

MOTOR REVUE

Auto
Bild



70 JAHRE **PORSCHE**
SPORTWAGEN

MENSCHEN • MODELLE • MAGIE

P ZERO™

FÜR IHN GIBT ES NUR EIN ACCESSOIRE:
IHR LIEBLINGSFAHRZEUG.

(FAHRZEUG NICHT INBEGRIFFEN)



DIE NEUE P ZERO™ GENERATION.

PIRELLI GRATULIERT ZU 70 JAHREN PORSCHE SPORTWAGEN.

**PIRELLI P ZERO™ Reifen.
Maßgeschneiderte Performance seit 1986.**

Seit mehr als 30 Jahren statten die wichtigsten Automobilhersteller ihre besten Fahrzeuge mit dem P ZERO™ aus.

Die neuen P ZERO™ Reifen wurden für die nächste Generation dieser Fahrzeuge konzipiert. Sie werden speziell entwickelt, um ihre Leistung zu verbessern.

Erfahren Sie mehr auf pirelli.de.

P ZERO™



POWER IST NICHTS OHNE KONTROLLE



CHRISTIAN STEIGER
Chefredakteur
MOTOR REVUE

DAS GEFÜHL PORSCHÉ

VOR 70 JAHREN BAUTE EINE KLEINE MANUFAKTUR IHRE ERSTEN **SPORTWAGEN**. IM RÜCKSPIEGEL IST ES EINE LANGE, KURZE ZEIT.

Der allererste Kunde will nicht länger warten. Er ordert ein Auto, für das es noch gar keine Bestellformulare gibt. Also nimmt der Verkäufer beim VW-Händler Hahn in Stuttgart ein Formular, das er eben in der Schublade hat, streicht die Marke VOLKSWAGEN durch und schreibt von Hand PORSCHÉ SPORT darüber. So läuft es im Jahr 1949, als der erste deutsche Porsche-Kunde seinen 356 bestellt. Wer er war und – vor allem – was dieses kleine, kugelige Coupé für ihn war, hat mein Kollege Thomas Wirth recherchiert und ab Seite 14 aufgeschrieben.

Lange her, diese Episode. Fast so lange wie die Premiere des ersten Porsche-Sportwagens, den wir mit diesem Heft feiern. Und doch ist es eine dieser Geschichten, mit denen sich die Seele der Marke sichtbar machen lässt: Der erste Kunde ist Arzt und Kunstsammler, einer, der intensiv lebt und schnell fährt, der Avantgarde-Filme dreht, ein bewohnbares Museum eröffnet und im Mai 1950 noch genug Zeit findet, die Herstellung seines Sportcoupés persönlich im Werk zu begleiten.

Weil auch nach 70 Jahren nicht alle Porsche-Geschichten zu Ende erzählt sind, haben wir dieses Heft gemacht. Es zeigt nicht alle großartigen Autos der Markengeschichte, weil es dafür Bücher braucht, aber es macht das große Gefühl spürbar, das den Werdegang des kleinen großen Hauses begleitet hat. Es beginnt mit einer Idee, für die viel später der Name Start-up erfunden wird, und einem jungen Mann, der sich ein eigenes Auto baut, weil er es nirgendwo kaufen kann. „Das letzte Auto, das gebaut werden wird, wird ein Sportwagen sein“, prophezeit dieser Ferry Porsche später. Ich glaube fest daran. Weil 70 Jahre sich anfühlen wie ein Tag, wenn es um das Gefühl Porsche geht. ☺

70 JAHRE TYPEN

MAGISCHE CHIFFREN

356. 550. 718. 911. Nummern, gebaut aus drei Ziffern. Doch sie genügen, um ein Feuerwerk an Bildern, Träumen, Erinnerungen auszulösen. Obwohl in jedem Porsche so viel Herzblut steckt, gab's Kosenamen für Autos nur intern – Butzi-Wagen, Alubüchse, Rotschwänzchen. Offiziell: nur nüchterne

Nummern. Dass deren Reihenfolge durcheinander geriet, dass sich ab dem 901 ein Volkswagen-Ersatzteilnummernkreis durchsetzte, dass längst das Marketing richtige Modellnamen forderte – geschenkt: Die Nummern erzählen wahre Porsche-Geschichten. Hier folgt eine Auswahl. >>>



▲▲▲ 1972 914
 ▲▲▲ 1965 912
 ▲ 2018 718
 ▲▲▲ 1993 968

▲▲▲ 1963 356

VIER SIND WIEDER WER

1 356

DER ERSTE PORSCHE-SPORTWAGEN!



In Gmünd, Kärnten, baut Porsche den ersten Sportwagen, der seinen Namen trägt. Als Typbezeichnung dient die laufende Konstruktionsnummer – 356. | 1948

2 514

Mit dem 356 SL startet Porsche seine famose Karriere beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans: Der Wagen mit der Nummer 46 erringt den Klassensieg. | 1951



ES GEHT AUCH OHNE DAS HALBE DUTZEND: DER VIERZYLINDER IST PORSCHE'S VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT

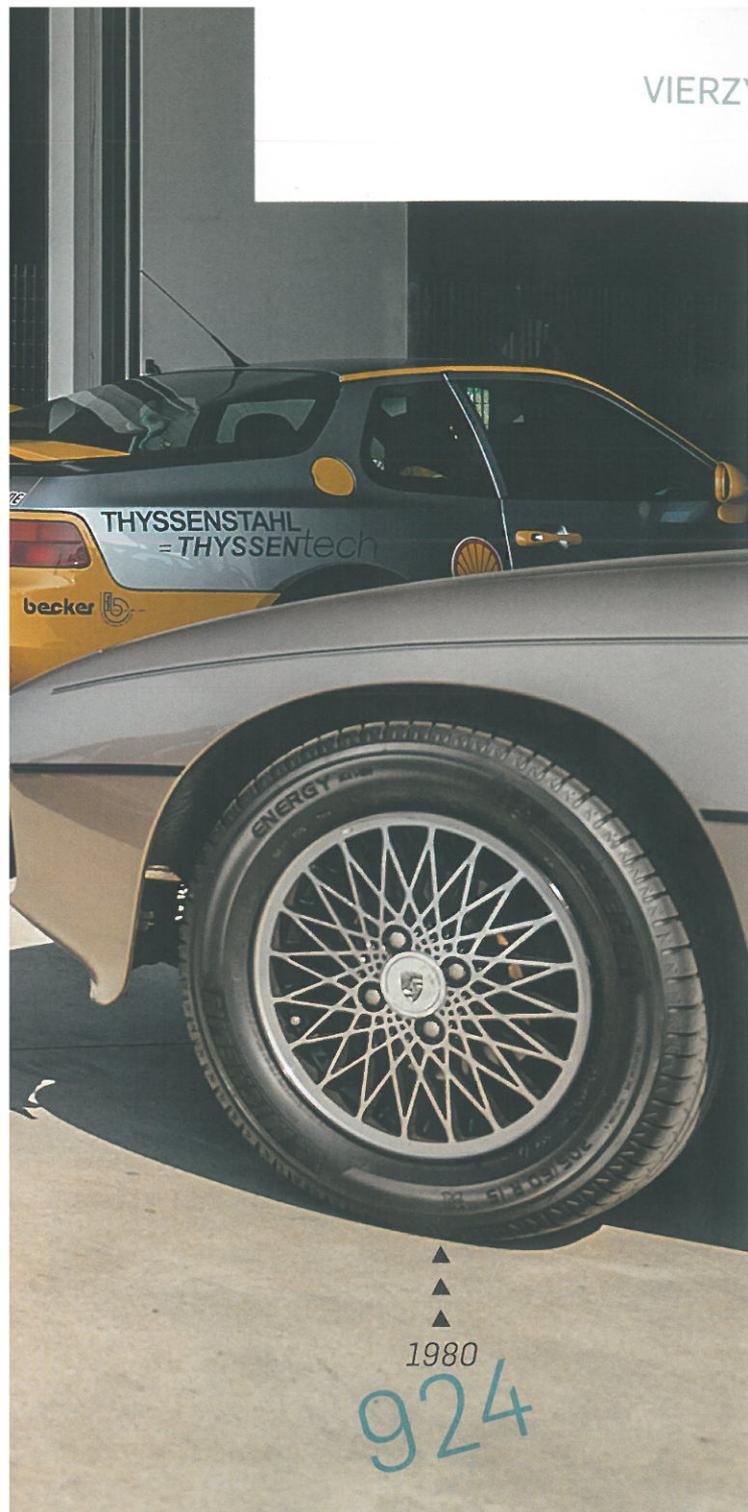
Porsche und Vierzylinder? Das ist eine Verbindung aus Augenmaß, Sportlichkeit und Alltagsnähe. Und Tradition natürlich. Ohne die Vierzylinder- und Volumenmodelle, die fast 50 Jahre lang in großen Stückzahlen Geld verdienen, hätte es 911, 928, Cayenne und Panamera nie gegeben. Erst als der Boxster den 968 ablöste und der Sechszylinder-Boxer auch am unteren Ende der Modellpalette zum Normalfall wurde, verfestigte sich bei Entwicklern und Kunden das Bild, dass nur ein Porsche mit sechs oder mehr Zylindern ein echter Porsche sei.

Und ja, es ist eine romantische Idee, dass ein Porsche ein Elfer sein muss, aber es passt auch mit weniger Motor. Die Faszination Porsche und Vierzylinder hat viele Facetten: Mal spielt sich der Motor in den Vordergrund, mal sind es Form oder Fahrleistung.

Im einem 356, dessen Ur-Modell Nummer 1 mit einem frisierten VW-Motor vor 70 Jahren zum ersten Porsche-Sportwagen wurde, kommt sogar alles zusammen. Auch wenn ein 356 B der frühen sechziger Jahre weit von den kargen Anfängen entfernt ist, klingt er immer noch nach Käfer, klacken die Gänge metallisch trocken durch die Schaltkulisse und wölbt sich die Karosserie mit ihrer hohen Gürtellinie umarmend um die Passagiere.

Alle 356 dieser Generation verfügen über 1,6 Liter Hubraum. Der kleinste 356, die „Dame“, leistet 60, der normale 356 Super 75 PS. Ein 180 km/h schneller Super 90 ist die Idealvorstellung eines klassischen 356, weil er Tempo liefert und unendliche Haltbarkeit abseits empfindsamer Hochtechnologie garantiert. Sound und Laufruhe des Boxers begeistern; um richtig schnell zu sein, braucht es Drehzahlen jenseits der 5000 Touren. Der 356 kann wie selbstverständlich beides und erklärt, wie sich Porsche damals einen Ruf verdiente, der heute noch nachhallt.

Dessen logische Weiterentwicklung heißt 912. Dass es ihn gibt, verdankt er dem 911. Der war Mitte der Sechziger so verflucht teuer, dass Porsche die Frage nach einem neuen Basismodell mit einer Kombination aus bekanntem 356-Motor in der Form des 911 beantwortete. Kunden, die einen Porsche wollten, aber keine Höchstleistung brauchten, griffen zum rund 4000 Mark billigeren und 100 Kilogramm leichteren 912. Kein Wunder, dass 1965, im Jahr Eins des 911, doppelt so viele 912 verkauft wurden. >



1980
924

FOTOS: HERSTELLER (4)

LUFT UND WASSER: Rund 50 Jahre Porsche-Entwicklung stehen hier in der Boxengasse, je zweimal mit Heck-, Mittel- und Frontmotor. Die Vielfalt der Vierzylinder ist bunt und spannend

3 530



An einem Viersitzer versucht sich Porsche bereits 1951. Als Basis dient das Modell 356, jedoch wächst der Radstand auf 2,40 Meter. Er bleibt eine Studie. | 1951

4 540



Als America Roadster schreibt diese betont leichte, einfache und offene Sport-Version des 356 Geschichte. Die Karosserie besteht aus Aluminium. | 1952

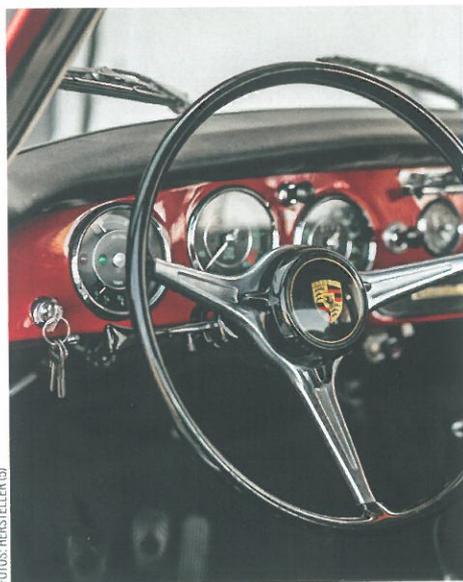
VIERZYLINDER

VOLLE LEISTUNG: In den letzten Baujahren reift der 356 zur Vollendung. 90 PS sind 1963 super, alles darüber ist teurer Rennsport



DER SCHÖNE

LUXUS: Mit der Zeit wird der Sportwagen 356 zwar feiner, aber der Drehzahlmesser bleibt mittig. Und der Schlüssel steckt links. **LIEFERANT:** Weil Porsche ausgelastet ist, hilft Karmann bei der Produktion. **LEISTUNG:** 1,6 Liter Hubraum und 90 PS stecken im Heck, harmonisch und stark



5 550

Als Werksrennwagen hat Porsche den leichten 550 mit Mittelmotor entwickelt. Ab 1954 gibt es auch eine Kundenversion, hauptsächlich für die USA. | 1953



6 597

Für die Bundeswehr konstruiert Porsche den Typ 597, einen Zuschlag erhält das Werk allerdings nicht. Nach 71 „Jagdwagen“ ist bereits Schluss. | 1955



7 645

„Micky Maus“ heißt der 645 im Porsche-Jargon, ein Nachfolger des erfolgreichen 550 Spyder. Er gilt als Zwischenstufe zum Typ 718, dem Spyder RSK. | 1956



VIERZYLINDER

DER REDUZIIERTE

PURE ENERGIE: Frühe 912 sind zartgliedrige Erscheinungen, die auf schmalen Reifen schnell sind. Hier gibt es kein Gramm Zierrat zu viel



GLATT: In die Karosserie integrierte Stoßfänger, ein bekanntes Stilmittel des 356. Chrom ist 1965 noch Pflicht. **KLAR:** Der sparsame 912 kommt ohne Holz am Armaturenbrett. Fünf Uhren kosteten Aufpreis. **ZAHM:** Dem Vierzylinder-Boxer fehlt die Bissigkeit des modernen Sechszylinders



