

PORSCHE • 70 JAHRE

ES GIBT NICHTS VERGLEICHBARES



RANDY LEFFINGWELL

Motor
buch
Verlag

PORSCHE



RANDY LEFFINGWELL

MIT FOTOS VON MICHAEL FURMAN

**Motor
buch
Verlag**



INHALT

Dank **6**

EINLEITUNG

70 Jahre Porsche **8**

KAPITEL 1

Der Stammvater

1948 Typ 356 Gmünd Coupé **12**

KAPITEL 2

Die Rennmaschine

1953 Porsche 550 Spyder **18**



KAPITEL 3

Die ABC-Schützen

1955–1965 Porsche Typ 356 **26**

KAPITEL 4

Der Aufstieg

1962 Typ 804 Formel-1-Wagen **36**

KAPITEL 5

Neue Materialien

1964 Porsche Typ 904 Carrera GTS **40**



KAPITEL 6

Porsche neu definiert

1964–1965 Typ 901/902 **46**

KAPITEL 7

Targa statt Cabrio

1967 Porsche Typ 911 S Targa **52**

CHAPTER 8

Die Geburt einer Legende

1968 Porsche Typ 911 R **56**

KAPITEL 9

Ziele erfasst

1966 Typ 906 / 1967 Typ 910 / 1968 Typ 907 /
1968 Typ 909 / 1968–1969 Typ 908 **62**

KAPITEL 10

Ziel bekämpft

1969–1972 Typ 917 K und 917 L **68**



KAPITEL 11

Arbeiten für einen Partner

1970 Typ 914 und 914/6 **76**

KAPITEL 12

Neue Technologie

1972–1973 Typ 917/10 und 917/30 **82**

KAPITEL 13

Die Verbesserung einer Legende

1973 Typ 911 Carrera RS 2.7 **90**



KAPITEL 14

Die Geburt einer Marke

1975 Typ 930 Turbo **98**

KAPITEL 15

Schlag gegen die Konkurrenz

1976 Typ 934 und 935 Coupés **106**

KAPITEL 16

Porsche ein weiteres Mal neu definiert

1976 Typ 924 / 1978 Typ 928 /
1982 Typ 944 / 1992 Typ 968 **112**



KAPITEL 17

Konkurrenz abgehängt
1982 Typ 956/962 **122**

KAPITEL 18

Neue Horizonte
1984 TAG-PO1 **128**

KAPITEL 19

Legende nochmals verbessert
1986 Typ 959 **134**

KAPITEL 20

Allrad für alle
1990 Typ 964 Carrera 4 **142**

KAPITEL 21

Das Ende einer Ära
1994 Typ 993 **150**

KAPITEL 22

Auf Augenhöhe
1996–1998 Typ 911 GT1 **156**

KAPITEL 23

Noch eine Neudefinition
1997 Typ 986 Boxster **166**

KAPITEL 24

Notwendigkeit akzeptiert
1998 Typ 996 **172**

KAPITEL 25

Und noch eine Neudefinition
2002 Cayenne **178**

KAPITEL 26

Neuer Supersportler
2004 Carrera GT **184**

KAPITEL 27

Technik und Design verfeinert
2005 Typ 997 **190**

KAPITEL 28

Zurück im Ring
2006 RS Spyder **196**



KAPITEL 29

Neues Bindeglied
2006 Typ 987 Cayman **200**

KAPITEL 30

Neudefinition Nr. 5
2009 Panamera **206**

KAPITEL 31

Zurück in die Zukunft
2011 Typ 918 Spyder **214**

KAPITEL 32

Aus einer anderen Welt
2012 Typ 991 **220**

KAPITEL 33

Kühne Idee fortgesponnen
2014 Macan Typ 95B **228**

KAPITEL 34

Spannung angelegt
2014 Porsche Typ 919 Hybrid LMP1 **234**

KAPITEL 35

Modellgepflegt und zwangsbeatmet
2016 Typ 991/II Carrera und Carrera S **238**

KAPITEL 36

Porsche definiert sich neu – schon (und immer) wieder
2020 Mission E **246**

Fazit **250**

Neue Motorsport-Strategie **253**

Impressum **256**





DANK

Jede Geschichte ist nur so gut wie die Recherche, die Berichterstattung und die Schlussfolgerungen, die hinter ihr stehen. Seit nunmehr zehn Jahren habe ich das Glück, mit dem Leiter des Porsche-Archivs, Dieter Landenberger, zusammenzuarbeiten; noch länger sogar mit Jens Torner, Leiter des Porsche-Fotoarchivs.

