

SPORT-SCHAU – TYP 64 „BERLIN-ROM-WAGEN“

SCHWARZES GOLD

Dieser Typ 64 war alles auf einmal: Rennwagen, Ur-Porsche, Teilesponder. Nur über Umwege, mit viel Glück und dank großer Hingabe fand der zweite von drei Berlin-Rom-Wagen zurück ins Leben.

Ein Berg von Teilen und Gerümpel, ein Eigenbau-Rennwagen, ein schrottreifer VW Bulli voll mit Kisten und Kartons, ein kaputtes Getriebe, eine unerklärliche Seriennummer. Im Chaos beginnt die nie für möglich gehaltene Wiederauferstehung des Typ 64 mit der Chassisnummer 38/42, die fast zehn Jahre dauert. Nicht lange angesichts der Tatsache, dass jener Ur-Porsche – der heute ein zentrales Ausstellungsstück des Hamburger Museums Prototyp ist – länger als 50 Jahre als verschollen galt.

Ein Exkurs in die Vergangenheit. Die Historie der drei gebauten Typ 64 ist kompliziert, und das gilt für die Phase der Entstehung (siehe Kasten „Typ 64 – Der Ahnherr“) ebenso wie für die Zeit danach. Es bedarf ganzer Wände voller Pläne und Skizzen, Tage des Schreibens, um Ver-

bindungen zu skizzieren und den Verlauf ihrer Viten zu beschreiben.

In Kurzform liest sich die Geschichte so: Drei Autos, nach ihrem geplanten Einsatzzweck auch „Berlin-Rom-Wagen“

Ab 1946 diente der Typ 64 dem Unternehmen Dr. Ing. h.c. F. Porsche in Gmünd, Kärnten als Firmenwagen. Nach Fertigstellung des ersten neuen Porsche 356.001 kaufte 1949 der Erfinder und

„ZURÜCK ZU PORSCHE KEHRTE DER WAGEN NIE – NICHT GESCHENKT, NICHT GEKAUFT, IRGENDWAS KAM IMMER DAZWISCHEN.“

genannt, wurden gebaut. Zwei von ihnen liefen bis 1945 in Diensten des Konstruktionsbüros Porsche, Krieg und Frieden überlebte am Ende nur einer der drei Typen 64. Allein dieses Fahrzeug mit der Chassis-Nummer 1, als einziges komplett erhalten (wenn auch mit Komponenten der übrigen Typ 64), beschäftigt seit langem die Historiker.

Rennfahrer Otto Mathé (siehe PORSCHE FAHRER 1-2009) den nun obsolet gewordenen Berlin-Rom-Wagen. Umgebaut auf Rechtslenkung, Mathé lenkte und schaltete wegen seines gelähmten rechten Arms mit links, diente er dem Tiroler als Rennauto. Zurück zu Porsche kehrte der Wagen nie – nicht geschenkt, nicht gekauft, irgendwas kam immer dazwischen.

Zurück in die Neuzeit: Als der Nachlass Mathés nach dessen Tod 1995 versteigert wird, verteilt sich seine Sammlung von ▶

Die Konturen des späteren 356 sind im fließenden Auf und Ab der Formen des Typ 64 schon zu erkennen. Tiefschwarz glänzt der Nitrolack, wie bei einem Konzertflügel.



Vorgesehen als Rennauto für öffentliche Straßen, erhielt der Typ 64 Winker.



Die konstruktive und optische Nähe des Typ 64 zum Kdf-Wagen war gewollt.



Mit Ausstellfenstern und Sonnenblenden war der Berlin-Rom-Wagen pragmatisch, aber komplett ausgestattet. Bei einem Langstreckenrennen durch halb Europa hätten solche Details über den Sieg entscheiden können.



Um im schmalen Innenraum Platz für zwei Insassen zu schaffen, wurden die Sitze versetzt montiert. Der Copilot saß weiter hinten als der Fahrer.



Der Kdf-Wagen-Instrumententräger ist mittig im Armaturenbrett platziert.