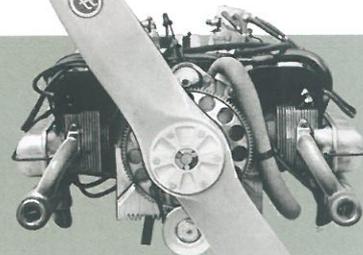
8 656

Das Modell dieser Studie zeigt klar die Linien des 356. Doch der 656 fällt größer aus. Seine Serienfertigung hatte Porsche für Ende 1955 geplant. | 1954

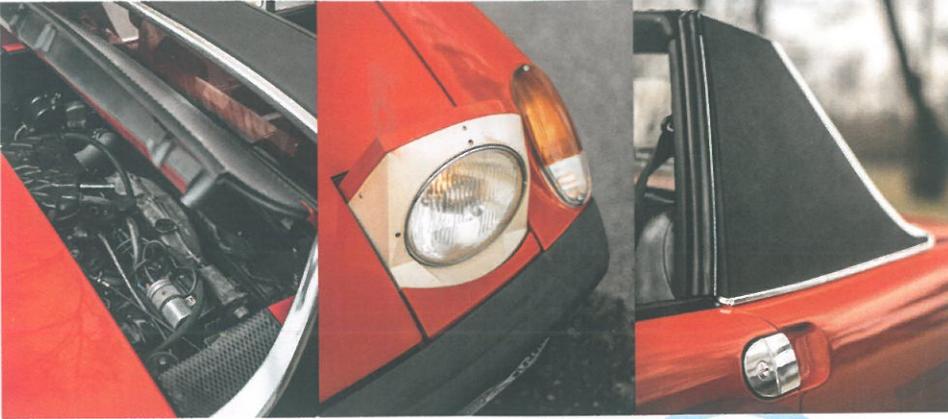


9 678

Mit Porsche in die Lüfte geht es ab 1959: Luftgekühlte 1,6-Liter-Boxermotoren treiben nun auch Propeller an. Sie leisten zwischen 50 und 75 PS. | 1959



VIERZYLINDER



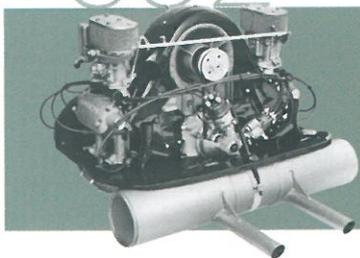
KLAPPE: Zwischen Fahrgastzelle und Kofferraum liegt weit unten der Zweiliter-Boxer von VW.
AUGE: Ferry Porsche wünschte Kotflüglecken zum Anpeilen der Kurve. Die Scheinwerfer wanderten nach innen. **BÜGEL:** Mit dem „Targa“ erfand Porsche Mitte der Sechziger eine neue Wagengattung



DER KLARE

NEUES DENKEN: Der 914-Entwurf hat weder bei VW noch Porsche Vorgänger oder Nachfolger. Design und Fahrdynamik begeistern noch heute

10 692



„Fuhrmann-Motor“ heißt der Typ 692, ein Boxermotor mit vier Nockenwellen und Doppelzündung. Seine Entwicklung startet 1952 als Typ 547. | 1957

11 695

Auch als 754 T7 ist dieser frühe 911-Vorläufer bekannt. Den Wagen entwirft Ferrys Sohn F. A. „Butzi“ Porsche. Die Front sitzt bereits ziemlich gut. | 1959

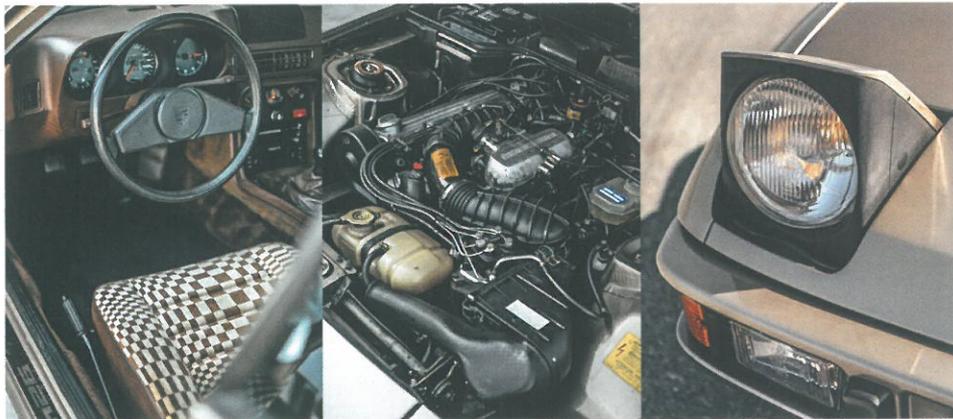


VIERZYLINDER



SCHLANKE LINIE: Die glatte Form des 924 zieren modische Lacktöne ganz besonders. Dieser Sauger trägt Räder im Turbo-Look

PSYCHEDELISCH: Porsche-Hausgraphiker Erich Strenger schuf das berühmte „Pascha“-Muster der Sitze. **BÜRGERLICH:** Der 125 PS starke Audi-Vierzylinder läuft ruhig, aber wenig drehfreudig. **TECHNISCH:** Klappscheinwerfer und Kühlergrill-freie Front erinnern an 914 und 911



FOTOS: HERSTELLER (4)

DER VOLKSNAHE

12

696

Beutler aus Thun (Schweiz) baut im Porsche-Auftrag fünf Karosserien für den 356 B. Am Ende gerät der Wagen jedoch zu teuer – Baustopp. | 1957



13

718

Typ 718 steht für den Spyder RSK, aus dem Porsche sogar Formelwagen extrahiert. Und: Seit 2016 tragen Cayman und Boxster den Code 718. | 1957

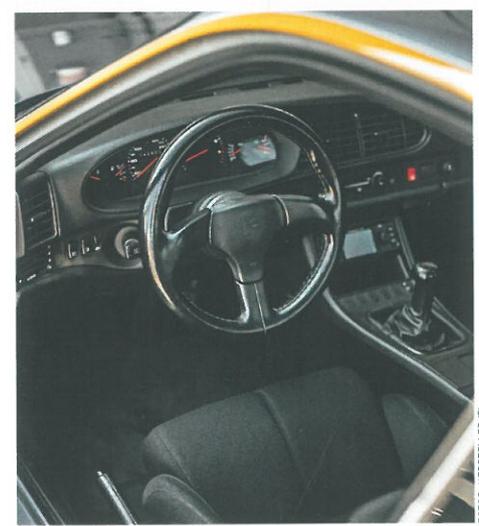
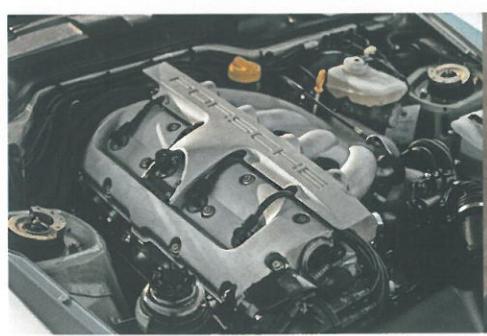


VIERZYLINDER

DER PERFEKTE



LETZTER AUFTRITT: Das beim 924 eingeführte Design erreicht beim 968 seine finale Entwicklungsstufe. Scheinwerfer wie beim großen 928



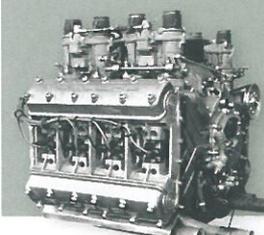
FOTOS: HERSTELLER (5)

DURCHZUG: Der Dreiliter war 1991 der drehmomentstärkste Vierzylinder der Welt.

AERODYNAMIK: Seit dem 944 tragen bei Porsche alle Vierzylinder-Frontmotortypen einen Heckspoiler.

QUALITÄT: Die Rennschale sitzt eng, das Cockpit passt perfekt. Material und Verarbeitung sind von hoher Güte

14 **753** ————— 15 **754** ————— 16 **787**



Ein beeindruckendes Triebwerk konstruiert Porsche für die Formel 1: einen luftgekühlten V8 mit nur knapp 1,5 Liter Hubraum und Königswellen. | 1962



Mit dem 754 fährt dieser geplante 356-Nachfolger zum ersten Mal. Den Antrieb des „Butzi-Wagens“ übernimmt der aufwendige Fuhrmann-Motor. | 1960

Aus der Formel 2 schafft Porsche den Übergang in die Königsklasse – mit dem Typ 787. Dabei hilft das neue Limit von 1,5 Liter Hubraum. | 1961



VIERZYLINDER

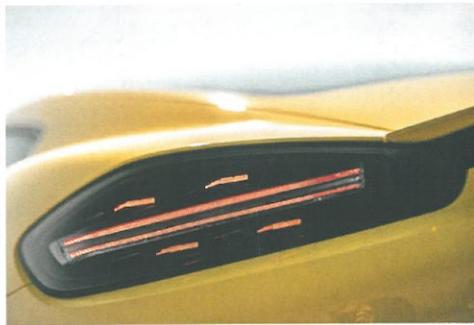


STARKER KONTRAST: Viel mattes Schwarz ist ein Erkennungszeichen der GTS-Version. Lautes Racinggelb betont den Spaßfaktor

DER AUFGELADENE

SCHALTEN: Sechs Gänge sind serienmäßig. Das Siebengang-PDK ist toll, muss aber nicht sein. **LEUCHTEN:** Der GTS trägt Kajal um die Scheinwerfer und Heckleuchten.

DREHEN: Der Mode-Schalter regelt Motorschärfe und Fahrwerkshärte. Sport-Plus ist gut für die Piste



17

804



Für eine Saison tritt Porsche in der Formel 1 an. Der Typ 804 ist ein rundum neu konstruierter Rennwagen, angetrieben vom Motor des Typs 753 (links). Nur vier Fahrzeuge entstehen. | 1962

18

901

AB JETZ WIRD NEU GEZÄHLT



Als 901 startet der spätere 911 seine Karriere. Die Karosserie ist neu, der Motor ebenfalls: Im Heck arbeitet ein 130 PS starker Sechszylinder-Boxer. | 1963

VIERZYLINDER

Porsche sparte bei Motor und Ausstattung. Drei Uhren im blecherben Cockpit und vier Gänge waren Standard. Fehlt ihm deshalb etwas? Nicht wirklich. Es passt zum Habitus des 912, dass er nur das besitzt, was wirklich nötig ist. Wie ehemals die „Dame“ ist er ein ernstzunehmender Porsche mit eher genug als zu viel PS. Was den 912 besonders macht, ist der freiwillige Verzicht auf das maximal Mögliche. Mit ihren Vierzylindern stehen 914-4, 924, 968 und 718 Cayman in der Tradition des 912.

Ein später 914-4 als passt da gut ins Bild. Als 914-6 mit dem 110 PS starken, kleinen Zweiliter-Sechszylinder des 911 ist der Mittelmotorsportler begehrenswert und fahrdynamisch eine Wucht. Die ganz großen Stückzahlen erzielt aber der 914-4 mit dem Zweiliter-Vierzylinder aus dem VW-Regal – kein anderer Sportwagen verkauft sich Anfang der 70er besser. Mit 100 PS ist der 914-4 2.0 nominell kaum schwächer als der 914-6. Vier Scheibenbremsen, fünf Gänge und Targa-Konzept sind ebenfalls inklusive. Es gehört zu den Eigenarten des späten VW-Porsche, dass er beinahe immer schneller ist, als er sich gerade anfühlt. Dass liegt an dem hervorragend ausbalancierten Fahrwerk und der gedämpften Geräuschkulisse des VW-Motors.

Motor vorn, Wasserkühlung, ein richtiger Kofferraum – größer als zwischen 914 und 924 kann der Kontrast kaum ausfallen. Porsche ahnte, das so viel Neues eine gewisse Legitimation benötigen würde und spannte 1975 bei der Präsentation den Bogen zur eigenen Historie: „Als rationell konstruierter, wirtschaftlicher Sportwagen tritt der 924 das Erbe des Porsche 356 an.“

Ja, VW-Teile stecken reichlich drin. Und der Motor kommt sogar von Audi, aber doch ist der 924 ein eigener Charakter. 356, 912 und 914 sind Sportwagen, der 924 ist Porsches erster kleiner Gran Turismo, was ihn in den Augen vieler Porsche-Fans zu brav erscheinen ließ. Gut möglich, dass ausgerechnet er und seine Nachfolger die Firma gerettet haben. Die Vierzylinder-Typen 924 und 944 brachten Porsche durch unsichere Zeiten, und mit dem 968 erlebte das Transaxle-Konzept seinen Höhepunkt.

Der große Vierzylinder-Typ ist eine Neuentdeckung wert. Der Motor mit seinen strammen 240 PS liefert mächtig Druck und Drehzahlen jenseits der 6000/min. Auf der Rennstrecke, also dort, wo Porsche nur den Elfer antreten ließ, liegt er fest und ausgewogen in der Hand des Fahrers und ist sehr unspektakulär sehr schnell. Unter den Vierzylindern ist er einer der vielen Gipfel im Hochland der Porsche-Evolution.

Zwischen 968 und 718 Cayman liegen gut 20 Jahre. Seit dem Ende des hoch gehandelten 968 Turbo S von 1993 hat es keinen Porsche mit Vierzylinder-Turbo mehr gegeben – was damals das Ende der Fahnenstange war, bedeutet heute den Einstieg in die Porsche-Welt. Vier sind wieder wer. **JAN-HENRIK MUCHE**



718 – VON ALLEM ETWAS

Vier Zylinder, Boxer, Wasserkühlung, Turbo – gab es in der ein oder anderen Form alles schon einmal in den letzten 70 Jahren Sportwagenbau bei Porsche, natürlich. Die Kombination aller Zutaten in Form der aktuellen 718-Familie mit Boxster und Cayman war für Porsche aber dann doch eine Premiere. Zur Neuausrichtung der Mittelmotor-Baureihe gehört neben der neuen Nomenklatur 718 auch eine veränderte Hierarchie: Im Gegensatz zu den Vorgänger-Baureihen fungiert seit 2016 der Cayman und nicht mehr der Boxster als günstigstes Angebot für den Einstieg in die Porsche-Welt.