Diese beiden Männer, die ich inzwischen zu meinen Freunden zählen darf, haben in unermesslicher Art und Weise geholfen, meine Berichterstattung über Porsche besser, interessanter, genauer und sachlicher zu machen. Für ihren Einfluss und ihre Unterstützung stehe ich tief in ihrer Schuld. Darüber hinaus möchte ich mich bei Yvonne Knotek und Tobias Maurer, Mitarbeiter des Porsche-Archivs, für ihre großzügige Hilfe beim Auffinden von Menschen, Geschichten, Informationen und Bildern bedanken.

In den vergangenen 25 Jahren habe ich andere Bücher über Porsche veröffentlicht. All jenen Ingenieuren, Designern, Managern und Rennfahrern, die ihre Zeit geopfert haben, um mir die Porsche-Geschichte zu erklären und zu beleuchten, bin ich sehr dankbar. Dabei sind mir die Informationen und Erzählungen von August Achleitner, Jürgen Barth, Derek Beil, Helmut Flegl, Bernd Kahnau, Eugen Kolb, Thomas Krickelberg, Roland Kussmaul, Harm Lagaay, Grant Larson, Horst Marchart, Hans Mezger, Erhard Mössle, Valentin Schäffer, Gerhard Schröder, Peter Schulz und Rolf Sprenger besonders in Erinnerung geblieben.

Die schönsten Fotografien in diesem Buch stammen von Michael Furman und seinem Team. Michael hat eine ganz besondere Liebesbeziehung zu Porsche, und eines seiner Bilder ziert das Cover meines ersten Buches über die Marke, *Porsche Legends*. Ebenso dankbar bin

ich für die besondere Großzügigkeit und tiefe Freundschaft von Robert und Jeanie Ingram, deren außergewöhnliche Sammlung in Nord-Carolina Porsches 70-jährige Geschichte dokumentiert. Weiterer Dank gilt dem Simeone Foundation Automotive Museum, William »Chip« Connor, dem verstorbenen Matthew Drendel sowie Jeff und Marge Lewis.

Die Idee zu diesem Buch über die Geschichte der Marke Porsche und den sie umgebenden Kult entstand zusammen mit meinem Verleger Zack Miller. Das Konzept hat mich von Anfang an fasziniert und bietet eine neue Sichtweise auf die Errungenschaften dieser Firma in den Jahrzehnten, die sie entscheidend beeinflusst haben. Dank gebührt meinem langjährigen Lektor Darwin Holmstrom für seine steten Bemühungen, einen besseren Autoren aus mir zu machen.

Abschließend möchte ich vier Freunden danken – Dave Engelman, Warner Hall, George Reilly und Pete Stout – die in den letzten Jahren Versuchskaninchen für Ideen und Konzepte waren und die Auszüge gelesen und/oder Vorschläge gemacht und so meine Arbeit deutlich verbessert haben. Diesen Vieren widme ich dieses Buch. Danke!

Randy Leffingwell
Santa Barbara, CA



EINLEITUNG

70 JAHRE PORSCHE

Die Züricher Bahnhofstraße, auf beiden Seiten gesäumt von jahrhundertealten Gebäuden, war in der politisch neutral gebliebenen Schweiz der Nachkriegsjahre die Hauptfinanzmeile der Stadt. An einem Nachmittag im Spätsommer 1950 trafen dort zwei Männer – der eine ein ortsansässiger Architekt namens Richard von Senger, der andere der österreichische Anwalt Dr. Anton Piëch – auf einen Dritten.

Als Schweizer genoss von Senger völlige Reisefreiheit im Nachkriegseuropa. Der Autoliebhaber war der Schweizer Vertreter für Automobile der Marke Preston Tucker. Mit dem Anwalt Piëch hatte er verhandelt, inwiefern von Senger der schweizerische Exklusivhändler für jene Fahrzeuge werden könnte, die die Frau des Anwalts, Louise, und ihr Bruder Ferry Porsche im österreichischen Gmünd produzierten. Von Senger hatte Gmünd besucht und den Kauf von zehn neuen Porsche-Autos in die Wege geleitet, dazu den eines offenen Prototypen, der zwei Jahr zuvor gebaut worden war. Von Senger war gerissen und ein wenig doppelzüngig, eine zwielichtige Gestalt. Um seine Verhandlungen mit Piëch abzuschließen, hatte er einen Klienten dazu überredet, ihm 50.000 Schweizer Franken zu leihen. Der Klient, ein Hotelbesitzer namens Bernhard Blank, vertraute von Senger und gewährte ihm den Privatkredit, ohne zu zögern. Von Senger plante, die Autos zu verkaufen, das geliehene Geld zurückzuzahlen und den Gewinn einzusacken, ohne Blank darüber zu informieren.

