



**DAS GEHEIME LAGER
VON PORSCHE**

THIS MUST BE HEAVEN

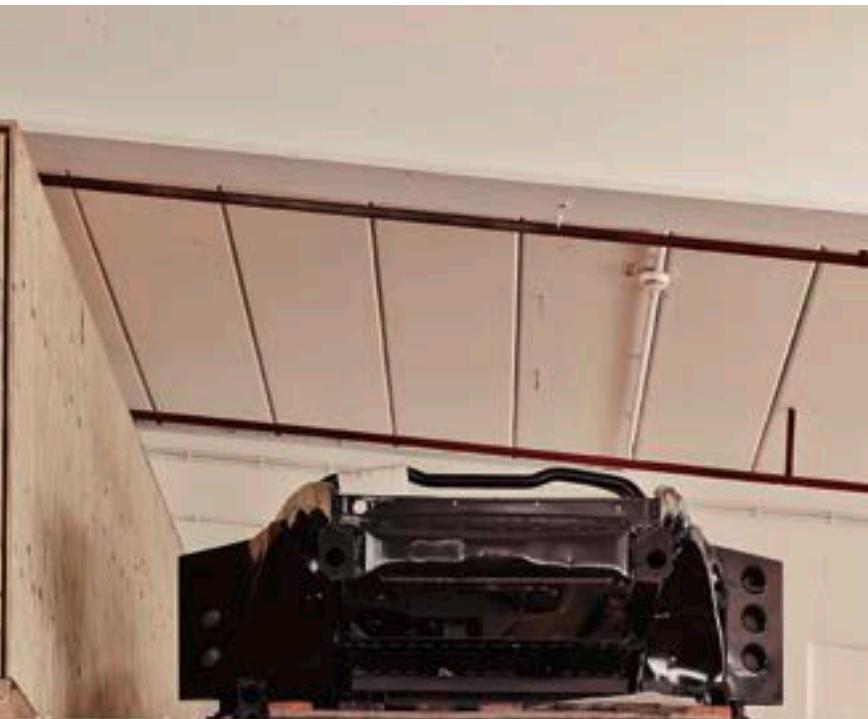
Die am besten gehütete Tür ist nicht etwa die zum Dracula Club in St. Moritz. Die am besten bewachte Tür ist die, die sich leise surrend irgendwo zwischen Korntal-Münchingen und Stuttgart-Stammheim öffnet und man muss nicht unbedingt vollkommen Porsche-verrückt sein, um angesichts dessen, was sich hinter ihr verbirgt, augenblicklich auf die Knie zu gehen. This must be heaven!