Das Antriebskonzept ist immer gleich. Statt eines Sechszylinder-Saugmotors sitzt beim 718 ein Vierzylinder-Monoturbo in der Wagenmitte; Sechszylinder und Biturbo bleiben dem großen Bruder 911 vorbehalten. Heute ist schon der kleinste 718 so stark wie früher das Topmodell 911 Turbo. 300 PS leistet der Zweiliter in Cayman und Boxster, genug für 275 km/h Spitze. 350 PS aus 2,5 Liter Hubraum sind es beim S-Modell. Ganz oben, bis wieder nachgelegt wird, stehen die GTS-Typen. 365 PS stark, 290 km/h schnell und 76 137 Euro teuer ist das Topmodell.

902



Als 902 geplant, doch als 912 verkauft. Porsche hatte wegen eines Protests von Peugeot die mittlere 0 der Typbezeichnung durch die 1 ersetzt. | 1965

904



Offiziell heißt dieser erfolgreiche Rennsportwagen Carrera GT. Seine Karosserie lässt Porsche aus glasfaserverstärktem Kunststoff fertigen. | 1963



KLASSIK ODER MODERNE: Bei der Wahl des Vierzylinders stellt sich auch die Frage nach Form und Format. 356 und 912 sind Design-Ikonen, 914 und 718 vor allem Fahrmaschinen. 924 und 968 können auch im Klassiker-Alter noch praktisch

SECHS MAL VIER

FOTOS: HERSTELLER (4)

21

906

Als Nachfolger des 904 tritt der Carrera 6 an, der intern Typ 906 heißt. Er siegt in zahllosen Rennen oder fährt, wie in Le Mans, auf gute Plätze. | 1965



22

907

Änderungen im Reglement lassen Porsche den 907 entwickeln: Als Basis dient der Typ 910, den Antrieb übernehmen Sechs- und Achtzylinder-Boxer. | 1967



...EIN PORSCHE FÜR DIE

DR. OTTOMAR DOMNICK WAR PORSCHE'S ERSTER DEUTSCHER KUNDE. DER MANN IST SO BEMERKENSWERT WIE DAS AUTO



23 908

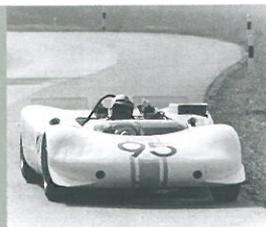
Eine lange Karriere absolviert der Porsche 908 mit seinem luftgekühlten Achtzylinder-Boxer. Bis in die 1980er-Jahre startet er bei Rennen. | **1968**

24 909

Als „Bergspyder“ geht der ultraleichte Porsche 909 in die Geschichte ein. Der extreme Rennwagen startet in nur zwei Rennen – und bleibt sieglos. | **1968**

25 910

Der 910 fährt grandiose Erfolge ein – so bei der Targa Florio 1967, wo ein 910/8 vor zwei 910/6 siegt. Doch auch auf der Rundstrecke sind 910 oft ganz vorn. | **1966**



KUNST

**EIN GLAS AUF IHN:**

Ottomar Domnick schenkt Sekt aus. 1950
übernimmt er einen der ersten Porsche

ZWEI TRÄUME: 17 Jahre nach
dem Porsche-Kauf lässt Domnick sein
ambitioniertes Wohnmuseum bauen

ES IST NUR eine Illusion. Denn dieser hellblaue, sehr frühe Porsche hat nie im strengen Raster dieses Betonbaus geparkt. Ein heftiger Kontrast, dieser Handschmeichler im Auto-Format vor dem Brutalismus der Architektur. Ob diese Idee Dr. Domnick gefallen hätte?

Grenzen überschritt er jedenfalls gerne. Vom Psychiater zum Unternehmer, vom Kunstsammler zum Regisseur, vom Cellisten zum Autofan: Dieser Ottomar Domnick, 1907 in Greifswald geboren, füllte mit Vergnügen jede dieser Rollen aus. Immer lockte ihn dabei eine tiefe Begeisterung, ein fast manischer Antrieb.

Domnick ist schon früh besessen von Porsche. Bereits 1948 bestellt er einen, noch aus österreichischer Produktion. Doch Porsche kann nicht liefern. Im Jahr darauf erneuert er in Stuttgart seine Order, als erster Deutscher. Der Verkäufer muss noch das Wort VOLKSWAGEN streichen. Von Hand schreibt er PORSCHE-SPORT darüber. >

26 911



Die große Ikone 911:
Das als 901 gestartete
Coupé erhält Ende 1964
seine neue Bezeichnung
911. Peugeot hatte
eine Verwechslung
befürchtet. | 1964

27 912



Um 356-Fahrern wie-
der einen Porsche-
Vierzylinder anbieten zu
können, ergänzt der
912 ab 1964 das Angebot.
Der Motor stammt
aus dem 356 C. | 1965

FOTOS: HERSTELLER (S. A. EMMERLING)



DURCHGEFALLEN: Die Einsendungen enttäuschen. Kein Entwurf kann sich durchsetzen



NEUES WAPPEN: 1953 suchen Porsche und Domnick per Ausschreibung ein Zeichen für die junge Marke



AUCH BMW: Mit seinem 507 geht Domnick beim Schauinsland-Bergrennen an den Start



CHEFSACHE: Auch auf Reisen nimmt Ottomar Domnick sich Zeit zur gründlichen Wagenpflege



SHORTS MIT SAKKO: Ottomar Domnick schätzt diesen amerikanischen Look

AUF TOUR IN MAROKKO: Im August 1950 reist Domnick in seinem Porsche nach Nordafrika



DURCH DIE WÜSTE: Auf schlechten Pisten beweist der 356, dass er hart im Nehmen ist

FOTOS: A. EMMERLING (9), HERSTELLER (6)

Im Frühjahr 1950 kämpft Domnick um einen Liefertermin. Er schreibt Ferry Porsche an: „Sie werden verstehen, dass ich etwas ungeduldig geworden bin, nachdem ich nun von Monat zu Monat vertröstet wurde.“ Und erwähnt, dass er schließlich soeben auch einen Porsche-Wagen für seinen Bruder bestellt habe, der seine Karriere als bekannter Dokumentarfilmer noch vor sich hat.

Als sie sein Auto im Mai 1950 endlich bauen können, so erinnert sich heute Porsche-Urgestein Herbert Linge, der im Juni seinen 90. Geburtstag feiert und damals auch in der Produktion tätig ist, kommt jener Dr. Domnick täglich ins Werk. „Alles wollte der sehen, alles.“ Linge führt ihn durch die

Fertigung im Karosseriewerk Reutter, wo Porsche sich eingemietet hat. Linge erklärt und zeigt, Domnick schaut und staunt – und liefert unablässig Ideen zur Verbesserung ab. Ferry Porsche und dem damaligen Firmenchef Albert Prinzing schreibt er zahllose Briefe, auch mit Lob: „Ich habe absolutes Vertrauen in Ihr junges Werk“, versichert Domnick: „Der Wagen wird seinen Weg machen.“

Am 26. Mai 1950 ist es endlich soweit: Ottomar Domnick öffnet die Flasche Sekt, die er mitgebracht hat. Vor ihm steht sein nagelneues 356 Coupé, vermutlich das dritte Fahrzeug, das Porsche in Zuffenhausen fertigstellen kann. Domnick ist 43, erfolgreicher Psychiater in Stuttgart. „Ich liebe meine Au-

28

914

Porsche und Volkswagen entwickeln gemeinsam einen neuen Sportwagen. Der 914 wird mit Vier- und Sechszylindermotoren angeboten. | 1969



29

915

Nur eine Idee bleibt diese Studie eines um 30 Zentimeter verlängerten Porsche 911. Der Raum im Heck soll den hinteren Passagieren mehr Platz bieten. | 1970



30

916

Im Detail stecken die Unterschiede beim 916: Während Porsche den 914/6 in Serie anbietet, entstehen vom deutlich stärkeren 916 nur elf Exemplare. | 1971



GEGENSÄTZE: Der strenge Beton bietet dem sanften Blech des 356 eine großartige Präsenz auf der Bühne



tos“, gesteht er später: „Ich spreche von meinen Automobilen wie von Menschen, von Partnern.“ Und Domnick gibt gerne Gas. Kaum hat er den Wagen, bricht er auf. Es ist im August 1950: „Gesagt, getan. Kleine Steinchen spritzen weg auf dem Wege nach Casablanca, wo ich meinen Porsche dem dortigen Vertreter vorstellte.“ Domnick akzeptiert in seinem Leben keine Grenzen, keine Konvention. Sechs heiße Sommerwochen lang tourt er mit seiner Frau durch das nordafrikanische Land, durchquert den Atlas. „Erschöpft und hitzkrank“ sinken sie abends in ihre Betten, „aber als wir nach sechs Wochen Afrikafahrt zurückkamen, war und blieb alles in Ordnung.“ Der Porsche hat seine Feuertaufe bestanden.

Noch in der Trümmerwüste des kriegszerstörten Stuttgart hat Domnick begonnen, wie besessen abstrakte Kunst zu sammeln. „Diese Zeit nach dem Krieg war unbeschreiblich: Nie wieder hat es Ähnliches gegeben“, notiert er in seinen Memoiren: „Hunger nach Brot, Hunger nach Kunst.“ Und so reist er, mitten im Aufbau seiner neuropsychiatrischen Klinik, ständig in die Kunsthauptstadt Paris: „Freitagmittag Start mit dem Porsche, unter fünf, sechs Stunden war es nicht zu schaffen“. Damals gilt selbst die doppelte Fahrtzeit als enorm schnell.

Domnicks Liebe zum Tempo ist legendär. Lange nach dem Porsche, als er sich 1967 vom Stuttgarter Architekten Paul Stohrer eine eigensinnig >

31

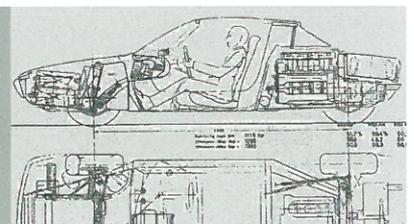
917



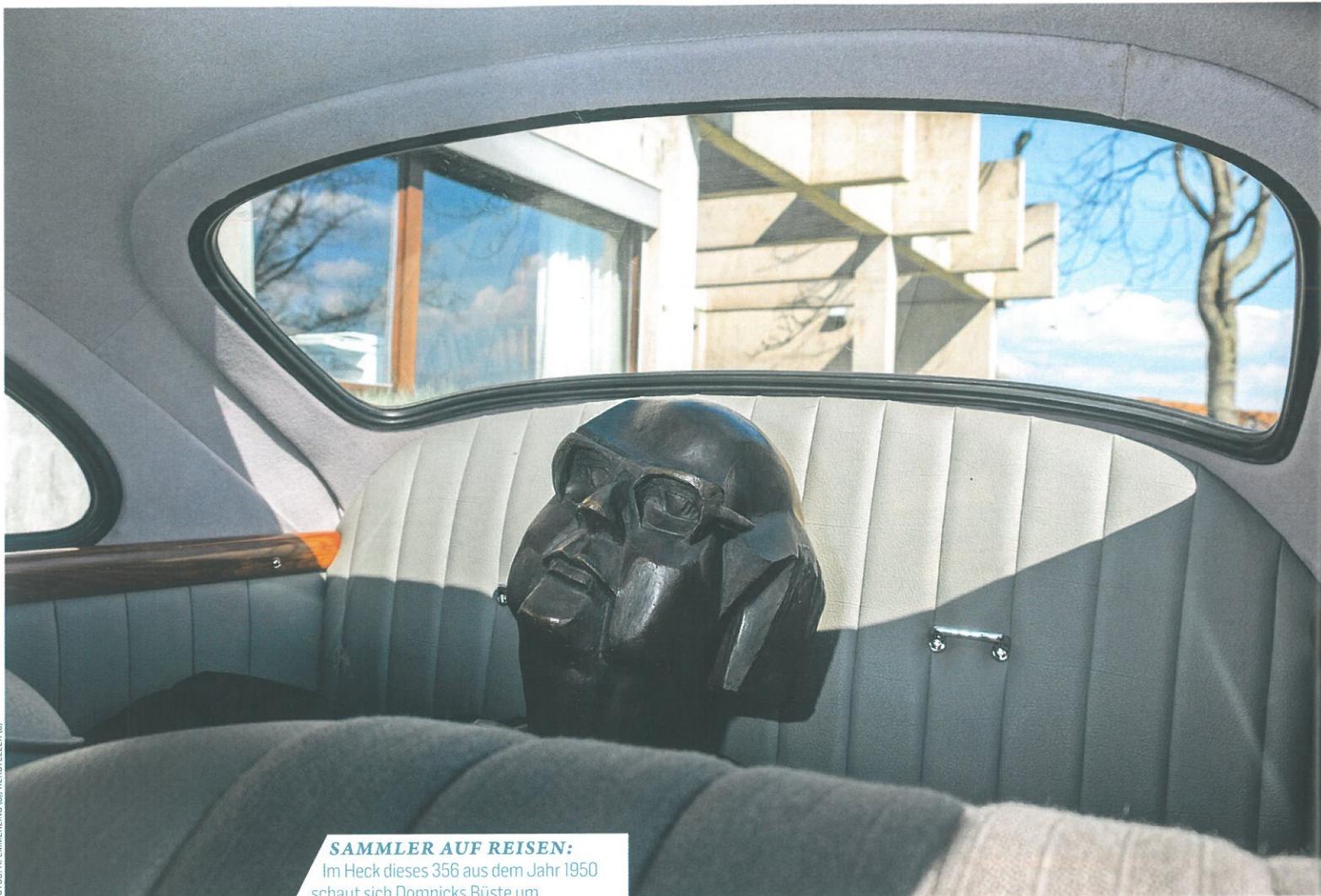
Mit dem aufwendigen 917 gelingt Porsche der Sprung nach ganz oben. Der Rennwagen verschafft sich schnell weltweit größten Respekt. | 1969

32

918



Ein exklusives, dreisitziges Reisefahrzeug mit Achtzylinder-Boxer-motor plant Porsche für das Modelljahr 1972. Es bleibt bei Projektstudien. | 1968


SAMMLER AUF REISEN:

Im Heck dieses 356 aus dem Jahr 1950 schaut sich Domnicks Büste um

moderne, ästhetisch strenge und dennoch enorm feinsinnige Museumvilla bei Nürtingen bauen lässt (in einem Landschaftsschutzgebiet, was Domnick durchsetzt), führt er der Überlieferung nach ein kleines Notizbuch, in dem er die täglichen Fahrtzeiten in seine Klinik festhält. In jener Phase seines schnellen Lebens fährt er große Mercedes-Limousinen, und auch dem Werk in Untertürkheim setzt er mit seinen ständigen Umbau- und Optimierungswünschen zu: Statt eines Aschers möge man ihm doch bitte Stoppuhren einbauen, schreibt Domnick ans Werk. Und keinen Stern auf die Haube pflanzen! Was Daimler jedoch ungerührt ignoriert.

