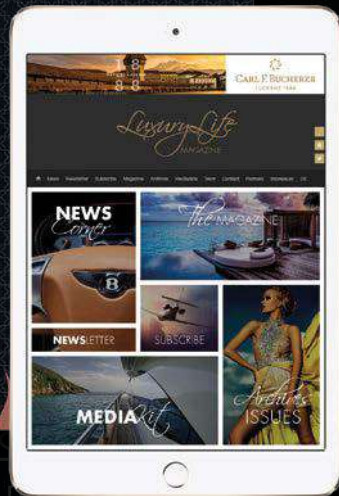
Ob Lichtkante am Servierbrett-Heckspoiler oder Teppich im vorderen Kofferraum – die Designer zogen ihr Farbthema konsequent durch.

Porsche 911 Carrera 3.2

TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxer
Hubraum	3.164 cm ³
Bohrung x Hub	95 x 74,4 mm
Verdichtung	10,3:1
Maximale Leistung	170 kW (231 PS)
Kraftübertragung	5-Gang-Schaltgetriebe mit Sperrdifferenzial
Leergewicht	1.210 kg

Deutsch | English



680,000 READERS AROUND THE WORLD

Subscribe
ONLINE NOW
www.luxurylife-magazine.com

NEW Order your test copy of the new Summer Edition No. 37 | 2018 for only EUR 18. (no automatic renewal, free shipping)



www.facebook.com/LuxuryLifeMAGAZINE.worldwide



[luxurylife.mags](https://www.instagram.com/luxurylife.mags)



»Bei meiner ersten Fahrt nach Österreich stand ich an der Grenze in der Schlange. Fast jeder, der entgegenkam, hat geguckt. Und bei der Abfahrt vom Stilfser Joch war der Carrera immer der Einzige, bei dem die Bremsen nicht überhitzten.« (T. Brodbeck)

Pannhorst aus Bielefeld das Auto, ohne dass es ein Fall von »Liebe auf den ersten Blick« war. Erst ein Anruf bei seinem Freund Frank Troche, ebenfalls Porsche-Insider und -Sammler, stimmte ihn um. Denn Troche hatte das Auto schon als 17-Jähriger erlebt. »Mein Vater, der für Porsche als Zulieferer für technische Kunststoffe tätig war, war mit Tilman Brodbeck befreundet, und so kam es, dass uns Herr Brodbeck mit dem Auto gelegentlich in Lauf bei Nürnberg besuchte«, erinnert sich Troche. Und riet Pannhorst: »Kauf das Auto, das ist einmalig und hat eine tolle Geschichte.«

E

Ehe der glamouröse Dienstwagen aber in Ostwestfalen seine neue Garage beziehen konnte, wurde er bei Porsche Classic in Freiberg noch einmal gründlich überholt. Die wichtigsten Arbeiten, um das Auto wieder »funktionstüchtig« zu machen, umfassten den Tausch aller Flüssigkeiten und Filter, eine komplette Vermessung inklusive Einstellung der korrekten Höhe, die Erneuerung der Bremschläuche und anderer Verbindungen, einen Check der Elektrik und den Austausch diverser Dichtungen, die mit der Zeit spröde geworden waren.

Das Leder indes war auch nach über 30 Jahren noch immer in einem so exzellenten Zustand, dass es nur einmal kurz gereinigt werden musste.

»Aufgrund des hohen Alters des Vorbesitzers stand der Wagen die letzten Jahre. Der gute Mann hatte sogar Korken zwischen die Wischer gemacht, damit sie nicht auf der Scheibe aufliegen«, berichtet Pannhorst, der 2013 im denkmalgeschützten Bielefelder Lenkwerk sein auf luftgekühlte Elfer spezialisiertes Unternehmen gründete. »Die Reifen vom Typ Bridgestone SF 350 stammen von 1991 und waren noch in so gutem Zustand, dass ich sie noch draufgelassen habe.«