TEXT

DAPHNA UTE WILDEMANN

FOTOS

STEFFEN JAHN

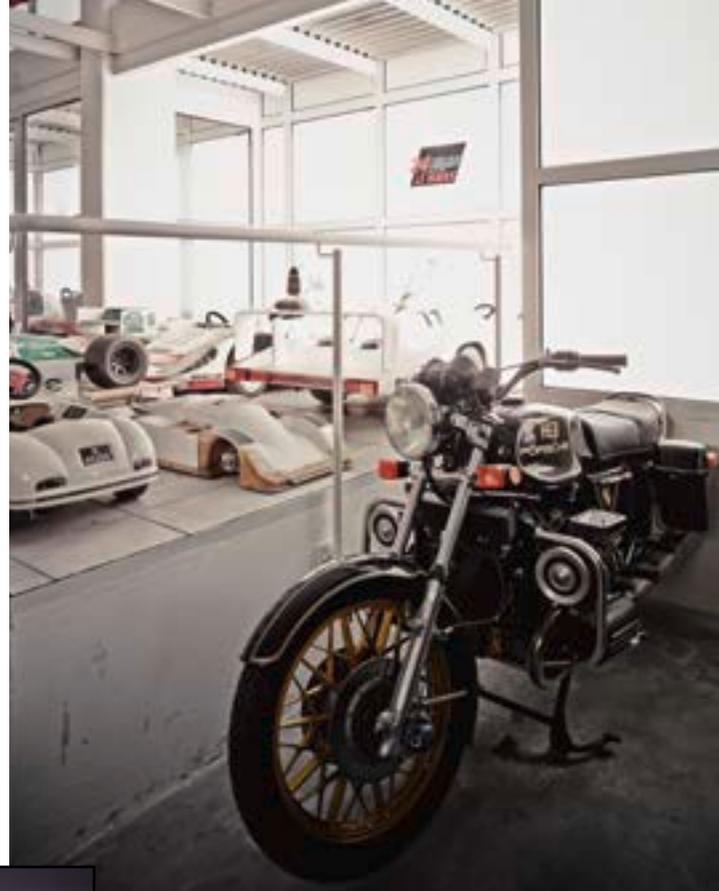




ICH FÜHLE MICH SCHON EIN KLEINES BISSCHEN WICHTIG, HIER IM ALLERHEILIGSTEN, DENN REIN DÜRFEN NUR BESONDERE GÄSTE, PORSCHE VORSTÄNDE ODER PRESSELEUTE, DIE HÖFLICH FRAGEN. PSSST! VOR EINER WOCHEN WAR DER AC/DC FRONTMANN HIER. HEIDEWITZKA, DENKE ICH, ZUSAMMEN MIT IHM, DAS WÄRE EIN SPASS GEWESEN.

Benjamin Marjanac, der Verwalter der Porsche Sammlung, geht mir voraus in die 9.500 Quadratmeter große Halle und schon ein paar Schritte später bleibt mir fast der Atem weg. Stellen Sie sich bitte einfach einen Ort vor, an dem alle, aber auch restlos alle Porsche, ob Serienmodell, Prototyp, Konzeptstudie oder Rennsportler untergebracht sind, die von 1948 bis heute gebaut wurden. Verdeckt unter weißen Hauben oder ohne, aufgebockt oder auf Pneu, in offenen Regalen oder in Boxen bis unter die Decke gestapelt stehen sie da. 250, in Worten zwei-hun-dert-fünf-zig Porsche. Automatisch kommt mir der verführerische Cocktail aus Benzin und verbranntem Gummi in die Nase und es ist, als höre ich hier und da noch ein paar Gelenke ticken, durchgewärmt vom letzten Rennen. Soviel ist klar, das hier werde ich so schnell nicht vergessen.

Wir biegen um die Ecke und schon stehe ich vor den ganz Großen, den Le-Mans-Legenden. Dem Rothmans Porsche 962 C Original Le-Mans-Siegerfahrzeug aus 1987 mit Al Holbert, Hans-Joachim Stuck und Derek Bell – einem der besten Rennfahrer der Motorsportgeschichte und neben Jacky Ickx ein echter Köhner im 962. Rund 54 Siege und zahlreiche Meisterschaften fuhr der 962 von 1984 bis 1991 für Porsche ein. Neben dem Rothmans der 936, den das Werksteam 1976 bis 1979 und dann wieder 1981 in der Sportwagen-Weltmeisterschaft und beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans fuhr. Gegenüber ein seltener 993 GT1 und der 911 (1996) GT1, der 1998 in Le Mans gewann, bis sich, 17 Jahre später, dann der 919 Hybrid den Pokal holte.



VON LINKS OBEN NACH RECHTS UNTEN:

PORSCHE GT2 RS UND GT3 RS.
HÄUFIG IM EINSATZ BEI VERANSTALTUNGEN
IM IN- UND AUSLAND.

HESS-PORSCHE MOTORRAD
MIT PORSCHE 356ER MOTOR.

PORSCHE 804 F1.

ARBEITSPLATZ IM PORSCHE 959
PARIS DAKAR AUS 1986.





VON LINKS OBEN NACH RECHTS UNTEN:

PORSCHE-TRANSAXLE-MODELLE 944
TURBO CUP „PINKY“ UND 924 „MONNET“.

RESTAURATIONSPROJEKT:
DER ERSTE PORSCHE 917/30 SPYDER.

911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER PROTOTYP,
VW KÄFER DIESEL PROTOTYP.

