

Stuttgart ist von Superlativen automobiler Art verwöhnt. Porsche und Daimler-Benz innerhalb des Stadtfrieds zu haben, garantiert Besonderes. "Ein äu-Berst seltenes Ereignis", sinnierte Seniorchef Dr. Ferry Porsche angesichts der fast 400 Porsche – vom 356 aus der Gründerzeit um 1950 bis hin zum Renn-Seriensieger 956 modernster Bauart.







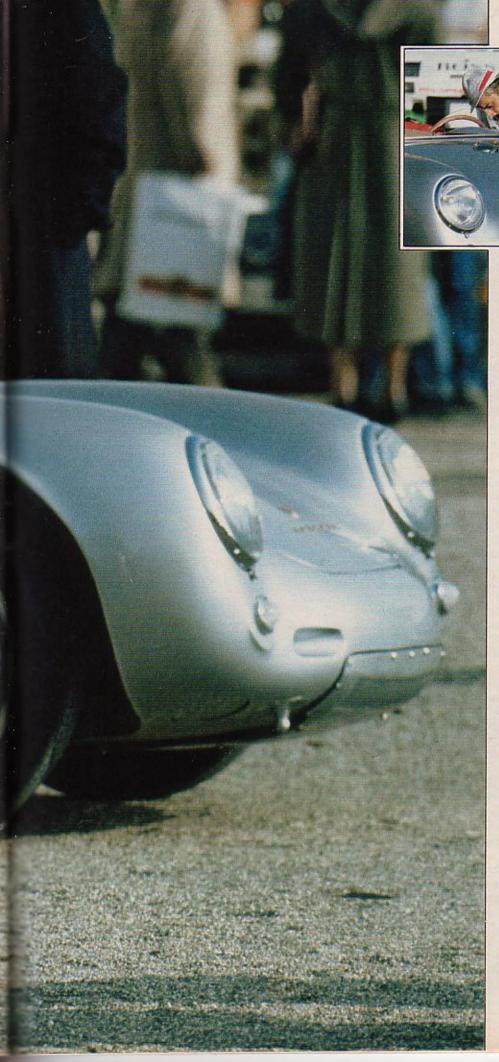


Der Porsche 356, noch in vielen Details auf dem VW Käfer basierend, entwickelte sich in den fünfziger Jahren zum beliebtesten Sportwagen. Und bei der ersten Porsche-Parade standen die formschönen Heckmotor-Coupés wieder im Mittelpunkt. Zum schönsten Porsche dieses Treffens wählte die Jury einen 356 SC, geboren 1964 (zweiter von links auf dem großen Foto), der sich beim großen Familientreffen in Stuttgart bestens präpariert zeigte.









△ Interessiert: Besucher



△ Stilecht: Cabrio-Besatzung

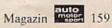
Auf Originalteile wird beim Auf-bau der Oldies besonderer Wert gelegt. Findige Liebhaber haben dies erkannt und alte Werkzeuge bei den Porsche-Lieferanten aufgekauft. Der Erfolg: Restaurierte 356er-Typen präsentieren sich praktisch im Neuzustand – auch der Preis bewegt sich auf dem Niveau eines neuen 944.



△ Am Rande: Kurze Ruhepause



△ Dr. Ferry Porsche und Peter W. Schutz



er Porsche-Club Deutschland hatte zu seiner ersten Porsche-Paüberregionalen rade und zur Begrüßung auf dem Schloßplatz der Schwabenmetropole eingeladen. Drei Tage lang schwelgten die Porschianer ganz unter sich bei ei-Orientierungsfahrt nördlichen Schwarzwald, einem Slalom auf der Solitude-Rennstrecke, ehe für den Gala-Abend und einen Concours d'élégance das Feinste gezeigt wurde, was die weltweite Vollversammlung an Schönem zu bieten hatte.

Die Freunde der Stuttgarter Marke waren aus vierzehn Ländern zu der Geburtsstätte ihrer Sportwagen angereist. Selbst einige Enthusiasten aus Neusceland hatten die lange Reise um den halben Erdball auf sich genommen, um bei der ersten Parade dieser Art im Geburtsort der Porsche-Fahrzeuge dabeizusein.