Das Schnellfahren allerdings lernt Domnick in seinem 356er. „Das Tempo war mitunter Selbstzweck“, gibt er später zu: „Ich gebrauchte die PS, um mich wohl zu fühlen, um voranzukommen. Ich konnte nie bum-meln.“ Flugzeuge, Schiffe und Züge langweilen ihn. Nie ist er gerne nur Passagier: „Hier im Auto bin ich Pilot, Kurvengestalter und Überholer, und das Lied meines Motors ist Musik – ich horche und lebe mit und bin glücklich im Rausch des riskanten Fahrens.“ Karl Heinz Türk, Bildhauer und Freund Domnicks, soll ihn auf gemeinsamen Fahrten nach München stets gebeten haben, doch spätestens ab Ulm zu bremsen. Damit sie am Ende nicht in Salzburg landeten.

33 919

Der 919 Hybrid tritt 2014 erstmals beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans an – und gewinnt den Langstreckenklassiker ab 2015 dreimal in Folge. | 2013



34 921

Eine Gasturbine soll diesen Rennsportwagen antreiben, dessen Struktur ein filigraner Gitterrohrrahmen bildet. Das Projekt kommt über das Stadium einer Idee jedoch nicht hinaus. | 1969



35 923

Die 912-Geschichte schreibt Porsche auch mit dem G-Modell weiter: 1975 kommt der 912 E, angetrieben vom Vierzylinder-Boxer des Typs 923. | 1975





RADIKAL MODERN: Mit alten Zöpfen wollen die Domnicks nicht leben. Sie sehen das damals sehr konsequent

DIE STIFTUNG DOMNICK

Das Gesamtkunstwerk aus Wohnhaus und Museum ist einzigartig: Der vom Stuttgarter Architekten Paul Stoher entworfene Stahlbetonbau dient Greta und Ottomar Domnick ab 1967 als Domizil. Heute ist ihre Sammlung öffentlich zugänglich, sonntags von 14 bis 17 Uhr, im Sommer auch samstags. Dazu kommen Führungen, Konzerte und Veranstaltungen. Informationen: domnick.de, Telefon 0 70 22/5 14 14



STERNSTUNDE: Domnick stößt später auch auf Mercedes an. Den Stern lässt er jedoch umgehend abmontieren



IM TEAM: Greta und Ottomar Domnick arbeiten gemeinsam als Fachärzte für Psychiatrie

Domnick treiben seine Ideen. Pausen? Akzeptiert er nicht. „Das Leben: komprimiert, engagiert, konzentriert, verlangte seinen Einsatz“, resümiert der Arzt, der 1953 nicht nur den durch eine hochkarätige Jury zuerkannten Domnick-Preis für abstrakte Kunst ausschreibt, sondern auch einen Wettbewerb initiiert, bei dem ein Porsche-Logo entstehen soll – endlich. Hochkarätige Kunstschulen sind eingeladen, doch das Ergebnis enttäuscht auch den ambitionierten Amateur: „Man fand unter den Einsendungen kein würdiges, ansprechendes Symbol für diese internationale Sportwagen-Firma.“ Für Porsche bringt wenig später Konstrukteur Franz Xaver Reimspieß das Wappen auf den Weg. Und Domnick ärgert sich: Dieser Entwurf, bis

heute gültig, scheint ihm, dem Sammler großer abstrakter Maler und dem erfolgreichen Avantgarde-Regisseur („Jonas“, 1957), letztlich viel zu provinziell.

Seinen 356 verkauft er irgendwann, doch der Marke Porsche bleibt Domnick verbunden, wenn auch nur platonisch. Domnick bewegt vom Ford Taunus bis zum Iso Grifo, den er besonders liebt, fast alles. Er streicht um Ferrari herum, kauft sich einen BMW 507 (mit dem er beim Schauinsland-Bergrennen startet) und die größten Mercedes. Doch nie wieder erreicht eine Liaison die Intensität, die sein Porsche ihm einst bot.

THOMAS WIRTH

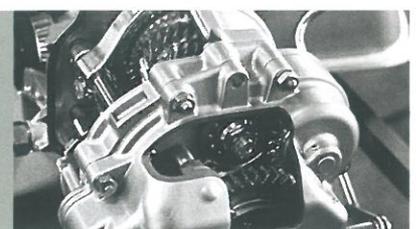
36 924

Durcheinander bei der 924-Entwicklung: Von VW beauftragt, dann verstoßen, schließlich als Porsche gebaut – und am Ende ein großer Erfolg. | 1975



37 925

Sportomatic nennt Porsche sein halbautomatisches Getriebe. Auf den Typ 905 folgt 1971 die verstärkte Version 925, die bis 1981 im Einsatz bleibt. | 1971





DEN SCHRIFTZUG „GT“ TRÄGT EIN PORSCHE WIE EINEN ORDEN. DIE KRITERIEN SIND HART, DIE ANFORDERUNGEN HOCH, DIE AUSLESE IST STRENG. NUR DIE WAHREN HELDEN DÜRFEN IHN TRAGEN

38 928



Mit V8-Frontmotor und Transaxle-Antrieb tritt der neue 928 an – als Erbe des 911. Doch dann sichert er sich einen festen Platz neben dem Bestseller. | 1977

39 929



Als Turbo-Sport-Carrera RSR beschreibt Porsche den Typ 929. Er ist eine Weiterentwicklung des 911 Carrera RSR für die kommende Gruppe 5. | 1973

DIE GT-PHILOSOPHIE, TEIL I

GT verleiht Flügel. Die optimierte Aeroausstattung presst den GT3 RS mit bis zu 500 Kilogramm auf die Straße. Dazu ein transzendentes Grün im Stil der 70er, überall Karbon und Luftlöcher unterschiedlichster Ausprägung.



WENN DEM ELFER FLÜGEL WACHSEN

FOTOS: HERSTELLER (4)

40 930



911 Turbo ist der Name, mit dem der Typ 930 Karriere macht. Das neue Topmodell schließt zu den leistungsstarken italienischen Sportwagen auf. | 1974

41 931

Sehr dezent zeigt der 924 Turbo sein deutliches Plus an Leistung. Sicheres Indiz sind die charakteristischen Lüftungsschlitze in der Front. | 1978





MISTER GT
Andreas Preuning kennt die GT-Träume der Porsche-Fans. Seit 20 Jahren versucht er sie zu erfüllen – mit Erfolg

VITA
ANDREAS PREUNINGER
Die Liebe zum (möglichst schnellen) Auto prägt den 52 Jahre alten Schwaben seit jungen Jahren. Sie führte ihn schließlich an die Universität Stuttgart, wo er sich für die Fachrichtung Kraftfahrzeugtechnik einschrieb und nebenbei im Redaktionsalltag einer Autozeitschrift mitmischte. **1997** kam er dann gleich zu Porsche, zunächst als Accountmanager, ab **2000** schon als Projektleiter für den damals noch taufischen 911 GT3. Seit **2008** leitet er die Entwicklung aller GT-Modelle. Seine private Autoliebe: ein Porsche 993 Cabrio und sein langjähriger Begleiter, ein Lancia Integrale Evo I.

Von wegen Gran Turismo. Nicht bei Porsche. Dort definieren sie „GT“ auf ihre Weise, und die hat mit dem Klischee vom Reisesportwagen für den schnellen Trip in ferne Gefilde nichts zu tun. Wo bei Porsche „GT“ draufsteht, zumal mit dem Zusatz „RS“, steckt vor allem eines drin: Rennsport. „Die Nähe zum Sport ist bei unseren GT-Modellen immer Voraussetzung“, betont Andreas Preuning. Da bleibt er eisern, der Porsche-Ingenieur, auch wenn das Marketing die zwei Buchstaben schon mal gern anderweitig gebrauchen würde. Seit 20 Jahren ist Preuning Mister GT und Tugendwächter. Sein Credo: Mehr Porsche als ein Porsche GT geht nicht. „Ursprünglich wurde über die Modellbezeichnung gar nicht groß nachgedacht, da gab es auch keine GT-Philosophie“, erinnert er sich. „Wir benötigten ein Basisauto für die GT3-Rennserie, also hieß unsere Straßenversion 911 GT3.“ Preuning bezieht sich auf den Ur-GT3 vom Typ 996 anno 1999. Erst im An-

schluss entwickelte sich daraus eine Modellphilosophie. Ihr Kern: „Ein GT darf viel spitzer positioniert sein, mehr Sportinstrument als Auto für alle Fälle.“ Geflügelte Worte. Und in der Tat erschließt sich dem durchschnittlich informierten Beobachter die Position eines Elfers vor allem am Flügelwerk: Je höher und größer, desto spitzer. Da lässt der brandneue 911 GT3 RS keinerlei Zweifel an seinem Platz in der GT-Hackordnung: ganz oben, im Moment zumindest. Mit bis zu 500 Kilogramm presst ihn die Aerodynamik auf die Straße. Ansonsten Rennfahrwerk, Rennbremsen, Rennüberrollbügel, Rennposition auf Rennsitzen für eine spielfreie Verbindung des Fahrers mit der Karosserie. Dazu überall Karbon und Luftlöcher unterschiedlichster Ausprägung. Das wirkt, auch was den äußeren Auftritt betrifft. Politisch korrekt geht anders – zumindest nach landläufiger Auffassung. Die Frage, warum es noch eines 911 GT bedarf, wenn schon ein handelsüblicher Elfer ganz gelas-

FOTOS: HERSTELLER ©



42 934

Auf Basis des 930 baut Porsche nach Gruppe-4-Reglement einen Rennwagen für private Teams. Bekannt wird der 934 auch als Turbo RSR. Unverwechselbar: sein üppiger Frontspoiler. | **1976**

43 935

In der Gruppe 5 tritt Porsche ab 1976 mit dem Typ 935 äußerst erfolgreich in der Marken-WM an. Es folgen bis 1981 viele weitere Evolutionsstufen. | **1976**

44 936

In Rekordzeit entsteht in Stuttgart der 936, ein Sportwagen der Gruppe 6. Als Motor dient der bewährte Turbo-Sechszylinder mit Doppelzündung. | **1976**



ZUM JUBELN
Beschleunigungs- und Drehzahlexzesse gibt es beim GT3 serienmäßig. Erst bei 9000/min hat es sich ausgedreht

sen Kreise um seine Widersacher fährt, ist verständlich, aber überflüssig. Sie erübrigt sich beim GT3 RS schon auf den ersten Metern: Seine Existenzberechtigung findet sich auf höherer Ebene. Die superpräzise Lenkung, dieser Grip schon beim Einlenken, weit jenseits des Üblichen, und dann der Vortrieb wie ein Naturereignis, auch akustisch. Bei 8250 Touren schenkt uns der Vierliter-Boxermotor 520 PS, erst bei 9000/min siehst du Rot auf der Uhr. Aber nicht nur die Mehr-PS machen den Unterschied, sondern vor allem diese perfekte Synthese von Mensch und Maschine. „Extreme Sportlichkeit geht nicht ohne Kompromisse beim Komfort“, postuliert Mister GT. Und nicht ohne Hinzufügung von Leichtigkeit, wie amerikanische Flugzeugbauer zu sagen pflegen. Das bedeutet viel



GT-Philosophie, Teil 2

Die Nähe zum Rennsport ist Pflicht. Jeder Porsche GT muss auch auf der Rennpiste eine gute Figur abgeben – dort, wo ihn 80 Prozent der Käufer zumindest gelegentlich bewegen.



ZÜNFTIG
Dünne Teppiche statt Rücksitze, Heckscheibe aus Gorillaglas, Überrollkäfig als Teil des „Club-sport“-Pakets



LEICHTE KOST Flügel und Heckklappe inklusive Scharnier aus Kohlenstoff. Die 520 PS verstecken sich im Parterre des GT3 RS



Als 924 Carrera GTS wird der siegreiche Typ 937 bekannt. Der Gruppe-4-Rennwagen kann sogar zum Straßenverkehr zugelassen werden. | 1980



Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans 1981 fährt der 944 GTP auf Rang sieben. Unter dem Blech steckt der Prototyp des künftigen Modells 944. | 1981



993 GT2
1995 | 430 PS



996 GT3
1999 | 360 PS

CARRERA GT
03 | 612 PS



996 GT2
2000 | 462 PS



997 GT3
2006 | 415 PS



997 GT2
2007 | 530 PS

GT3 RS 4.0
11 | 500 PS



991 GT3
2013 | 475 PS



GT-PHILOSOPHIE, TEIL 3

Luxus macht langsam. Wer schnell sein will, muss auch verzichten können, auf Komfort, auf Ausstattung, auf hinderlichen Ballast, zu dem auf Wunsch auch Radio, Navi und Klimaanlage zählen.

MAGERSUCHT

Dünne Polster in der Karbonschale, Strapse statt Türgriffe. Angenehm: Das abgespeckte Sportlenkrad ist bei Porsche rund



CAYMAN GT4
2015 | 385 PS



991 GT2 RS
2017 | 700 PS

DIE VORGÄNGER

Die ersten rennsporttauglichen Ableger namens GT stammen aus den fünfziger Jahren und basieren auf dem 356. In der Neuzeit startet der GT als Serienvariante mit dem 993 GT2.