Doch nicht nur die Reifen, auch das übrige Auto präsentiert sich heute fast wie neu. Was den Ästheten Tilman Brodbeck, der früher nach jeder längeren Fahrt erst einmal alle toten Insekten auf der Karosserie entfernte, um Lackschäden vorzubeugen, besonders beeindruckt. »Und dieses Türkis begeistert bis heute« schwärmt der Mann, der knapp 40 Jahre »beim Porsche schaffte« und in seiner Zeit als Chef von Porsche Exclusive so einmalige Projekte wie einen Porsche für Jil Sander oder ein komplett orangefarbenes 911 Turbo Cabriolet für den Schweizer Möbeldesigner Carlo Rampazzi auf den Weg brachte. Und einen Dienstwagen fuhr, wie es ihn davor und danach zumindest bei Porsche nie mehr gab. ❧



Wiedersehen nach 33 Jahren:

Tilman Brodbeck (im Auto) und Reinhold Schreiber, 1984 als Studioingenieur und Colour-&-Trim-Experte verantwortlich für das einmalige Farbthema, freuen sich über den nahezu fabriktischen Zustand des aus Schweden zurückgekehrten 911.

Shell
V-Power

nürburgring

sachsenring
Motorsport und mehr.

RS
Ralf Schumacher
Kartcenter

INVESTIRE
TRAUME WAGEN
MAGAZIN

IMAGE
ENTERTAINMENT

GRIP

CARS & COFFEE



SEI LIVE DABEI

BEIM GROSSEN AUTO-TREFFEN

SONNTAG

20.5.2018

NÜRBURGRING,
NÜRBURG

24.6.2018

SACHSENRING,
OBERLUNGWITZ

19.8.2018

RALF SCHUMACHER KARTCENTER,
BISPINGEN

IMMER 9:00 – 16:00



RTL

JETZT TICKETS SICHERN! AUF GRIP-CARSANDCOFFEE.DE

In Ehren gereift(er)

AUTOR THORSTEN ELBRIGMANN FOTOGRAFIE MATTHIAS JUNG

Die Spuren der Jahre zieren das Blech, geben ihm Charakter. Sie zu bewahren ist das Ziel einer »Patina-Restaurierung«. Und manchmal gelingt es, mit hoher Kunst ebendiesen Narben eines Autolebens ein Quäntchen Stil hinzuzufügen. So wie im Falle dieses Black-Plate-Porsche 356 aus sunny California.



E

Er klingt ein bisschen kerniger, dieser Porsche 356 B mit 1600-S-Motor. Er atmet seine 75 PS recht sportlich durch einen Edelstahlauspuff aus. Kurz und trocken bremst der T5 ab, der Boxer verstummt, und aus dem kleinen Coupé faltet sich Stephan Rohleder heraus. Man merkt dem groß gewachsenen Porsche-Fan an, dass er kaum weiß, wo er mit dem Erzählen anfangen soll bei diesem Wagen. Geschichte? Fundstory?

»Nein«, legt er fest, »am wichtigsten war der Tag, als wir entschieden haben, was aus dem Wagen wird.« »Wir«, das sind Stephan und Christian Wilms. Zusammen sind



Technik und Haptik: Der frisch aufgebaute Motor mit robusten 75 PS zeugt von kompromisslosem Qualitätsanspruch, das unangetastete Lenkrad von Respekt.

sie die Köpfe hinter dem Porsche- und Volkswagen-Restaurierungs- und Veredelungsbetrieb »Das Triebwerk«. Und mit Dirk Patschkowski kannten sie auch den geeigneten Mann für die Umsetzung ihrer Ideen. Stephan und Christian bestimmten, dass der frisch hereingekommene Kalifornien-Reimport nicht wie ursprünglich geplant perfekt restauriert wird, sondern die kleinen Narben seines Lebens behalten darf. »Und Dirk sollte den Charakter des Wagens mit seinen Ideen verstärken«, beschreibt Stephan das Ziel.

Vor wenigen Jahren wäre so ein Ansinnen noch auf Unverständnis allerorten gestoßen. Patina? Ist was für Ölgemälde oder Fresken in angestaubten römischen Kathedralen. Doch der Trend zur Erhaltung des Originalzustandes ist in der Oldtimerzene längst angekommen. »Patina« aber bedeutet noch ein wenig mehr. Mancher Verkäufer verwechselt das gern mal. Aber eine Rostlaube ist mitnichten patiniert, sondern eben eine Rostlaube. Patina hingegen ist in der Kunstwelt entweder natürliche Alterung oder ihre sorgsame und dezente Verstärkung. Und genau hierfür ist dieser Porsche 356 B ein Paradebeispiel.