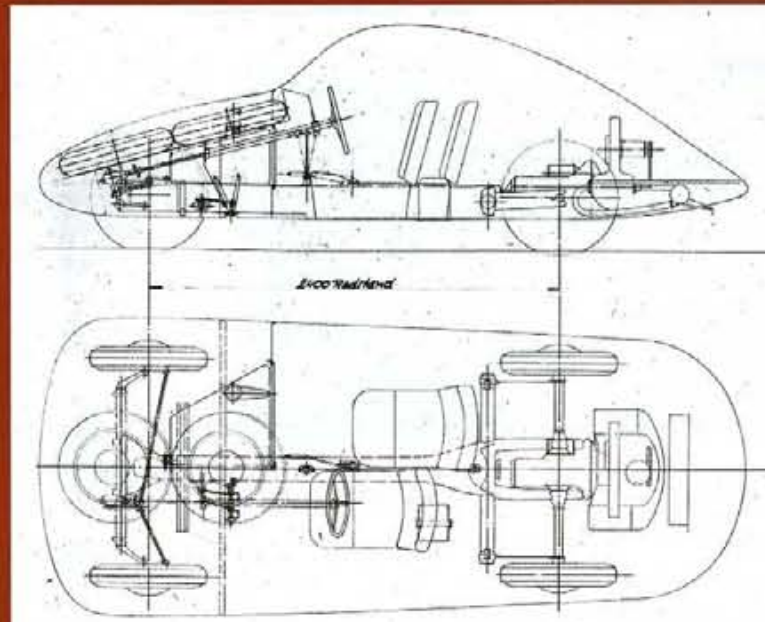
Vierzylinder-Boxer, luftgekühlt. Sieht bekannt aus, ist aber ein rund 32 PS starkes, leistungsgesteigertes 1,0-Liter-Vorgänger-Triebwerk des späteren Serienmotors.

Typ 64 – Der Ahnherr

Als Aushängeschild deutscher Ingenieurs-Kunst und Propaganda-Instrument sollte Typ 64 den Ruhm des „Dritten Reichs“ mehren, doch dann kam ihm der Krieg dazwischen. Ursprünglich geplant war der Einsatz des nach seiner vorgesehenen Fahrtstrecke benannten „Berlin-Rom“-Wagens für ein Langstrecken-Rennen zwischen den Hauptstädten der beiden Achsenmächte Deutschland und Italien (siehe PORSCHE FAHRER 4-2009).

1938 erhielt das Konstruktionsbüro Ferdinand Porsche den Auftrag, auf Basis des Kdf-Wagens (Typ 60) ein Wettbewerbsfahrzeug für diese Langstrecken-Fahrt zu entwickeln. Unter der Entwicklungsnummer VW 60 K10 (Typ 60, Karosserievariante 10) begann die Arbeit. Da eigene Porsche-Pläne für zwei ähnlich sportlich konzipierte Fahrzeuge, einen Porsche-intern als Typ 64 geführten und vom Kdf-Wagen abgeleiteten Sportwagen sowie den Typ 114 – ein strömungstechnisch ausgefeilter Mittelmotor-Rennwagen mit projektiertem V10-Motor – schon vorlagen, standen bereits 1939/40 drei fertige Autos für den Einsatz bereit. Das Ergebnis war eine Mischung den beiden Porsche-Konstruktionen, später von Porsche-Kennern als Berlin-Rom-Wagen oder Typ 64 genannt. Zwei ideale Vorgänger, drei Modell-Bezeichnungen und schließlich ein Auto – verwirrend.

Um propagandistisch Nähe zum neuen Volkswagen herzustellen, fanden optimierte Vierzylinder-Boxermotoren Verwendung, statt 23,5 um die 40 PS stark. In Verbindung mit der konsequent nach aerodynamischen Gesichtspunkten geformten Karosserie, gebaut bei Reutter in Stuttgart (oder laut anderen Quellen bei der Firma Rupflin in München), erreichte der Typ 64 eine Spitze von rund 145 km/h. Ein Rennen erlebte keiner der drei Typ 64, der Krieg vereitelte alle Pläne der geplanten Marathon-Tour. Karriere machte er dennoch, als Blaupause für den ersten Porsche von 1948, als Keimzelle der Marke.





Fahrzeugen und Teilen in alle Richtungen. Der Typ 64 mit dem berühmt gewordenen Kennzeichen T 2222 bleibt in Österreich, auch die Hamburger Thomas König und Oliver Schmidt, Gründer und Inhaber der Museums Prototyp, erwerben Teile des Nachlasses. Dazu gehören neben Mathés berühmtem Eigenbau, dem „Fetzenflieger“-Monoposto von 1953 (siehe PORSCHE FAHRER 2-2012) weitere Rennautos, ein Berg von Teilen und ein alter VW Bus T1, einst Firmenlastesel des Öl-Additiv-Herstellers Mathé Universal.