TECHNISCHE DATEN

Porsche GT3 RS

Sechszylinder-Boxer-Saugmotor • Direkteinspritzung, 3996 cm³ • Bohrung x Hub 102,0x81,5 mm • 383 kW (520 PS) bei 8250/min • 470 Nm bei 6000/min • Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe • einstellbares Sportfahrwerk mit variabler Stoßdämpfung • Hinterachslenkung • Reifen 265/35 ZR 20 vorn, 325/30 ZR 21 hinten • LxBxH 4557x1880x1297 mm • Radstand 2453 mm • Leergewicht 1430 kg • 0-100 km/h in 3,2 s • Spitze 312 km/h • Normverbrauch 12,8 l/100 km, Euro 6 • Basispreis 195137 Euro

TURBOLOOK

Die breite Karosserie mit den seitlichen Lufteinlässen entlehnt sich der GT3 RS vom 911 Turbo. Ohne RS ist der GT3 schmaler



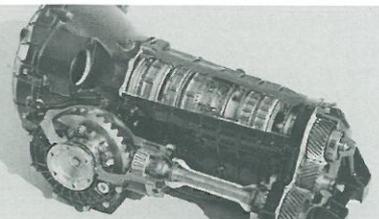
47 940



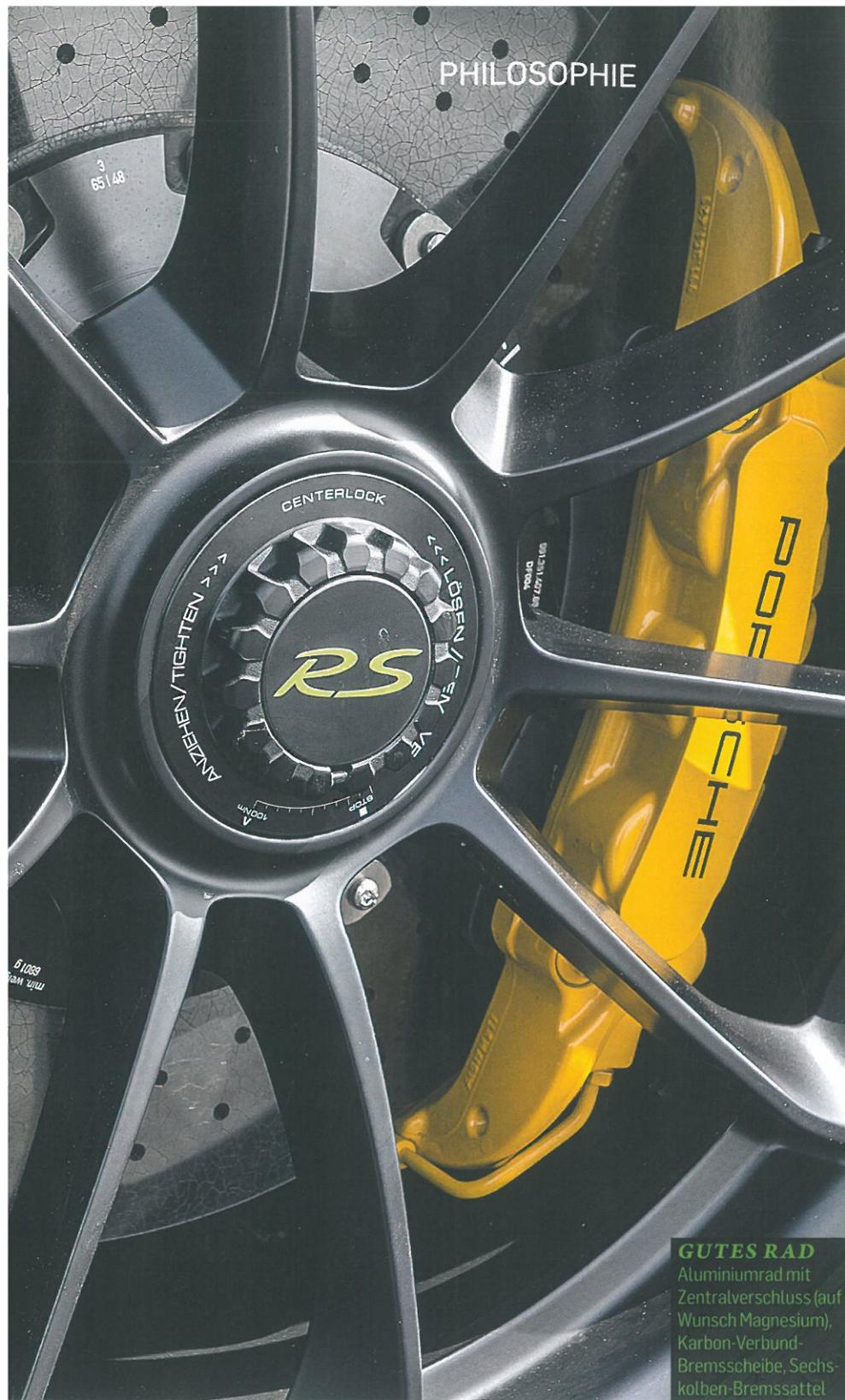
Indy-Porsche heißt das Projekt, auf das sich die Sportabteilung jahrelang vorbereitet. Doch ein Start in Indianapolis scheitert letztlich am Reglement. | 1980

48 943

Mit der Tiptronic startet Porsche in eine neue Ära des Schaltens: Die Vierstufen-Wandler-Automatik lässt sich auch aktiv per Schaltwippen steuern. | 1989



PHILOSOPHIE



GUTES RAD
Aluminiumrad mit Zentralverschluss (auf Wunsch Magnesium), Karbon-Verbund-Bremsscheibe, Sechskolben-Bremssattel

Karbon und andere Leichtbauwerkstoffe, dünne Teppiche, keine Rücksitze, innen Schlaufen statt Türgriffe (spart 300 Gramm), hinten dünnes Gorillaglas, Leichtbaufedern, weniger Geräuschdämmung, wahlweise Verzicht auf Radio, Navi und Klimaanlage („ohne Aufpreis“), denn Luxus macht langsam. Unter dem Strich bleiben insgesamt 1430 Kilogramm, immer noch 140 mehr als ein GT3 Cup, die Rennversion, aber immerhin 165 Kilo weniger als ein 911 Turbo, auf dessen Rohkarosserie der GT3 RS aufbaut.

„Viele Kunden sind Hobbyrennfahrer, die erwarten ein Sportinstrument für Fortgeschrittene“, unterstreicht Preuninger. Entsprechend die Gratwanderung bei der Auslegung. Schließlich drehen selten Profis am Lenkrad, und das Auto muss auch den Betrieb auf der Straße meistern. Der Verzicht auf Airbags, das elektronische Sicherheitsnetz und einen Komfortmodus am rennmäßigen Fahrwerk wäre mithin fahrlässig. Aber geht abseits der Rennpiste hier nicht die Perle vor die Säue? Preuninger: „Beim GT geht es um Rundenzeiten und um Emotionen, letzteres eben auch im Alltagsbetrieb.“

Deshalb bekommst du den GT3 (nicht aber den RS) wahlweise zur PDK-Automatik mit manuellem Getriebe. „Die Gußeisernen wollen Hand-schaltung. Das ist langsamer, bringt ihnen aber mehr Fahrspaß“. Und was die Rundenzeiten betrifft, befindet sich der jüngste Extrem-Elfer erwartungsgemäß im grünen Bereich: In 6:56 Minuten erledigt der GT3 RS die Nordschleife, auf Straßenreifen frisch aus dem Laden. Ginge es ohne die 25 Kilo Mehrgewicht für das PDK-Getriebe und die 6,5 Kilo für die Hinterachslenkung womöglich noch einen Hauch schneller? „Das wird überkompensiert“, beruhigt Preuninger. Auch den Hinweis auf den gerade eingestellten GT2 RS mit Turbomotor, der noch 180 PS drauflegt, weiß er zu relativieren: „Der GT2 ist die maximale Ausbaustufe. Aber der Sauger trifft bei vielen Kunden noch besser den Kern der GT-Philosophie. Sie finden ihn authentischer, dichter am Rennauto.“

WOLFGANG KÖNIG

FOTOS: HERSTELLER (14)

48

944

Wie ein muskulöser 924 tritt der 944 an. Sein neuer Vierzylinder-Reihenmotor aus Aluminium zeigt konstruktive Ähnlichkeit mit dem 928-Triebwerk. | 1981



50

946

Den 924 S bezeichnet Porsche intern als 946. Der Zwitter erhält den 150 PS starken Motor des 944, behält jedoch die schmale Karosserie des 924. | 1985



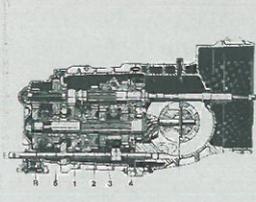


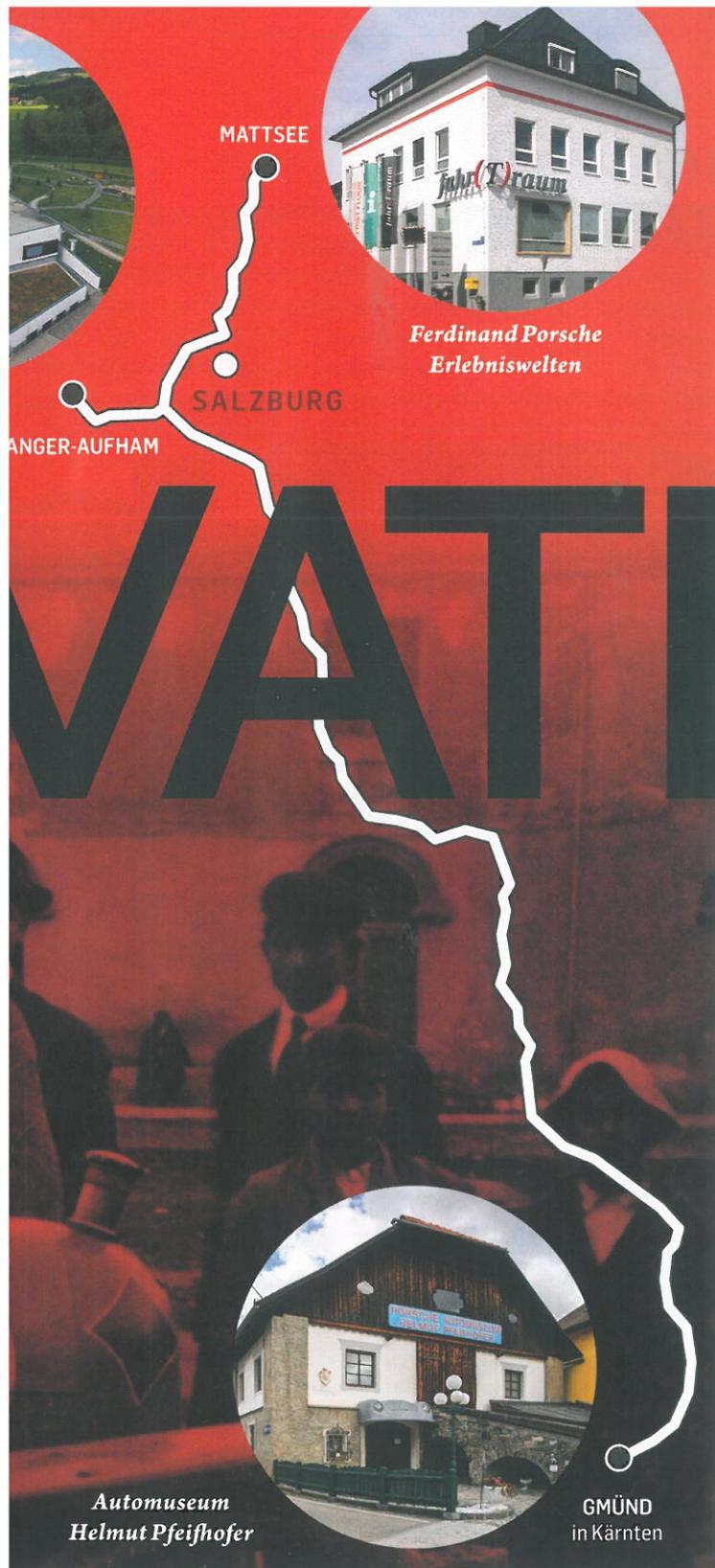
IM NAMMEN DES GROSS



DAS PORSCHE-MUSEUM IN **STUTGART** SETZT NEUE MASSSTÄBE – KEIN ZWEIFEL. ABER AUCH IN DREI ANDEREN HÄUSERN IST DIE HISTORIE DER MARKE IN GUTEN HÄNDEN. DAS FEINE DARAN: ALLE LIEGEN IM UMGEBUNG EINES TAGESTOUR UM **SALZBURG**. EIN TIPP: WER HINFÄHRT, SOLLTE SICH RICHTIG ZEIT NEHMEN

SCHÖPFER UND GESCHÖPF: Ferdinand Porsche (5. v. r.) hinter einem Austro-Daimler „Sascha“ bei der Targa Florio 1922. Am Lenkrad sitzt der legendäre, spätere Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer

51	950	52	953	53	954
 <p>Ein neues Schaltgetriebe konstruiert Porsche für alle künftigen 911-Modelle. Eingesetzt wird es ab Modelljahr 1987. Auch sechs Gänge sind möglich. 1982</p>	 <p>Über Scotter rasen drei Spezial-911 (Typ 953) bei der Rallye Paris-Dakar, unterm Blech der Allradantrieb des Über-Porsche 959. Am Ende: ein Sieg. 1984</p>	 <p>Sieht zivil aus, ist es aber nicht: Der Typ 954 wird als 911 SC/RS 3.0 bekannt – und ist auf Rennsport getrimmt. Laut, leicht, schnell und superrar. 1983</p>			



MATTSEE

Ferdinand Porsche
Erlebnisswelten

SALZBURG

ANGER-AUFHAM

WATERS

PORSCHE – schon der bloße Begriff verheißt Emotion und Dynamik. Das Wort Museum hingegen schmeckt nach Stillstand und dem Modergeruch einer zart angerosteten Vergangenheit. Passt das überhaupt zusammen?

Es passt – nach einer umfassenden Entrümpelung von Mief, Muff und Musealem. Die spektakulär inszenierten und bizarr in Beton gegossenen Zeitreisen vor den Pforten des Werks in Zuffenhausen sind der beste Beweis. Und auch die drei schönen Gedenkstätten im erweiterten Einzugsbereich von Salzburg, das **Automuseum Helmut Pfeifhofer** in Gmünd, das **Hans-Peter Porsche TraumWerk** in Anger und die **Ferdinand Porsche Erlebnisswelten** in Mattsee, sprechender Untertitel: „Fahr(T)raum – Meilensteine der Mobilität“.