Allerdings nutzten die neusee-Porsche-Freunde ländischen den Besuch im Schwabenland gleichzeitig zu einem ausgedehnten Ersatzteilkauf für ihre liebevoll gepflegten Oldtimer. Der Präsident des Porsche-Clubs von den Antipoden war beim Anblick eines Carrera GT, Baujahr 1961, so begeistert, daß er dieses Prachtstück sofort kaufen wollte. Doch der Besitzer, ein holländischer Kaufmann, war nicht bereit, sich von seinem schnellen 356-Coupé mit 115 PS zu trennen.

ie zum Teil herrlich restaurierten Prachtstücke aus den fünfziger und sechziger Jahren zeigten sich den prüfenden Blicken der Juroren ohne Makel, liebevoll gepflegt, poliert bis in den letzten Winkel, mit verchromten Keilriemenscheiben und ohne jegliche Ölflecken im nahezu sterilen Motorraum.

Ältester Wagen des Schönheitswettbewerbs war ein 356 Coupé, gebaut 1950, mit dem Dr. Bruno Zierenberg aus Wittmund in Ostfriesland angereist war - mit Musik. Anstelle eines profanen Transistorradios heutiger Bauart sorgt ein damals schon auf Wunsch lieferbares Telefunken-Röhrengerät für gute Unterhaltung während der Fahrt. Schon nach einer Anwärmphase von nur vier bis fünf Minuten sendet der Oldie Oldies für Oldie - störungsfrei. Ein Transistorradio womöglich noch mit Kassette wäre für den Mann aus Ostfriesland die glatte Entweihung einer Kultstätte.

Angetrieben wird dieses noch mit einer geteilten Windschutzscheibe bestückte Coupé aus den Gründerjahren des Hauses Porsche von einem 40 PS starken Vierzylinder-Triebwerk, das sich auf den ersten Blick nur durch zwei Details von den damals im VW Käfer arbeitenden Boxer-Aggregaten unterscheidet: die beiden Solex-Fallstromvergaser mit der Bezeichnung 26 VFJ. Der im Herbst 1950 gebaute 356 rollt auch heute noch auf der damals montierten Reifendimension, heute geradezu ärmlich wirkenden 5.00-16 Diagonalreifen, aufgezogen auf drei Zoll breiten, oder sollte man besser sagen, schmalen Felgen.

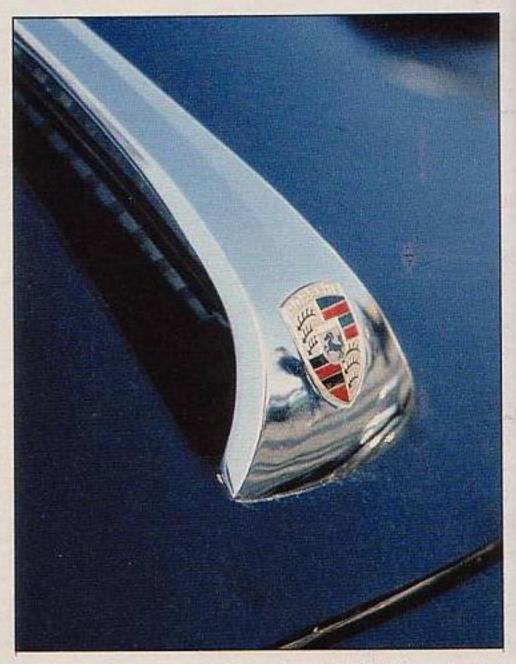
Besonderes Interesse der Porsche-Begeisterten fand ein schwarzer Speedster, gebaut 1954. Dieses leichte Cabrio kam im Herbst des Jahres ins Programm und zeichnete sich durch seinen stärkeren Motor der 1.5 Liter leistete 70 PS und seine um 60 Kilogramm leichtere Karosserie aus. Diese nur in geringen Stückzahlen nur 200 verließen das Werk gebaute 356-Version zählt heute zu den begehrtesten Oldtimern der Stuttgarter Sportwagen-Manufaktur, und excellente Exemplare sollen schon für rund 50 000 Mark den Besitzer gewechselt haben.