Als von Senger und Piëch an diesem Tag Blank auf der Bahnhofstraße treffen, trägt Piëch das klassische Ensemble eines österreichischen Geschäftsmannes: ein mittelgrünes Anzugjackett im Militärstil mit einer einzelnen Schulterklappe und Knickerbocker. Er unterscheidet sich so deutlich von der auf der Züricher Straße vorherrschenden westeuropäischen Kleidung. Blank begrüßt von Senger, der ihm Piëch nicht vorstellt.

Piëch erkannte sofort, dass von Senger Blanks Geld ohne dessen Wissen benutzte. Und so geschah es, dass in diesen Nachkriegstagen voller Möglichkeiten und Opportunisten zwar Richard von Senger die ersten zehn Porsche bestellte – importiert wurden sie jedoch von Bernhard Blank, der zugleich als Porsches einziger Händler in der Schweiz, in Europa und darüber hinaus agierte.

Eine solche Verbindung öffnete die Grenzen zur übrigen Welt. Jahrzehnte später erklärte Ghislaine Kaes, Ferry Porsches Neffe und Sekretär, in einem Interview, dass viele Teile für die Autos weder in Österreich noch in Deutschland, sondern in der Schweiz produziert



wurden – Messinstrumente, Lampen, Verkabelungen, selbst das Aluminium für die Karosserie. Es erschien also sinnvoll, alle möglichen Quellen zu prüfen.

Blickt man zurück auf das Jahr 1945, so fällt es leicht, die Ressentiments der westlichen Welt gegenüber Deutschland zu verstehen, ebenso wie die Vorsicht im Umgang mit Österreich. Der US-Finanzminister Henry Morgenthau und Harry D. White, Ende des Zweiten Weltkrieges Chef der dem Finanzminister unterstellten Währungsforschungsabteilung, entwickelten einen karthagischen Friedensplan, der aus Deutschland eine Nation von Bauern, Ladenbesitzern und Handwerkern machen sollte. Selbst nachdem Präsident Franklin Roosevelt und der britische Premierminister Winston Churchill diesen Plan im Geheimen bereits wieder verworfen hatten, hielt sich die breite Überzeugung, dass von außen festgelegt werden musste, was Deutschland ausmacht, und dass dies zuallererst den Deutschen klar gemacht werden sollte. Eine Gruppe von Stabschefs ordnete im April 1945 als Ziel an, dem Land die vollständige industrielle Abrüstung aufzuzwingen und jegliche Versuche der wirtschaftlichen Rehabilitation zu blockieren. Unter dieser Prämisse traten am 17. Juli 1945 Henry Truman, Roosevelts Nachfolger als US-Präsident, der britische Premierminister Winston Churchill (der schon bald durch Clement Attlee abgelöst werden sollte) sowie der sowjetische Premierminister Joseph Stalin und ihre Repräsentanten in Schloss Cecilienhof in Potsdam zusammen, 24 Kilometer von Berlin entfernt. Dies war die dritte und zugleich bedeutendste der Nachkriegskonferenzen, bei der die Teilnehmer frühere Pläne zur Aufteilung Deutschlands in drei Besatzungszonen verfestigten. Frankreich, obwohl nicht zur Konferenz geladen, erhielt die Kontrolle über ein viertes Gebiet in Deutschlands Südwesten.

Im Laufe der nächsten 24 Monate veränderten sich jedoch die Haltungen. Während Frankreich und das Vereinigte Königreich immense Kriegsreparationszahlungen verlangten (wie sie es auch schon nach dem Ersten Weltkrieg getan hatten), stellten die Verhandlungsführer der Amerikaner – unter ihnen vor allem General Lucius Clay, seit Anfang 1947 Militärgouverneur des besetzten Deutschlands – klar heraus, dass Deutschland nur dann in der Lage sein würde, diese finanziellen Forderungen zu erfüllen, wenn das Land reindustrialisiert würde. Vor dem Krieg hatte Deutschland fabrikmäßig hergestellte Produkte nach Frankreich, Großbritannien und in andere Länder exportiert und Lebensmittel und Rohmaterialien importiert. Die Zerstörung der Infrastruktur – vor allem von Brücken und