Sie beherbergen einen quicklebendigen Mythos, ohne ihn einzusperrern. Die Idee ist nicht neu. Als Beleg führt Porsche-Enkel Hans-Peter Porsche einen Satz des französischen Philosophen und Politikers Jean Jaurès von 1910 an, manche schreiben ihn sogar dem genialischen Uralt-Denker Konfuzius zu: „Tradition ist nicht das Bewahren der Asche, sondern das Schüren des Feuers.“

Die Reise wert ist jede von ihnen, zusammen setzen sie das Puzzle Porsche neu zusammen. Die gemeinsame Botschaft, auch für die Jungen verständlich, lautet: Professor Ferdinand Porsche (1875–1951) war der Elon Musk seiner Ära, ein durch keinerlei Grenzen, Konventionen oder Umstände gedeckeltes Genie. Oder gar ein Leonardo des 20. Jahrhunderts.

FOTOS: HERSTELLER (3)

54

955

Vor 16 Jahren startet der Cayenne. Mit ihm stößt Porsche in eine neue Fahrzeugklasse vor – was viele Diskussionen auslöst, jedoch großen Erfolg bringt. | 2002



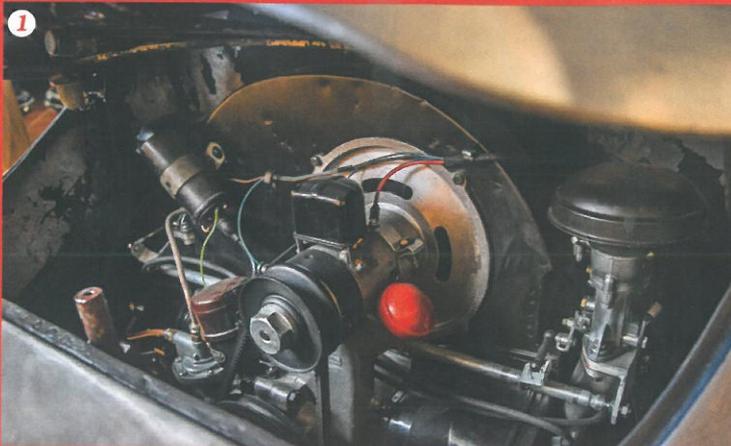
55

956

Ein Dauerabo auf Siege löst der 956: Der Rennwagen, der in der Klasse der Sport-Prototypen startet, gewinnt WM-Titel am laufenden Band. | 1982



AUTOMUSEUM HELMUT PFEIFHOFFER



1 LUFTIKUS:
Im Gmünd-Coupé
schnurrt ein behutsam
getunter VW-Motor
hinter der Hinterachse
– wie beim Käfer

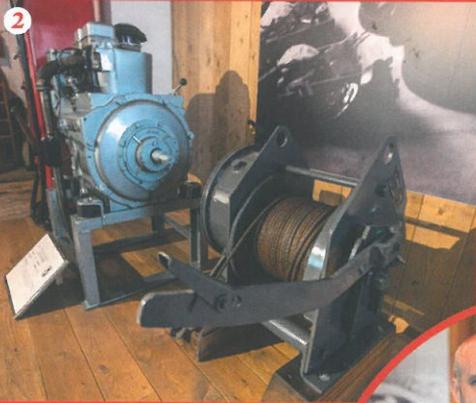
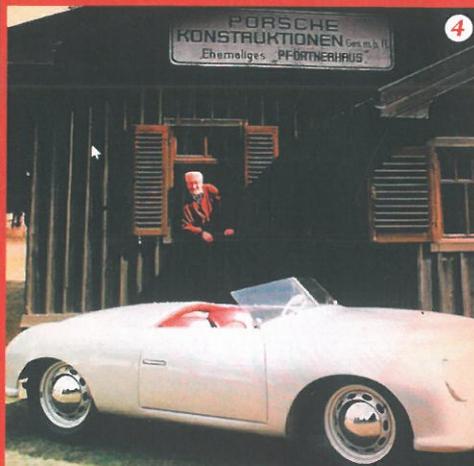
2 ZUG UM ZUG:
Direkt nach dem Krieg
hielt man sich mit der
Produktion von Seil-
winden (Porsche-Opus
335) über Wasser

3 TARNKAPPE:
Das Licht dieses
Kommandeurwagens
tritt nur durch Schlitze
aus – als Schutz vor
feindlichen Fliegern

4 ALTE GARDE:
Helmut Pfeifhofer
am Fenster des Pfört-
nerhauses, davor
der 356 Prototyp, ein
Roadster von 600 kg

5 INNENSICHT:
Interieur des Gmünd-
Coupés mit durch-
gehender Sitzbank und
chaotisch besiedel-
tem Armaturenbrett

6 RED BEAUTY:
In den Produktions-
zahlen des Typs 356 C
schlug das schöne
Cabrio mit einem
Fünftel zu Buche



EIN HERZ UND EINE SEELE: Christoph und Helmut Pfeifhofer erbringen den Beweis, dass die Passion Porsche mit den Genen überliefert wird

56 959



Schneller als ein 959
ist 1986 keiner – jeden-
falls nicht mit Straßen-
zulassung. Porsches
Supersportler wird zu-
dem auf Rallye-Erfolge
getrimmt. | 1986

57 960

Als Typ 960 zeigt
Porsche die Studie P.E.S.
(Porsche Experimental
Structure) eines Sicher-
heitsfahrzeugs. Ihr liegt
die Basis des Modells
928 zugrunde. | 1980



Gmünd ist gewissermaßen Porsche-Urterrain – wider Willen. 1944 liegt Reichsminister Albert Speer dem Professor in den Ohren, er möge seine für das NS-Regime überaus wichtige Stuttgarter Denkfabrik so rasch als möglich dem Zugriff der alliierten Bomber entziehen. Der fügt sich knurrend. Der grantige Böhme habe sich „gewunden wie ein Aal“, berichtet sein früher Biograf Herbert A. Quint. Hinter dem Pseudonym verbirgt sich Richard von Frankenberg, Rennfahrer und erster Chefredakteur der Hauszeitung „Christophorus“. Am Ende votiert Porsche für das Kärntner Städtchen, wo ihn ein schläfriges Ambiente, insgesamt vier Kraftfahrer und ein verödetes Sägewerk als künftige Manufaktur erwarten.

Die Entscheidung hat auch ihre Schönheiten. Im nahen Maltatal lockt die Gaststätte „Pflüglhof“ in Koschach mit köstlichem Wildbraten. In Dellach am Wörthersee, einen Katzensprung entfernt, gehört dem passionierten Segler ein Haus. Und: Der Familiensitz „Schüttgut“ oberhalb des Zeller Sees ist nicht aus der Welt, rund dreieinhalb Autostunden über den Katschberg und die Tauern nach Flachau und dann nach Westen via Wagrain, Lend und Taxenbach, am Ende immer an der Salzach entlang. Im Sommer führt die Route auch schon mal über den Großglockner und festigt Porschés Faible für den luftgekühlten Motor. Die Strecke ist wenig befahren, und so nutzt sie Sohn Ferry als Windkanal. An Prototypen werden Federn geklebt. Ferry fährt mit seinem VW Kabriolett, im Heck einen 45-PS-Kompressormotor, nebenher und beobachtet und filmt ihr aerodynamisches Verhalten.

„Vereinigte Hüttenwerke“ nennt die Belegschaft ihren Arbeitsplatz mit mildem Spott, ein Sammelsurium von Baracken, Werkstätten, Schuppen und Behelfsunterkünften wie dem hölzernen „Pfortnerhaus“ der „Porsche Konstruktionen Ges. m.b.H.“ ein paar Kilometer außerhalb, als unscheinbare Herberge für das Konstruktionsbüro. Buchstäblich unter den Händen von 300 Mitarbeitern entstehen hier zwischen 1948 und 1951 immerhin 53 Exemplare des rundlichen Traumwagens Opus 356/2, gleichsam als Amuse-Bouche für Größeres.

In Helmut Pfeifhofers Volksschulkasse gehen die Söhne von vier Porsche-Konstrukteuren. Irgendwann habe er sich gefragt, was die da oben eigent-

lich machten: „Ich fuhr hin, und der Virus biss zu. Seitdem hat er mich fest im Griff.“ Mit 18 besitzt er seinen ersten Porsche, dann noch einen und wieder einen und so weiter. Schließlich habe seine Frau gesagt: „Damit kannst du doch ein Museum aufmachen, hier an der Wiege der Marke sicher ein Erfolg.“

Das geschieht 1982. Eine geeignete Örtlichkeit gibt es bereits: die ehemalige Hofstallung des Salzburger Grafen- und Bischofsgeschlechts Lodron. Seit 1976 ist sie Eigentum der Familie, 1978 folgte das Paradestück der Kollektion, ein Coupé aus der allerersten Gmünd-Serie mit sichtbar, aber säuberlich handgehämmerter Alu-Karosserie, Chassisnummer 356 0020. Das pioniermäßig Krude mag dieses Leitfossil gar nicht ableugnen, eine hübsch geformte Fahrmaschine ohne jeden Komfort.

Nicht einmal eine Heizung ist vorgesehen, und so gerät trotz relativ moderater Temperaturen selbst der kurze Trip zum „Pflüglhof“ auf den Spuren des Professors zur Zitter-Partie. Ein Stockwerk höher zeigt ein gelber Carrera 2, Baujahr 1964, die Modellreihe 356 in ihrer höchsten Sublimationsstufe. Seit 2001 führt Christoph Pfeifhofer, 44, die Firma ganz im Sinne des Vaters, im österreichischen Motorsport wie etwa beim „Porsche Alpenpokal“ oder beim „Histo Cup“ kein Unbekannter. Sein rotschwarzer 964 RSR ist nicht das einzige Exponat, dem der energische Junior auf dem Salzburg- oder Red-Bull-Ring Beine macht.

Die Sammlung umfasst inzwischen 54 Fahrzeuge, Kübel- und Schwimmwagen, alle Sondertypen des 356, alle wesentlichen Extra-Varianten und RS-Versionen des Elfers. Pfeifhofer agiert global: „Viele interessante Autos stammen aus Ländern wie Portugal oder Argentinien. Manche 550 Spyder zum Beispiel wurden nach dem Renneinsatz einfach dagelassen.“ Damit habe man sich den kostspieligen und umständlichen Rücktransport erspart und gutes Geld eingenommen. Seit 25 Jahren bindet eine „Porsche-Straße Gmünd-Stuttgart“ sein Unternehmen an die Zentrale in Zuffenhausen an wie einst in den Vierzigern: „So kriegten wir in Abstimmung Autos, an die wir sonst nicht rankämen – wie 2017 einen 962 und dieses Jahr einen GT1.“ Die zur Schau gestellten Fahrzeuge wechseln jährlich, was ziemlich konstant 70 000 Besucher pro anno honorieren.



GUT HOLZ: Über solchen Modellen wurde die Alu-Karosserie des Gmünd-Coupés gedengelt



FLÜGELTÜRER: Der Carrera 6 war der Nachfolger des 904 und nicht minder erfolgreich



KULT-AHNE: Das Gmünd-Coupé nimmt die Faszination vorweg, die vom Serien-356 ausgeht

FOTOS: HERSTELLER

58 961



Für Rundstrecken baut Porsche den Typ 961. Als Basis dient der rallye-erprobte 959. Sein Allradantrieb erweist sich auf Asphalt jedoch als problematisch. | 1986

59 962



Auf amerikanische Rennregulieren hinkonstruiert ist der 962. Er folgt damit auf den erfolgreichen 956, der jedoch in den USA nicht starten darf. | 1984

MUSEUMSTOUR



MEGA-MACHO: 918 Spyder, 2013-15, Hybrid, mit 4,6-l-V8, 887 PS, 345 km/h, 0-100 2,6 s



DESSEN VORFAHR: 550 Spyder, 1953-57, 1,5-l-4-Zylinder-Boxer, 220 km/h, 0-100 9,3 s



SCHÖNE PLASTIK: 904 (Carrera GTS), 1963-65, urspr. 2-l-4-Zyl.-Boxer, 250 km/h, 0-100 5,5 s

Im **Hans-Peter Porsche TraumWerk** kommt das staubige M-Wort Museum nicht einmal vor. Aus gutem Grund – „Werk“ bedeutet, dass hier ständig Unterhaltung vom Feinsten produziert wird. Der Charme besteht nicht zuletzt im Wechsel: „Wir möchten ja“, sagt Geschäftsführer Oliver Schwenk, 53, „dass die Leute wiederkommen.“ Inzwischen sind das 80 000 im Jahr, Tendenz: steigend.

Und Traum? „Wir nehmen sie bei der Hand, und für ein paar Stunden werden sie aus ihrem Alltag entführt und können sich in ihre Kindheit zurückträumen.“ Die Vision hinter dem Projekt ist entschieden nach rückwärts gerichtet – mitten hinein in eine schöne alte Welt, toll ausgeleuchtet und aufbereitet auf dem letzten Stand der Dinge.

Die heutigen Buben und Mädels mit ihren Smartphones und Playstations könnten einem nur leidtun, beklagt Patriarch Hans-Peter Porsche, Jahrgang 1940. Natürlich hat er sich mit der attraktiven Anlage nördlich des Hochstufens und im langen Schlagschatten der spätgotischen Pfarrkirche von Anger selbst einen Herzenswunsch erfüllt und ein Denkmal gesetzt. Das beginnt mit der Location. Vor drei Jahren zauberte sie ihm der Berliner Architekt Volker Staab auf die grüne Wiese, futuristisch, aber dennoch im Einklang mit dem Berchtesgadener Land ringsum und eine maßvolle Kampfansage an das Diktat des rechten Winkels. Selbst der Fußboden entzieht sich den Zwängen des Üblichen, wenn er sich etwa gleich hinter dem weitläufigen Foyer in sanften Steigungen und Gefällen hebt und senkt. Irgendwie gewinnt man den Eindruck, bei den zum Teil zwanglos eingestreuten funkelnden Fahrzeugen aus der privaten Sammlung des Hausherrn handele es sich nur um schmückendes Beiwerk, eine Verneinung vor dem, was die Familie groß gemacht hat. Selbst bei dem silbernen 550, dem roten 904, dem blauen 912, den seine Mutter 1966 zu Weihnachten bekam.