Das erfolgreichste Automobil der Zuffenhausener Autobauer in den fünfziger Jahren war jedoch die Coupé-Variante des im Herbst 1956 debütierenden 356 A.

Die Technik-Fans unter den zahlreichen Parade-Besuchern

begeisterten sich in erster Linie an einigen 1500 GS Carrera-Versionen. Das Besondere dieses Sportmodells war zweifellos sein Boxer-Triebwerk mit vier obenliegenden Nockenwellen und einer rollengelagerten Kurbelwelle. Konstrukteur dieses aufwendigen Motors, dessen Nockenwellen über Königswellen gesteuert wurden, war der spätere Porsche-Chef Ernst Fuhrmann. Später nannte er sein Triebwerk einmal "eine meiner Jugendsünden". Die 1959 produzierten Carrera GT leisteten 115 PS und verhalfen dem Coupé zu einer HöchstgeSommer bin ich rund 6000 Kilometer ohne jegliche Probleme gefahren. Und mehr als zehn bis höchstens elf Liter hat der 1,6 Liter-Motor mit zwei Doppelvergasern nie gebraucht."

Probleme mit der Ersatzteilversorgung der Oldtimer gibt es nach Angaben der zahlreich befragten Porsche-Fans kaum. "Natürlich kann man nicht alles beim Händler bekommen, aber mit ein bißchen Glück und einem guten Spürsinn lassen sich selbst ausgefallene Ersatzteile heute noch auf-



schwindigkeit von gut 200 km/h, die sie nach den Angaben ihrer Besitzer auch heute noch erreichen.

as "Fahren in seiner schönsten Form" (Porsche-Slogan) genießen viele der 356-Fahrer heute noch in vollen Zügen. Hans Frevert aus Köln bewegt sein 1963 geborenes 356 B-Coupé besonders in der warmen Jahreszeit nahezu regelmäßig: "Allein in diesem

treiben", berichtet ein begeisteter 356-Fahrer aus Detmold. Motorschäden sind jedoch bei vernünftig gefahrenen 356ern oder auch 911ern nur selten zu beklagen, denn die luftgekühlten Boxer-Triebwerke zählen schon seit Produktionsbeginn zu den standfesten Motoren. Kilometerleistungen von über 100 000 ohne nennenswerte Reparaturen sind die Regel. In einem völlig neuwertigen Zustand präsentierte sich auch

ener Porsche 356 SC, gebaut m Frühjahr 1964, den die Juroren zum schönsten Porsche dieses Treffens wählten. Kein Staubkorn verunzierte das 95 PS starke Coupé, Ferry Porsche andächtig: "Neu konnte er nicht besser sein".

Porsche – das ist für mich der Inbegriff für Kraft und Eleganz. Ich fahre gerne schnell und liebe die ästhetische Ausrewogenheit. Das bietet mir nur der 911", erklärte Christa Maly-Zach, charmante Taren-Fahrerin aus Wien und Kunststudentin, warum sie sich ar das mit einem Sechszylinder-Boxermotor bestückte Teil-Cabriolet entschieden hat. Neben den zahlreichen 356-Fahrern bildete die eingeschworene 911-Gemeinde, oft such als die "Gußeisernen" spostrophiert, die größte Lobby der Porsche-Familie, bwohl schon ,,relativ viele 928 labei sind", wie Porsche-Pressesprecher Manfred Jantke restimierte.

Die erste Rennwagen-Garnitur wurde aus dem Werk rekruniert:

- der 356 mit Leichtmetallkaposserie und 44 PS-Motor.
- der 956 als Markenweltmeiter 1982, 630 Turbo-PS stark,
- der erfolgreiche Abarth-Carrera, werksintern wegen einer unkonventionellen Limenführung Dreikant-Schaber mannt, dessen 1,6 Liter-Agregat schon 1961 eine Leirung von 160 PS erreichte,
- · der Porsche Formel 1, mit em der Amerikaner Dan Gurey ein Jahr später in den Renen zur Weltmeisterschaft reierte und in dessen Heck ein Achtzylinder-Boxermotor mit 180 PS für ordentlichen Vormeb sorgte.