Jetzt müssen wir doch zurück an den Anfang der Story, zurück ins Jahr 1961, zurück zum 22. Februar, einem Mittwoch. Bundeskanzler Konrad Adenauer weilte zum Staatsbesuch in London, und in Hamburg fand die Deutschland-Premiere der Oper »Ein Sommernachts Traum« statt. In Zuffenhausen aber verluden sie an diesem Tag bei Porsche einen elfenbeinfarbenen 356 mit der Karosserie- und Fahrgestellnummer 115254 und der Motornummer 88751 zur Auslieferung in die USA. Ziel: San Francisco im sonnigen Kalifornien. Der Empfänger war Porsche Car Pacific an der Burlway Road im Stadtteil Burlingame. Dort verblieb das Coupé mit dem Motortyp 616/2 bis zum 20. Mai 1961. Dann endlich durften seine Continental-Reifen amerikanischen Asphalt spüren. Denn an diesem Samstag holte der Erstbesitzer ihn nach Hause, in den Berrendo Drive in Sacramento im Stadtteil Arden Park Vista, auch heute noch ein Stadtteil der etwas besser Gestellten, etwas östlich des Zentrums, wo es mit Hauspreisen von etwa

Von innen wie neu: Die komplett von der Sonne verbrannte rote Kunstleder-Innenausstattung wich beigefarbenem Leder. Der Edelstahlauspuff von Vintage Speed wurde von der Firma »Das Triebwerk« auf »Hörnchen-Ausgänge« umgebaut.



einer halben Million Dollar losgeht. Ruhige, geschwungene Straßen, ordentliche Vorgärten, Garagen – und ein sehr blechfreundliches Klima.

Viel ist über die weitere Geschichte leider nicht bekannt, doch da der Wagen bis zuletzt sein »Black Plate« behielt, ist davon auszugehen, dass er tatsächlich nur in Kalifornien gelaufen ist. Zudem liegt der Schluss nahe, dass der Wagen immer gut gepflegt worden ist, denn wirklich fast jedes Detail, das die Kardexkarte aus dem Porsche-Archiv gelistet hat, fand sich auch im Fahrzeug wieder. Für das Getriebe gilt: matching numbers. Die rote Kunstleder-Ausstattung zeigte sich zwar verschlissenen, doch immer noch an Bord, dasselbe galt für den Teppich. Nur das Herz des Boxers war gegen einen von der Nummer her nur wenig älteren 1600er Block ersetzt worden. Nobody is perfect. Oder doch?

Stephan hatte den Wagen 2014 bei einem Profi-Importeur erspäht. Der hatte ihn schon nach Deutschland geholt. »Es war schon irgendwie Liebe auf den ersten Blick«, erinnert sich Stephan. Das angeschmutzte Elfenbeinbeige hatte so was wie ein Wohlfühlambiente. So ein bisschen wie eine über die Jahre speckig gewor-

dene Ledercouch, die man seit der Studentzeit von Wohnung zu Wohnung mitschleppt, weil sie halt so saubequem ist.

Und nun standen sie halt vor Stephans Errungenschaft. Christian, Dirk und Stephan selbst – und konnten es nicht fassen. Der einzige Rost rührte von einem irgendwann unsachgemäß angesetzten Wagenheber her, der zudem einen Schweller leicht innen eingedrückt hatte. Das und noch minimalste Kleinigkeiten mussten geschweißt werden, was der befreundete Blech-Paganini Eike Dürhagen in Hohenlimburg erledigte. Und nun? Neu lackieren war schon schnell kein Thema mehr. Zumal Dirk zusicherte, er würde die Minimaleingriffe an der Karosserie farblich so angleichen, dass wirklich niemand mehr etwas davon ahnen würde. Stephans und Christians Vision sah so aus: Der kleine 356 sollte seine Renngene nach außen tragen. Lederriemen und Rallyestreifen, Startnummer und feine Vintage-Aufkleber sollten ihm den Charme eines alten Racers geben. Das würde perfekt passen zu den Minidellen und kleinen Kratzern, zu dem unperfekten Lüftungsgitter im Motordeckel, zum abgegriffenen Lenkrad. Das alles kombiniert mit perfekter Technik würde aus dem USA-Heimkehrer ein



Alufelgen im Stahl-Look: Die pulverbeschichteten Tecnomagnesio in 5/205 bei 5J x 15 ET 24 fallen erst auf den zweiten Blick auf.