Eine Zeit lang, zwischen 1965 und 71, war Hans-Peter Porsche sogar als Produktionschef in die Geschicke der damaligen KG eingebunden. Viel lieber, gibt er freimütig zu, wäre er Tischler geworden. Und: Viel näher am Herzen als die Autos lägen ihm eigentlich seine Kollektion von historischem Spielzeug aus der Epoche zwischen 1850 und 1930 auf welt-

rekordverdächtigen 2500 Quadratmetern und seine Modelleisenbahn. Sie findet ihresgleichen nur sehr weit weg: in Toronto, wo Jean-Louis Brenninkmeijer zur Zeit Kanada in seinem Miniature Land noch einmal im Schrumpfformat erstehen lässt, und im Miniatur Wunderland in der Hamburger Speicherstadt. Ein Sammler, erzählt Porsche, sei er schon damals als Bengel auf dem Schüttgut gewesen, selbst von sonderbarem Zeug wie Cocktailstäben und Krawatten mit Bärchen darauf: „Feuer vor allem für Märklin-Eisenbahnen habe ich spätestens 1977 gefangen, als ich nach passenden Geschenken zum vierten Geburtstag meines Sohns Daniell suchte, in Bad Reichenhall und diesem winzigen Laden in der Nähe des Salzburger Neutors.“ Im Abonnement bezieht er bald jede neue Lok der Göppinger Marke. Schließlich stapeln sich 450 Kartons voll Spielzeug in jeder freien Ecke seines Anwesens.

Seit Juni 2015 schafft das TraumWerk ein angemessenes Zuhause. Inzwischen schaut sich Porschés Team weltweit nach Kuriosum und Rarem um. In Hans-Peter Porschés Märklin-Mikrokosmos sind ausgewählte alpine Panoramen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz auf 500 Quadratmetern und bis zu fünf Metern Höhe eingedampft, bestens vernetzt per Bahn, Bus und sogar per Boot. Die Detailtreue ist faszinierend. Deutlich macht man die Promenade von Meersburg nebst Bodensee-Geplänker aus, die Bahnhöfe von Leipzig, Freilassing und Göschenen, die Bietschtalbrücke, hinter der sich ein winziger Wasserfall in die Tiefe stürzt.

Überall präsent ist die Porsche-Historie mit Schmankerln wie der Stuttgarter Villa am Feuerbacher Weg, dem Gmünder Konstruktionsbüro, dem Werk in Zuffenhausen in den Sechzigern und, immer wieder, dem Produkt. Bis zu 80 von 190 Zügen schnurren permanent eilfertig über fast drei Kilometern Gleislänge durch Tunnel und über Viadukte, gesäumt von einem üppigen Bestand von 80 000 Bäumchen. Der Raum ist knapp, aber auch die Zeit: Alle 17 Minuten erglühen die Berggipfel neu, bevor Hähne krähen, die Sonne sich in die Täler ergießt und eine wimmelnde Geschäftigkeit ausbricht. Eine ausgeklügelte Elektronik erzeugt zwischendurch Wetterleuchten, Donner, Blitz und Regengüsse. Oder ein Feuerwerk schießt in den Himmel.

60 964

Mit dem **964** startet der 911 technologisch durch: Als Carrera 4 erhält er Allradantrieb, zudem ABS und eine Servolenkung. Optisch bleibt er sich treu. | **1988**

61 968

Der **Vierzylinder** bleibt, ebenso die Transaxle-Technologie: Der neue 968 tritt als Nachfolger des Porsche 944 an. Von Beginn an gibt es ihn auch als Cabrio. | **1991**

62 980

Diesen **Supersportwagen** kennen Fans als Carrera GT. Seine Gene stammen aus einem Sport-Prototypen, den Porsche für Le Mans entwickelt hat. | **2003**

TRAUMWERK

HANS PETER PORSCHE

1 KÜHNER

BAU: nur eines von zahlreichen Viadukten, die sich über Gebirgstäler in drei Ländern spannen

2 KURIOSES & KOSTBARES:

Dieses filigrane Märklin-Schwimmbad ist ein kostbares Sammlerstück

3 PÄRCHEN:

zwei 356 A 1600 aus dem Baujahr 1957, vorn ein Coupé, hinten ein Speedster mit US-Hardtop



4 NACHTARBEIT:

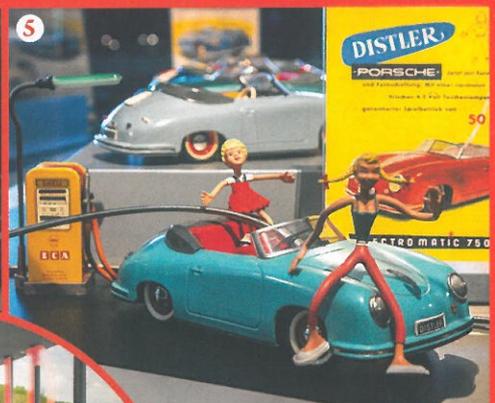
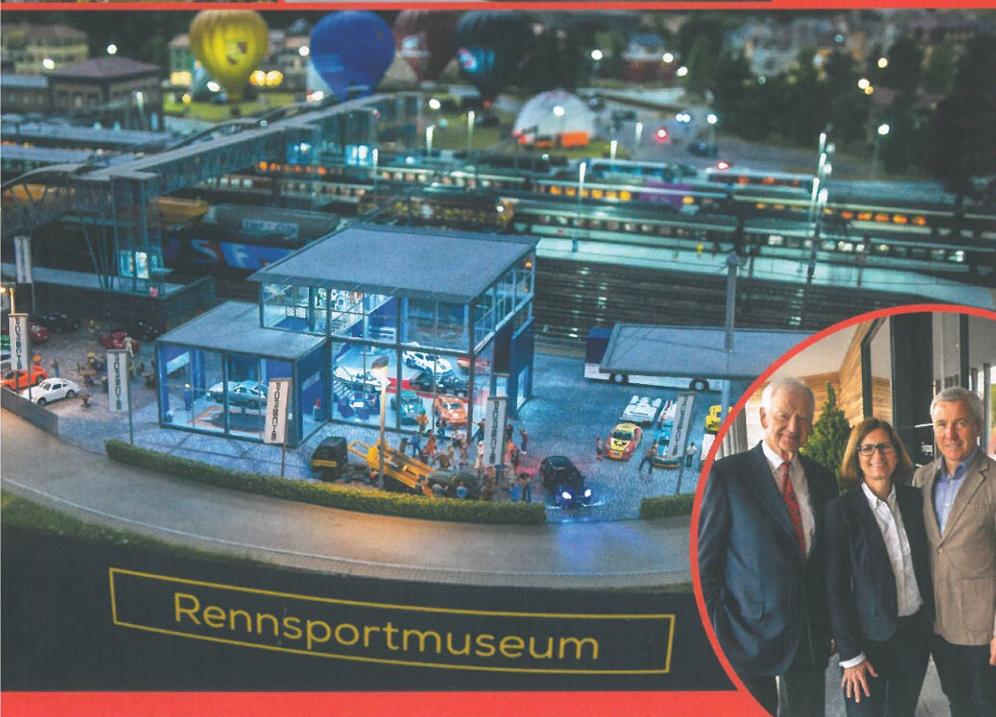
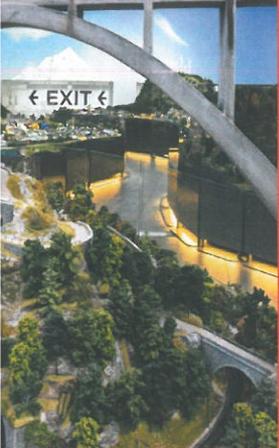
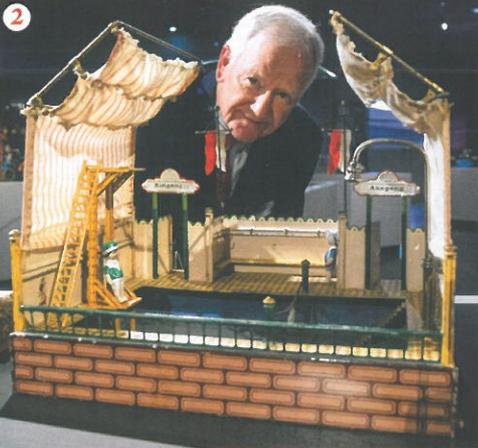
Bei einem fiktiven Schweizer Porsche-Händler wird gerade ein 356 C abgeladen, ein Scheunenfund

5 AUTO

MOBIL: Der Distler-Porsche Electromatic 7500 FS wird heute ebenfalls hoch gehandelt

6 MODELL-

HAUS: die berühmte Villa Porsche am Stuttgarter Feuerbacher Weg, gleichwohl alpin verfremdet



DREIBUND: Hans-Peter Porsche, wohnhaft im nahen Salzburg, Claudia und Oliver Schwenk kennen sich schon lange

63 984



Porsche Junior heißt nicht nur ein Traktor, sondern auch diese knackige Studie eines kleinen Sportmodells. Der Vorstand lehnt ab – zu teuer. | 1984

64 986

Mit dem neuen Boxster fährt Porsche Mitte der 1990er-Jahre schnell aus der Krise. Das Konzept des Mittelmotor-Sportlers lockt viele neue Kunden. | 1996



ERLEBNISWELTEN

FERDINAND PORSCHE



4 FUND-SACHE: Diesen Maja-Wagen von 1908 trieb Ernst Piëch (am Lenkrad) 1996 in England auf

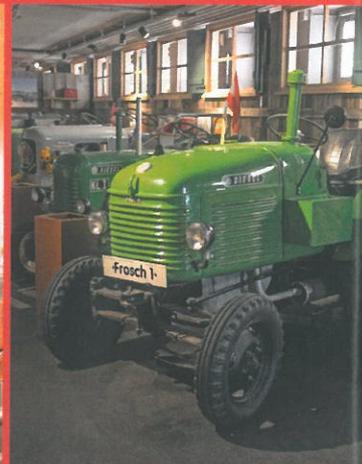
5 ZUGPFERD: 120 000 Traktor produzierte Porsche zwischen 1950 und 1963. Der Traktor-Stadl enthält einen Auszug

6 FRÜH GEÜBT: Dieser Simulator vermittelt den Jüngsten einen überaus lebendigen Eindruck vom Fahren – damals

1 DREIZACK: der KdF-Wagen (ab 1938) mit seinen militanten Geschwistern Kübel- (ab 1940) und Schwimmwagen (ab 1942)

2 STROMER: Das elegant geformte Instrument im Blickfeld des „Mixte“-Fahrers zeigt die Befindlichkeit der Elektromotoren an

3 STUCK-LOHN: Der schicke ADM-R „Torpedo“ von 1929, 130 PS stark, war der Privatwagen von Werksfahrer Hans Stuck



HAND DRAUF: Jakob Iglhauser wurde 2015 von Piëch mit der Leitung der „Erlebniswelten“ beauftragt. Man kannte einander vorher nicht

989



Sehr weit entwickelt ist der Typ 989, ein viertüriger, sportlicher Zwitter aus Limousine und Coupé. Porsche stoppt das Projekt aus Kostengründen. | 1988

991

Warum die siebte 911-Generation als 991 startet, weiß nur Porsche – schließlich folgt sie auf den 997. Der Erfolg bleibt ihm treu, auch nach 50 Jahren. | 2011



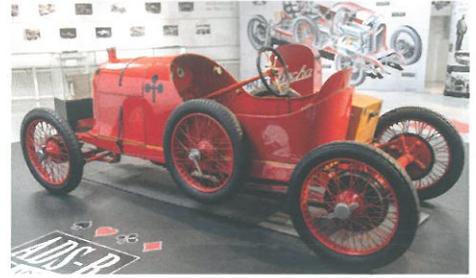
MUSEUMSTOUR



MISCH-FORM: Der Lohner-Porsche mag der Kutsche ähneln, ist aber seiner Zeit weit voraus



HOCH-FORM: Der „Kaiserwagen“ kann aufrecht betreten werden, wie es Majestät forderte



SUPER-FORM: Bei der Targa Florio 1922 belegte der 1,1-l-„Sascha“ Platz 19

Selbst der Jahreszyklus wird zeitnah abgebildet, mit Schnee am Semmering zum Beispiel oder dem Weihnachtsmarkt auf einem Platz, auf dem im Sommer noch vergnügtes Kirmestreiben herrschte. Perfekt scheint das alles und ist doch eine Dauerbaustelle: „Im vorigen Jahr“, berichtet Oliver Schwenk, „veranstaltete der NSU Ro 80 Club ein Meeting in Waging am See, mit 424 Teilnehmern. Da haben wir hier gleich eine kleine Kollektion von Modellen in die Landschaft gestellt, in den Originalfarben lackiert.“

In den **Ferdinand Porsche Erlebniswelten** 40 Kilometer nordostwärts sind die Autos älter als das Personal. Der Mann, dessen Wünsche hier Wirklichkeit wurden, ist Porsche-Enkel Ernst Piëch, Jahrgang 1929. Den „Gralshüter des großväterlichen Erbes“ nannte ihn der „Stern“ kürzlich. Das feinperlige Festgetränk, mit dem zur Eröffnung am 15. Juni 2013 angestoßen wurde, produziert der alte Herr selbst an seinem Winter-Wohnsitz, „Danebury English Sparkling Wine“, seit den Neunzigern auf Flaschen gezogen zu Stockbridge in der Grafschaft Hampshire. Englische Weine zählen nicht unbedingt zu den feinsten Kreszenzen dieser Erde, aber die Qualität ist erstaunlich, Tendenz: steigend. Der Klimawandel hat auch sein Gutes.

Der historische Fuhrpark – im Augenblick 34 Automobile und 20 Traktoren – führt hingegen direkt zurück zu den Wurzeln. „Wir haben uns auf den Zeitraum zwischen Kutsche und KdF-Wagen spezialisiert“, sagt Jakob Iglhauser, 42, rühriger Geschäftsführer seit 2015. Der Fokus liegt damit vor allem auf Porsches Wiener Schaffen für die „k. u. k. Hofwagenfabrik Jacob Lohner“ und für Austro-Daimler.

Einige der Preziosen sind wahre Meilensteine der Mobilität, der Lohner-Porsche „Mixte“ von 1901 zum Beispiel, ein Hybrid-Fahrzeug, bei dem ein 5,5-Liter-Verbrennungstriebwerk die elektrische Energie für die beiden vorderen Radnaben-Motoren generiert. Oder der „Prinz-Heinrich-Wagen“ von 1910 in windschlüpfiger Tulpenform. Oder der „Kaiserwagen“, dem Auto-Verächter Franz Joseph I anno 1911 zum Geschenk gemacht. Die Staatslimousine zeichnet sich durch ungewöhnlichen Hochwuchs aus. „Der Kaiser beugt sein Haupt nur vor Gott“, pflegte Franz Joseph zu renommieren. So musste sich Majestät nicht verbiegen.

