



1949 Porsche 356 Gmünd-Coupé

# VIPs auf 4 Rädern

12 handverlesene Porsche 356 geben sich noch bis zum 27. März 2016 in der Sonderausstellung „356 VIP - Very Important Porsches“ die Ehre. PS-Raritäten, deren Charme schon James Dean erlag, sind zu bestaunen – und Sie sollten die VIPs auch nicht warten lassen.

In der aktuellen Sonderausstellung im Automuseum PROTOTYP in der Hafencity löst gerade ein komplettes Dutzend der außergewöhnlichsten Exemplare der Kult-Marke Porsche bei Kennern und interessierten Laien Begeisterungstürme aus, denn hier sind „bedeutende“ Porsche der 356er Reihe – Very Important Porsches eben – zu bewundern. Histo-

risch gesehen, begründete der 356 den Erfolg der Marke Porsche. Sein Debüt feierte er auf dem Genfer Automobilsalon im März 1949, und sorgte mit seiner innovativen Silhouette für Aufsehen bei der Weltpresse. Nach diesem positiven Feedback wurde die Serienproduktion gestartet, auch wenn Material und Kapital zu dieser Zeit noch äußerst knapp waren.

hinteren Kotflügel gibt es noch. Andere Karosseriebauer interpretierten den Porsche 356 auf ihre Art – stets in Abstimmung mit dem Designer Erwin Komenda und Ferry Porsche. In einer einzigen Ausstellung ein Gmünd-Coupé, ein Keiblcabriolet, ein Reutter-Coupé und ein Gläser-Cabriolet im Detail zu vergleichen, ist eine höchst seltene Gelegenheit. Da gerät so mancher der Museumsbesucher ins Schwärmen und im Freundeskreis wird schnell mal ein hitziger Favoriten-Contest gestartet, bei dem meistens das Porsche 356 1500 S USA De Luxe Cabriolet mit typischer Knickscheibe und erstmals abgesetzter Stoßstange gut abschneidet. Jedes der präsentierten Fahrzeuge wartet dabei mit seiner eigenen Geschichte auf: Das 356 Gmünd-Coupé wurde zum Beispiel zur besseren Sichtbarkeit im Straßenverkehr rot lackiert und danach prompt auf dem Weg zurück zum Besitzer von einem Stier auf die Hörner genommen.

Mit dem ältesten noch existierenden Serienfahrzeug, dem Porsche 356 Nr. 3 Beutler-Cabriolet von 1949 beginnt die automobilen Zeitreise der Sonderausstellung. Nur noch dieses eine Cabriolet mit dem auffälligen „Hüftschwung“ der



1950 Porsche 356-5006

Ungeschliffener Diamant

Ein echter Schatzfund war die Bergung des Porsche 356 Reutter-Coupé mit der Chassisnummer 5006 aus dem verwilderten Garten eines Privatmannes. Es stellte sich heraus, dass dieses rostzerfressene Fahrzeug der weltweit älteste noch existierende Porsche 356 ist, der in Deutschland produziert wurde. Zu sehen ist er nun in besonders interessantem Zustand, denn noch ist er nicht final restauriert. Man sieht also einen Zwischenstatus, der üblicherweise nicht die Werkstatt verlässt.

Ebenfalls noch in Restaurierung und daher mit blanker Aluminium-Oberfläche präsentiert sich ein America Roadster von 1952. Nur 17 Exemplare dieses extra für den US-Markt konzipierten Fahrzeugs wurden gebaut. Um auf den Rennstrecken in Nordamerika erfolgreich zu punkten, wurde diese 356er Version als Leichtgewicht mit etwas über 600 kg sehr puristisch gebaut und auf jeglichen Luxus verzichtet.

1954 trat der Speedster als Exportmodell die Nachfolge des America Roadster an und wurde ein echter Verkaufsschlager, der ab 1955 auch in Europa zahlreiche Käufer fand. Das Exemplar in der Ausstellung ist ein Porsche 356 A 1500 Carrera GT Speedster – einer von 27 speziell für den Sporteinsatz gebauten Wagen in der GT-Ausführung mit einem Königswellenmotor, der nach seinem Konstrukteur auch Fuhrmann-Motor genannt wird.

Beim Anblick der beiden Renn-Exoten Carrera GTL Abarth und GS-GT „Drei-



kantschaber“ wird in Gedanken hier wohl so mancher Museumsbesucher selbst zum gefeierten Rennfahrer. Ein Blick auf die Info-Tafel mit den technischen Fakten macht schnell klar: Diese beiden 356er wollen nicht nur spielen. Beide erreichen 235 km/h Spitze – der „Dreikantschaber“ mit 155 PS. Zu seinem Namen kam dieser 356er durch sein steil abfallendes Heck, mit dem die Aerodynamik optimiert wurde. Erstmals kam der „Dreikantschaber“ 1963 bei der Targa Florio in Italien zum Einsatz, wurde dort Dritter und auf dem Nürburgring trotz starker Ferrari-Konkurrenz respektabler Vierter. Das rund drei Jahre jüngere Modell, der Porsche 356 B 1600 Carrera GTL Abarth, galt mit seiner strömungsgünstigen Aluminiumkarosserie und rund 140 kg Gewichtsreduktion als Spitzen-

fahrzeug vor allem bei Rallyes und Bergrennen. Zur besseren Belüftung des Motors mussten nachträglich einige horizontale Luftschlitze in die Motorhaube eingearbeitet werden. Nur 21 Wagen dieses Typs wurden gebaut!

„Blaulicht Porsche“

Die „Youngster“ der Ausstellung schließlich sind der Porsche 356 C 2000 GS Carrera 2 und das Porsche 356 C 1600 SC Polizei-Cabriolet von 1964. Nach dem Prinzip der „überholenden Verkehrsüberwachung“ patrouillierten die Freunde und Helfer in dem knapp 200 km/h schnellen 356er. Statt die Verkehrssünder zu verfolgen oder mit Straßensperren aufzuhalten, war es nun möglich, diese zu überholen und per Hecklautsprecher und Hinweisschild zum Anhalten oder Folgen aufzufordern. Das finale Spitzenmodell der 356er-Baureihe ist der Carrera 2. Er wurde schnell zu dem beliebtesten Carrera als erster Serien-Porsche mit Scheibenbremsen und einer Beschleunigung auf 100 km/h unter 10 Sekunden. Kenner werden sich an den Sound des Motors erinnern, denn bereits bei niedriger Drehzahl zog der Carrera 2 vehement an und machte lautstark auf sich und seinen Fahrer aufmerksam. Ein „Vergehen“, das nur wenige Fußgänger übel nehmen konnten, denn das top-designte Fahrzeug hatte durchaus einen Blick verdient!

von Martina Reckermann ■



1963 Porsche 356 „Dreikantschaber“

www.prototyp-hamburg.de

Fotos: © Automuseum PROTOTYP