Vertreten war selbstverständlich auch der legenaire 917, der Anfang der siebniger Jahre die Langstreckenrennen beherrschte und dem deinen Autowerk zwei Marcenweltmeisterschaften und menfalls zwei Siege beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans inbrachte. Der Porsche 917 war das erfolgreichste Fahrzeug

dieser Rennserie und wurde 1971 für 280 000 Mark an ausgesuchte Rennteams verkauft.

"Besonders das Rennengagement in den USA hat uns neben dem sportlichen Erfolg - 1972 und 1973 gewannen wir mit dem 917-30 die CanAm-Serie - auch große Verkaufserfolge gebracht, die wir mit dem größten Werbeaufwand nie erreicht hätten", zieht Ex-Rennleiter Huschke von Hanstein heute Bilanz. Besonders der bärenstarke 917-30, dessen 5,4 Liter-Turbomotor aus zwölf Zvlindern 1100 PS schöpfte, galt in Amerika als unschlagbar und brachte dem Boliden den Beinamen .. Tanks from Germany"

Aus diesen zahllosen Rennerfolgen sowie dem hohen technischen Niveau der Zuffenhausener Sportwagen resultiert auch jene Faszination, der die Porsche-Enthusiasten aus aller Welt erlegen sind - und sie ver-

Neben dem Fahren, das für viele Porschianer den Inbegriff der Fortbewegung darstellt, steht die Mehrzahl der Freaks mit der Technik seines Sportwagen in einem intimen Verhältnis. "Ein normaler Mechaniker darf seinen Schlüssel an diesem Motor nicht anlegen", versicherte schmunzelnd der Eigner eines Spyder, ein Chirurg aus dem Ruhrgebiet.

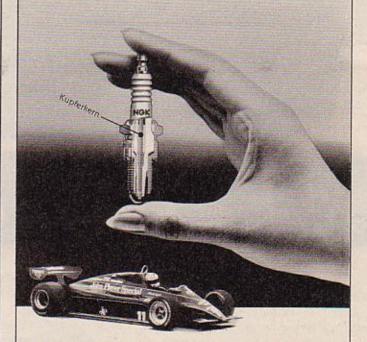
abei diskutierten die nahezu tausend Porsche-Liebhaber ausgiebig über die 75 000 versammelten Porsche-PS, die einen Wert von rund 20 Millionen Mark repräsentieren, fachsimpelten über Restaurierungsprobleme und nahmen die Möglichkeit war, mit den Porsche-Technikern ihre großen und kleinen Probleme zu erörtern.

Eines löste Porsche-Chef Peter W. Schutz. Seinem Versprechen, der inzwischen zum Klassiker gereifte 911 würde noch lange Jahre produziert, dankte Jubel aus aller Welt.



## Von 2000°C auf unter 1000°C. Ein Kupferkern-Wunder schont Ihren Motor.

Bei hohen Geschwindigkeiten erreicht Ihr Motor Temperaturen von 2000°C und mehr. In diesen Extrembereichen verhindert der durchgehende NGK Kupferkern die Überhitzung der Zündkerze, denn er senkt die Kerzentemperatur auf unter 850°C. Das macht den NGK Kupferkern auch bei Rennprofis zum Favorit. NGK produziert bereits seit 1958 Kupferkern-Zündkerzen und war der Erste im Markt, Der Weitblick von NGK und 20 Jahre Produktionserfahrung sichern Ihnen höchste Qualität und Leistung.



Zukunftsweisende NGK Forschung hat die Gestaltung von Zündkerzen revolutioniert. Das sichert höchste Leistungswerter z. B. durch hochwertige Aluminiumkeramik, tieferreichenden Kupferkern in die Zündspltze aus Nickelegierungen und größere Selbstreinigungszone zwischen Metaligehäuse und Isolatorspitze.

Vertrauen Sie der Nr. 1 in de Kupferkern-Technologie – NGK



## Der Weitblick von NGK -Ihre Sicherheit.

NGK SPARK PLUGS (DEUTSCHLAND) GMBH Christinenstraße 13, 4030 Ratingen Tel. 02102/45016, Telex 08585281