Showstück machen. Aber eines, das man auch ganz unbeschwert auf der Straße genießen kann.

Am »Triebwerk«-Team war es, den 356 zunächst auf Vordermann zu bringen. Gummis tauschen stand ganz oben auf der Liste. Mit sanfter Hand wurden außerdem Unterboden, Motorraum und Kofferraum eisgestrahlt. Unter den Hauben erhielt der Porsche eine Lackierung in seidenmatt Schwarz.

D

Das Getriebe musste überholt werden, der Motor präsentierte sich zwar als optische Graupe, doch technisch war er definitiv auf der Höhe. Alle Anbauteile wurden erneuert oder aufgearbeitet. Die Leistung blieb original, doch das Bordnetz funkt jetzt mit 12 Volt. Zudem installierten die Experten eine elektronische Zündanlage. Der Kabelbaum ist komplett neu, ebenso alle Bremsleitungen.

Der kleine Porsche hat nun vorn und hinten Scheibenbremsen und außerdem ein Bilstein-Fahrwerk in der Abstimmung Sportlich/Straße. Bei der Innenraumgestaltung setzte sich Stephan durch: beigefarbenes Leder mit einem groben, an Sisal erinnernden Teppich anstatt Auslegeware in Anthrazit kombiniert mit rotem Kunstleder. Die Tecnomagnesio-Felgen fallen erst auf den zweiten Blick auf, denn sie wirken wie Stahlräder mit – wir ahnen es – Patina. Ihr puristischer Look ohne Radkappen unterstreicht den Race-Appeal. »Aber das Schönste ist, wenn man mit dem 356 unterwegs ist: Jeder schaut Dir nach und lächelt. Da ist kein Neid, nur Freude an diesem knuffigen Wagen«, resümiert Stephan. Stimmt: Irgendwie wirkt der 356 wie Herbies sportlicher Bruder. Vielleicht ist das sein Geheimnis.

Lange hat Stephan überlegt und sich nun doch entschieden: Der 356 wird verkauft – beziehungsweise: Er ist schon verkauft. »So einen kriege ich nie wieder«, bedauert er. Aber mindestens eine Fahrt darf er ja nun noch machen: vom Fototermin heim. Und er wird sie und die lächelnden Blicke genießen. ☺

Cap Rekordrunde

Art.-Nr: BS-17-002



29⁹⁵ €

T-Shirt Rekordrunde

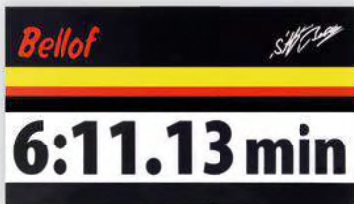
Art.-Nr: BS-18-107



34⁹⁵ €

Aufkleber Rekordrunde, 2 Größen, vier Farben

Art.-Nr: BS-17-812



ab 5⁹⁵ €

T-Shirt Brun 956 Norisring 1984

Art.-Nr: BS-18-105



34⁹⁵ €

Stefan Bellof Official

Poloshirt Rekordrunde

Art.-Nr: BS-17-502

79⁹⁵ €



Gutschein 20 %
Code: rekordrunde

WWW.STEFAN-BELLOF.DE

Den Porsche Nummer 1, auch unter dem Namen 356-01 bekannt, hübschen die Zuffenhausener gerade in ihrer Museumswerkstatt auf. Als Besucher schaute das 1:18-Modell dieses Meilensteins von Autoart vorbei. Denn: Auch diese Miniatur wird noch einmal überarbeitet, vor allem im Interieur und bei den Radverkleidungen, um dann im vierten Quartal als Sondermodell das Angebot des Museums-Shops zu erweitern. Ein echter Meilenstein für die eigene Sammlervitrine!



14

PORSCHE KLASSIK Nr. 14

Die nächste Ausgabe erscheint am 8. November 2018

IMPRESSUM

7. JAHRGANG
ISSN 2199-9228

HERAUSGEBER
Edwin Baaske

CHEFREDAKTION
Thomas Fuths,
Thorsten Elbrigmann (verantwortl.)