[PORSCHE.COM](https://www.porsche.com)

Nur wenige Schritte weiter entdecke ich den 935, einer der erfolgreichsten serien-nahen Rennwagen, mit dem Porsche von 1976 bis 1979 vier Jahre hintereinander die Markenweltmeisterschaft und 1979 die 24 Stunden von Le Mans gewann, flankiert von einer absoluten Legende, dem Porsche 917, mit dem Porsche 1970 erstmals den Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans für sich verbuchte. Und neben diversen FIA-Gruppe C Fahrzeugen stellt mir Marjanac dann auch den 73er 911 RSR vor, der in diesem Jahr wieder bei der Targa Florio starten wird. Klasse!

Wir bleiben vor einem 904 Carrera GTS stehen, einem der schönsten Porsche überhaupt. Von Ferdinand Alexander Porsche entworfen, kam er in den frühen 60ern mit 4- und 6-Zylinder-Motoren auf den Markt. Das Prachtstück hier ist ein Umbau für König Hussein von Jordanien, eine von nur zwei 8-Zylinder-Varianten.

Eines der derzeit am meisten eingesetzten Fahrzeuge der Sammlung ist der Porsche 718 RS 60. Einher mit der Modellpflege des Porsche Boxster und Cayman ging die neue Namensgebung – Porsche 718 Boxster und Porsche 718 Cayman. Im Hinblick auf die Entwicklungsgeschichte der Modellreihe eine logische Konsequenz.

Prominent im Raum ein Restaurationsprojekt. Ein 917, um dessen Wiederherstellung sich Porsche Classic in Freiberg am Neckar kümmern wird. Neben einer langen Reihe 911er, einer 918 Spyder Karosserie und diversen Indy Cars aus den 80ern und frühen 90ern ein sehr ungewöhntes Bild: ein Porsche Carrera 4 Cabriolet mit Original Fahrradträger und Anhängerkupplung. Irgendwie amüsant, die Vorstellung, einem Porsche mit Wohnwagen auf der Autobahn hinterher zu zuckeln.

In der Prototypen- und Vorseriensammlung stehe ich dann vor einem meiner persönlichen Highlights, einem bordeauxroten Porsche 928 H 50, ein 310 PS starker Vierventiler-Achtzylinder aus den 80er-Jahren, einer der ersten vollwertigen 4-sitzigen Sportwagen mit Schmetterlingstüren und um 30 Zentimeter längerem Radstand. Ein wirklich bildschönes, beeindruckendes Fahrzeug, das lange im Besitz der Familie Porsche war, aber nie zur Serienreife kam.

Die Tradition der Markenpokale begann mit dem 944 Turbo Cup und mit einer neuen Idee von Porsche: Seriennahe Fahrzeuge, die auch mit dem geregelten Dreiwegen-Katalysator ausgerüstet sind, fahren Rennen mit bleifreiem Benzin. Hier in der Sammlung entdecke ich den „Pinky“, flankiert vom 924 „Monnet“, der erste Porsche mit wassergekühltem Frontmotor und Transaxle-Antriebskonzept; im Hinblick auf die kommende Sonderausstellung „40 Jahre Transaxle“ ein sehr wichtiges Fahrzeug im Bestand.

Auf einem kleinen Podest stehen – selbstverständlich ebenso akkurat dokumentiert – mit Rasenmäher-Motoren betriebene Mini-Porsche für Kinder. Davor ein absolutes Novum: das Heß-Porsche Motorrad, entwickelt und gebaut von Porsche Feinmechaniker Peter Heß. Angetrieben von einem 356er Motor leistete die wuchtige Maschine 60 PS und brachte es auf gute 180 km/h.

Vorbei an etlichen GT2 und GT3, die regelmäßig bei Veranstaltungen im In- und Ausland im Einsatz sind, erreichen wir eine weitere, riesige Halle und stehen direkt vor einem zum Anbeten schönen Ur-Elfer, einem 911 2.0 in Schiefergrau und mit rotem Leder. Ich bin verliebt!



TECHNOLOGIETRÄGER: DER PORSCHE 959 GRUPPE B STUDIE, BAUJAHR 1983, MIT 450-PS-BOXERMOTOR, WASSERGEKÜHLTEN ZYLINDERKÖPFEN UND BITURBO-REGISTERAUFLADUNG, ELEKTRONISCH GEREGELTEM FAHRWERK, ALLRADANTRIEB UND AERODYNAMISCH OPTIMIERTER KAROSSERIE.