Kriegsbeute mit dem nachträglich aufgeschnittenen Dach wegen Ölmanagements der Motor festging, wurde er auf dem Grundstück der Familie Porsche stehen gelassen und zerlegt. Die brauchbaren Reste wurden dann mit dem kompletten Wagen Nr. 1 im Jahr 1949 an Otto Mathé verkauft. Der benutzte sie weiter, verbaut die Teile in seinen Eigenkonstruktionen und fuhr damit Rennen; etwas, das der Typ 64 nie geschafft hatte.

In der Hoffnung auf weitere Fundstücke arbeiten sich König und Schmidt durch den Teile-Berg des Otto Mathé, der nie etwas weggeworfen hatte. Das Typ-64-Lenkrad findet sich wiederverwendet in einem der Renn-Einsitzer, die aus Leichtmetall gefertigten Türgriffe liegen unter einem Haufen von Mathés patentierten Skibindungen in einem Karton im Laderaum des grünen VW-Transporters. Auch ein früher Motorblock taucht wieder auf, mit den anderen Teilen bildet er die Grundlage der Wiederauferstehung.

Um die Karosserie des Typs 64 aus Aluminium zu rekonstruieren, orientiert man sich an dem erhaltenen Wagen mit der Chassisnummer 1 und übernimmt die Besonderheiten von Nr. 2 aus den wenigen erhaltenen zeitgenössischen Fotos. Das erhalten gebliebene Zentralrohr bildet das Rückgrat der Konstruktion. Im Gegensatz zum verwandten Volkswagen, der auf einem Plattformrahmen aufbaut, bildet die Karosserie des Typ 64 mit dem

Fahrzeugsboden eine Einheit, ähnlich wie im Flugzeugbau. Um den Boden strömungsgünstig gestalten zu können, besitzt der Typ 64 ab Werk einen doppelten Boden, eine Art Sandwich-Bauweise, durch Leichtmetallstreben miteinander verbunden und gestützt.

gen-Motors, über die Polsterung der hintereinander versetzt angeordneten Sitze bis hin zum schwarzen Nitrozelluloselack. Der Berlin-Rom-Wagen, der Typ 64 mit der Chassisnummer 2, auferstanden aus Ruinen, fährt sogar. Keine Rennen, aber er fährt. Das ist aber eine andere Geschichte. ■

Kennzeichen, Verdunklungsblenden und die schmalen Reifen entsprechen den wenigen Bildern und Vorlagen, die den Berlin-Rom-Wagen Nr. 1 vor seiner Zerstörung zeigen.

WAGEN NR.1 DIENST ALS VORBILD

Penibel folgt die Rekonstruktion dem historischen Vorbild: vom leistungssteigerten Einliter, Vorläufer des Kdf-Wa-

*Text: Jan-Henrik Muche
Fotos: Andreas Beyer/Porsche/
Museum Prototyp*

Die Maße des Wagens mit der Chassis-Nummer 1 dienten der Herstellung einer Holzform, über welche die Alu-Bleche der Karosserie geschlagen wurden. Unter dem Zentralrohrrahmen sitzt der doppelte Fahrzeugboden.

DIE BRAUCHBAREN TEILE KAUFTE OTTO MATHÉ

Die Geschichte beginnt von neuem. Als das Viergang-Getriebe des Fetzenfliegers unter der Last eines stärkeren Motors schwächelt, findet sich bei der Instandsetzung die eingeschlagene Nummer 38/42. Auch Zentralrohr und Vorderachse des Eigenbaus tragen diese Ziffern. Nach langer Suche in Volkswagen- und Porsche-Archiven wird klar: Es handelt sich nicht um Komponenten früherer Kdf-Wagen. Die Teile stammen tatsächlich aus dem verschollenen Berlin-Rom-Wagen mit der Chassisnummer 2.

Dieses Fahrzeug hatte sein Ende nachweislich in der Hand US-amerikanischer Soldaten gefunden, die es rund um den Fundort Zell am See als Spielzeug für Spritztouren genutzt hatten. Als der

Mehr Infos unter: www.playmobil.de/porsche

playmobil

Knallrot und genauso sportlich wie das Original:
Mit dem Porsche 911 Carrera S von PLAYMOBIL wird das Kinderzimmer zur Rennstrecke!
Mit den exklusiven Tuningmöglichkeiten ist der 911er blitzschnell vom Coupé zum Cabrio umgebaut.
Ein echter Traum für alle Sportwagenfans!

911 Carrera S