AUTOREN-TEAM
Klaus-Achim Peitzmeier,
Franz Ponder, Wilfried Müller,
Andreas Berse, Michael Blumenstein,
Heiko P. Wacker, Michael Browning,
Lars Zwickies, Jan van Rossem,
Kazuhiro Nanyo, Christina Rahmes,
Ralf Niemczyk, Thomas Imhof

ART DIRECTION
Jörg Weusthoff

LAYOUT
Weusthoff Noël, Hamburg

LEKTORAT
PS – Das Lektorat, Petra Schomburg

FOTOGRAFEN-TEAM
Markus Bolsinger, Horst Baumann,
Christian Grund, Theodor Barth,
Matthias Jung, Jan Bürgermeister,
Michael Browning, Axel Köster,
Uwe Kristandt (Staud Studios),
Alfie Goodrich, Eric Otto, Jürgen Tap,
Peter Straub, Getty, mptvimages

UNSER DANK GEHT AN
Historisches Archiv der Dr. Ing
h.c. F. Porsche AG, Porsche Classic,
Öffentlichkeitsarbeit und Presse der
Porsche AG, das Porsche Museum

VERLAG
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld
Telefon: (0521) 55 90
Telefax: (0521) 55 91 14
E-Mail: info@delius-klasing.de
Commerzbank Bielefeld
BIC: DRES DE FF 480
IBAN: DE20 4808 0020 0208 3942 00

VERLAGSLEITUNG
Olaf Klinger

LEITUNG MEDIA SALES
AUTOMOBIL
Sigrid Pinke
Telefon: (0521) 559 272
Telefax: (0521) 559 88 272
Gültige Preisliste Nr. 7
anzeigen@delius-klasing.de

PRODUKTIONSLEITUNG
Frank Becherer

REPRODUKTIONEN
Ralf Reiche, K2Konzept Hamburg

DRUCK
NEEF + STUMME premium printing
GmbH & Co. KG
Schillerstraße 2
29378 Wittingen

REDAKTIONSANSCHRIFT
PORSCHE KLASSIK
Siekerwall 21
33602 Bielefeld
info@porscheklassik.com
Telefon: +49 (0) 521 55 99 18
Telefax: +49 (0) 521 55 98 89 18
www.porscheklassik.com

PORSCHE KLASSIK erscheint im Delius Klasing Verlag



Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. PORSCHE KLASSIK wird ganz oder in Teilen im Print und digital vertrieben.

Wo finde ich
PORSCHE KLASSIK im
Handel?

Unter <https://www.mykiosk.com/suche/24411/porsche-klassik/>
sind alle Verkaufsstellen in Deutschland,
Österreich und der Schweiz aufgelistet.



INNOVATIEFE TECHNOLOGIE. UND ER LÄUFT.

PRÄVENTIEF



Einbau. Tief. Vor Eintritt und Verbiss.

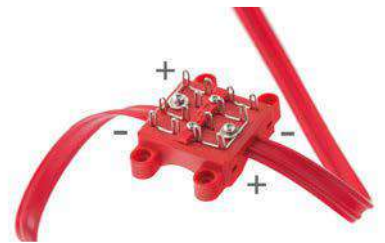


100% Wasserdicht
Selbst bei Hochspannungsgeräten.
Ermöglicht einen tiefen Einbauort.



360° Kuppel
Geschlossener Rundum-Lautsprecher.

EFFEKTIEF



Hochspannung. Bürsten. Tief durchs Fell.



Hochspannung hautnah
Beste Abwehr bei besonders aggressiven Tieren und
Revierkämpfen.



Multikontakt-Bürsten
Streichen selbst durch das isolierende Fell.

Mehr zum Thema Marderabwehr und Hilfe bei der Produktauswahl finden Sie auf KUK-MARDERABWEHR.de

ZUM GLÜCK IST DAS LEBEN MANCHMAL KOMPLIZIERT.

150 JAHRE IWC SCHAFFHAUSEN.



IWC Portugieser Perpetual Calendar Edition »150 Years«. Ref. 5034.

IWC
SCHAFFHAUSEN

BUCHERER
1888

UHREN SCHMUCK JUWELEN

Berlin Düsseldorf Frankfurt Hamburg München Nürnberg | Basel Bern Genève Interlaken Lausanne Locarno
Lugano Luzern St. Gallen St. Moritz Zermatt Zürich | Wien | København | Paris | London | bucherer.com