DER PORSCHE 550 SPYDER, BAUJAHR 1954, WAR DER ERSTE, SPEZIELL FÜR DEN RENNSPORTEINSATZ ENTWICKELTE PORSCHE. AUF DER CARRERA PANAMERICANA 1954 GLÄNZTE ER MIT DEM KLASSENSIEG UND EINEM DRITTEN GESAMTRANG.

Ein hochinteressantes Fahrzeug ist zweifelsohne auch der 911 Carrera 3.2 Speedster Prototyp; ein sehr flacher Elfer mit Beifahrersitzabdeckung, der auf der IAA 1987 für großes Aufsehen sorgte. Hier im Allerheiligsten steht ein perlmuttfarben lackiertes Exemplar (ein französischer Sammler ließ sich mit Zustimmung von Porsche sein eigenes Fahrzeug extern anfertigen). Selbst das Interieur ist mit perlmuttfarbenem Leder überzogen. Ich lasse meine Finger über das Leder gleiten, zu verführerisch ist die schöne Patina. Gerade einmal 158 Kilometer hat das Schätzchen auf dem Tacho. Wie neu steht er da, wunderschön.

Einer der Kollegen macht gerade einen 959 Gruppe B Studie aus dem Baujahr 1983 verladefertig. Eine Hochleistungsmaschine, die 1983 auf der IAA als Technologieträger das technisch Machbare repräsentieren und die Innovationskraft der Marke belegen sollte. Angetrieben von einem 450-PS-Boxermotor mit wassergekühlten Zylinderköpfen und Biturbo-Registerraufladung nahm der 959 ohne mit der Wimper zu zucken die 300-km/h-Marke und wurde dank elektronisch geregeltem Fahrwerk, Allradantrieb und aerodynamisch optimierter Karosserie zukunftsweisend für nachfolgende Porsche Sportwagengenerationen. Insgesamt 292 Mal wurde er gebaut; ein unschätzbar wichtiges Fahrzeug für Porsche.

Endlich stehen wir vor den Holzboxen, in denen sich die Autos wie Matchbox bis unter die Decke stapeln. *(Ich wollte schon vor gut einer Stunde demonstrativ dorthin abbiegen, aber Benjamin Marjanac behält sich das Regal mit Recht bis zum Schluss vor).* Langzeitkonservierung nennt Porsche die Unterbringung der originalgetreuen Rennwagen in den Boxen. In der oberen Reihe links schlummert ein Porsche Chassis für einen vierradgetriebenen Rennwagen. Direkt unter ihm ein 944 Rennwagen aus dem Jahr 1984, in der Mitte ein 924 GTR aus 1981 und rechts außen ein 924 GTP Original LeMans-Einsatzfahrzeug aus dem Jahr 1981, gefahren von Walter Röhrl und Jürgen Barth. Die Flunder mit der „7“ auf der Nase ist der Porsche 906 Bergspyder, der als Ollon Villar, benannt nach dem Bergrennen 1965 in der Schweiz mit Gerhard Mitter am Steuer, in die Geschichte einging. In der Mitte macht sich ein 962 C Sechszylinder-Turbo mit Wasserkühlung, 2994 ccm Hubraum und satten 700 PS breit. Die Reihe komplett macht ein Porsche Indy 90 P 006 aus dem Baujahr 1990, eine Fahrzeugreihe, mit der Porsche ab 1987 bei den CART Rennen in Amerika antrat.

Das Regal markiert dann auch das Ende meiner Nachhilfestunde in Sachen Porsche Automobilgeschichte. Ich möchte mich jetzt hier einschließen lassen, denke ich, einen Tag oder zwei und mich selbst durch die Gänge lesen wie durch eine Bibliothek. Aber ausgemachten Narren wie mir bleibt ja immer noch der Nürburgring. Und das Museum. Die Transaxle-Ausstellung ab Ende April werde ich mir auf keinen Fall entgehen lassen.