90 Prozent seiner Schützlinge seien fahrbereit, sagt Jakob Iglhauser sachlich, bis Ende des Jahres sollen es alle sein. Selbst der betuliche Lohner-Porsche wird gelegentlich vom Sockel geholt, wie 2011 für die traditionelle Fernfahrt London–Brighton, Pilot: Ernst Piëch. In der buckligen Wasserwelt rund um Mattsee sind die königlichen Karossen der Kollektion „fahr(T)raum“ bekannte Erscheinungen. Die Publikumsreaktion ist durch und durch positiv, Winken und ein fröhliches „Hallo“ überall. Alte Autos stimmen selbst den ärgsten Wutbürger versöhnlich. Man kann sie für Events aller Art mieten, vor allem, wenn sich in dem Städtchen wieder einmal zwei Menschen entschlossen haben, den Bund fürs Leben zu wagen. „Wir hoffen dann immer, dass Herr Piëch nicht selber fahren möchte“, lässt Iglhauser durchblicken. „Er ist ein Racer.“

Gerne streut man auch weiter wie vor kurzem anlässlich zweier indischer Hochzeiten in Wien. Vorsichtshalber seien seine rollenden Klassiker von sechs stämmigen Security-Männern eskortiert worden, erinnert sich Iglhauser: „Die Inder gehen bei diesen Gelegenheiten über Tische und Bänke und machen auch vor einem Autodach oder einer Motorhaube nicht halt.“ Oberstes Ziel: Die Begegnung mit der Mobilität von einst soll zur ganzheitlichen Erfahrung werden: „Wenn du in einem modernen Auto die Tür zuschlägst, sperrst du die Welt aus, mithin das Mechanische des Fahrens. So ein Austro-Daimler ächzt, knattert, vibriert und riecht“, schwärmt Iglhauser. Auch Kinder dürfen teilhaben, wenn sie beispielsweise im Simulator auf einem Porsche-Trecker über virtuelle Flachgauer Feldwege rumpeln.

Der Terminkalender der „Erlebniswelten“ ist prall gefüllt, das Programm bunt. So gab es eine Formel-Vau-Sonderausstellung, Stuntman Erich Glavitzka zeigte seinen Film über die Dreharbeiten zu Steve McQueens Le-Mans-Epos von 1970, und der Wiener Restaurierungs-Künstler Alexander Diego Fritz präsentierte seinen Lindner-Porsche, jenen wahr gewordenen DDR-Männertraum, den er aus einer Rostlaube sublimiert hat. Bei 40 000 Besuchern wie im vorigen Jahr wird es nicht bleiben. Smartphone und Playstation sind keine Konkurrenz. Nicht einmal die VR-Brille.

HARTMUT LEHBRINK

FOTOS: HERSTELLER (4)

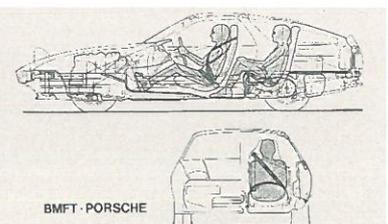
67 993



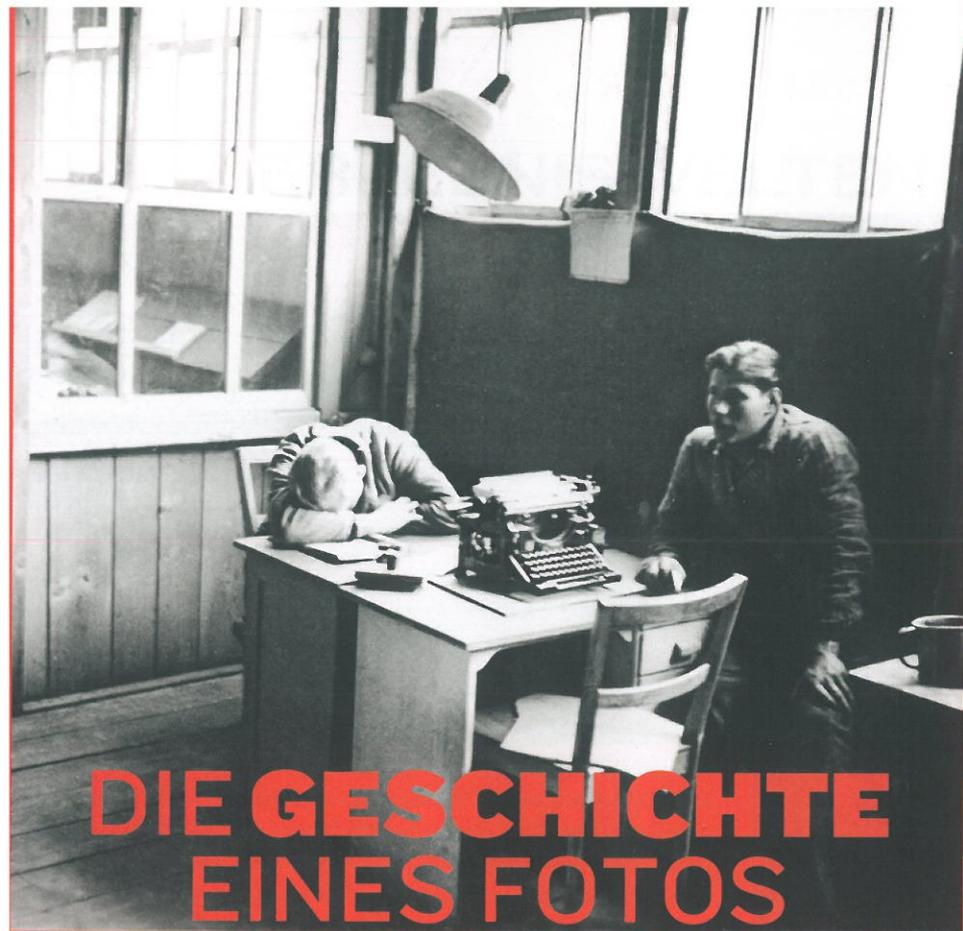
Als letzte 911-Evolutionsstufe mit luftgekühltem Boxer schreibt der 993 Geschichte. Er gilt als vierte Generation des 911 und ist bis heute sehr beliebt. | 1993

68 995

Im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie erarbeitet Porsche eine Pkw-Studie. Als Basis der Untersuchung dient der Typ 928. | 1978



BMFT · PORSCHE



DIE GESCHICHTE EINES FOTOS

MITTAGSPAUSE IN EINER BARACKE, UND VON PORSCHE KEINE SPUR

Baden-Baden ist tatsächlich ein Schauplatz der Porsche-Geschichte, ein kleiner nur, doch entscheidend für alles, was später kommen sollte.

Es ist Ende 1946, als Herbert Linge, ein Porsche-Mechaniker, von seinem Wohnort Weissach nach Baden-Baden zieht, von der amerikanisch in die französisch besetzte Zone. Im Dezember 1945 waren hier Professor Porsche, sein Sohn Ferry sowie sein Schwiegersohn Anton Piëch während eines Treffens mit französischen Regierungsvertretern verhaftet worden.

Für Herbert Linge ist das Grund genug, nach Baden-Baden zu folgen. Linge, 1928 geboren, hatte bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG seine Lehrzeit noch im Krieg beendet. Er war Jahrgangsbester, er schätzte den alten Professor sehr, der immer spät-

vormittags durch die Lehrwerkstatt gegangen war und jeden Lehrbuben mit Handschlag begrüßt hatte. Falls es mit dem Konstruktionsbüro Porsche irgendwann weitergehen sollte: Herbert Linge will unbedingt dabei sein.

22 Monate bleibt Porsche in Haft, der Freispruch folgt erst 1948. Linge findet in dieser Zeit Arbeit beim „Centre de controle de Volkswagen“, wo dieses Foto 1947 oder 1948 entsteht: eine karge Mittagspause, vor Kälte schützt eine alte Armeedecke an der Wand. Rechts sitzt Herbert Linge, den Blick nach vorne, wie stets in seinem Leben. Es geht dann rasch weiter, der erste 356 wird fertig. Linge bleibt bei Porsche – bis heute: Am 11. Juni wird der spätere Rennfahrer 90 Jahre alt.

FOTOS: HERSTELLER (ZL) PORSCHE

IMPRESSUM

Chefredakteur
Christian Steiger
(verantwortlich für den Inhalt)

Art Director
Peggy Hiltrop

Chef vom Dienst
Mario Pukšec, Jennifer Kühn (stv.)

Geschäftsführender Redakteur
Maximilian Bitter

Creative Direction & Design
Nicole Krohn : Design, Hamburg

Produktion
Svenja Herm, Nadine Hoff, Laura Kluczny

Schlussredaktion
Stefan Paul, Sandra Pietsch

Koordination
Thomas Lammertz

Bildbearbeitung
Hauke Johannsen, Bernd Kliner,
Heiko Loose, Marco Weidig

Leserredaktion
Stephan Puls,
redaktion@motorrevue.de

Autoren dieser Ausgabe
Wolfgang König, Jan-Henrik Muche,
Hartmut Lebrink, Thomas Wirth

Gesamtanzeigenleitung
Benjamin Schewpe (verantwortlich für
den Inhalt der Anzeigen)

Herstellung
Thomas Künne; Andy Dreyer

Vertrieb
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
Vertriebsleitung: Benjamin Frank

Druck
Kuncke Druck GmbH,
Kornkamp 24, 22926 Ahrensburg

Verlag
Axel Springer Auto Verlag GmbH,
Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg;
Telefon: 0 40-3 47 00,
www.axelspringer.de

Geschäftsführer
Frank Mahlberg, Christian Nienhaus

General Manager
Stephan Fritz

Verlagsreferent
Florian Müller

69 996



Die fünfte Generation der 911-Baureihe startet als 996 in eine neue Ära: Die Karosserie fällt größer aus, luftgekühlte Motoren gibt es keine mehr. | 1997

70

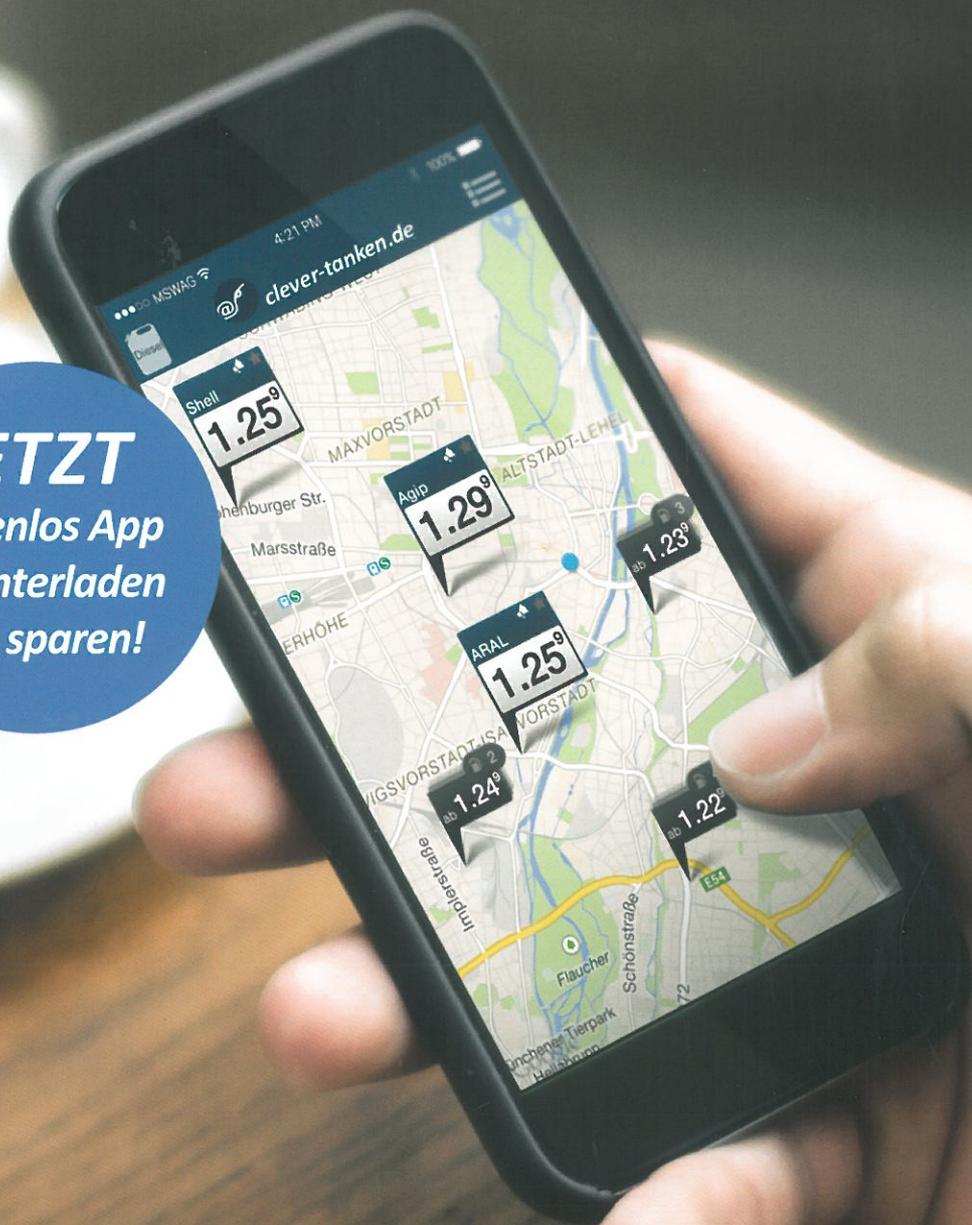
997

Runde Scheinwerfer kehren mit dem 997 zurück, der sechsten 911-Auflage. Die Technik ändert sich erst mit der Modellpflege 2008 wesentlich. | 2003



OHNE UMWEGE ZU ALLEN TANKVORTEILEN.

JETZT
kostenlos App
herunterladen
und sparen!



[clever-tanken.de](https://www.clever-tanken.de)



Ein Unternehmen der **Auto Bild** Gruppe

911 550 904 956 991
970 360 959 906 970 360 928 970 360 956
970 356 928 917 360 356 906 959 550 906
911 550 906 959 970 360
970 360 360 360 970 360
356 959 906 906 906 **Pure numbers**
970 360 356 956 **write history**
959 906 970 991 917 356
917 360 906 550
959 356 970 904
906 360 356 917 360
904 959 356 906 970
959

70 Jahre **Porsche** –
Herzlichen Glückwunsch!

magna.com