Bahngleisen – verhinderte eine schnelle industrielle Wiederauferstehung, die Produktion erreichte kaum ein Drittel der Vorkriegsergebnisse. Im Winter 1946/1947 – bekannt als »Hungerwinter« – spendeten die USA und Großbritannien beinahe 1,5 Milliarden Dollar in Lebensmitteln. Trotzdem verhungerten noch viele Menschen, zum Teil auch als Ergebnis der US-Politik. Im folgenden Frühling ließen die Stabschefs eine neue Direktive verlauten: »Ein geordnetes, wohlhabendes Europa benötigt die wirtschaftlichen Beiträge eines stabilen und produktiven Deutschlands.« In Deutschland entwickelten sich das politische Denken und die Philosophie vom Konzept einer Selbstverwaltung (und dem Totalitarismus der Kriegszeit) hin zu einer Art sozialem Neoliberalismus, der den Wettbewerb des freien Marktes innerhalb einer stabilen sozialen, moralischen und politischen Struktur unterstützte. Dies war die Begründung einer »sozialen Marktwirtschaft« im Unterschied zu einer von der Regierung geführten und manipulierten Wirtschaft. Der sogenannte Ordoliberalismus, ein Begriff, der von Walter Eucken geprägt wurde, einem der ersten Befürworter dieses Modells, sah die Aufgabe der Regierung darin, einen Rahmen zu schaffen und aufrecht zu erhalten, der fairen Wettbewerb fördert und Kartellen vorbeugt, während er zugleich ein Sicherheitsnetz bietet, das die Schwachen und Benachteiligten auffängt. (Quelle: Yergin, Daniel, und Stanislaw, Joseph: »The Commanding Heights«, 1998).

Ludwig Erhard, ein Kollege Euckens, wird im März 1948 Deutschlands Wirtschaftsminister. Einen Monat später lief das Europäische Wiederaufbauprogramm an, bekannt als »Marshallplan«, mit einem Startkapital von fünf Milliarden Dollar für den Wiederaufbau und zur Weiterentwicklung in 16 europäischen Ländern. Mit dem Segen der USA, Großbritanniens und der französischen Regierung liberalisiert Erhard im Juni die Märkte und führt die Deutsche Mark als Ersatz für die inflationäre Reichsmark ein. Die neue Währung zirkulierte in den drei westlichen Zonen außerhalb von Berlin, was die Sowjets als Bedrohung für ihren Einfluss ansahen. Sie kappten alle Verbindungen mit West-Berlin (einer ohnehin in vier Zonen geteilten Stadt) und begannen am 24. Juni 1948 mit einer groß angelegten Blockade. Die Berliner Luftbrücke wurde eingerichtet, eine Versorgungsmaschinerie, die unter Verwendung hunderter alliierter Flugzeuge Tag für Tag Lebensmittel und lebensnotwendige Produkte nach Berlin schicken



und insgesamt mehr als 2,3 Millionen Tonnen Fracht transportieren sollte. Zur gleichen Zeit erließ Wirtschaftsminister Erhard aus der neuen Hauptstadt Bonn heraus das Verbot der zentralen Planung und hob – ohne die vorherige Zustimmung der Militärregierungen! – die Preiskontrolle für die meisten Lebensmittel und viele weitere gefertigte Waren auf: ein gewagter Versuch, das industrielle, kommerzielle und private Leben in Deutschland wiederzubeleben. Das Ergebnis dieser Bemühungen im westlichen Teil des Landes ist unter Historikern als »Wirtschaftswunder« bekannt. Vor diesen politischen Hintergründen und neu entstehenden Möglichkeiten spielt Ferry Porsche in seinem selbst auferlegten Exil in Gmünd, Österreich, mit dem Gedanken, auch seine eigene Firma neu zu gestalten und nach Wegen zu suchen, für seine Mitarbeiter neue Aufgaben zu finden, die über die Reparatur alter und maroder Automobile, ehemaliger Militärfahrzeuge und Landmaschinen hinausgehen.

OBEN: Porsche-Werksfahrer Dan Gurney ließ im Juli 1962 beim Großen Preis von Frankreich in Rouen-les-Essarts sämtliche Konkurrenten hinter sich. Für ihn wie für Porsche war das der erste Sieg in der Formel 1.

GEGENÜBER: Blick auf den Züricher Paradeplatz mit der Schweizer Kreditanstalt an der Ecke zur Bahnhofstraße. Im Bild links der Schweizer Bankverein. (Foto: Three Lions / Getty Images)

