



PORSCHE

Die ersten Porsche-Sportwagen – und die Verbindungen in die Schweiz

Die Anfangsjahre im Rückblick, mit einigen bisher unbekanntem Details aus der Porsche-Geschichte

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs und nach Wegfall der Entwicklungsaufträge aus der Rüstungsindustrie stand das inzwischen auf fast 600 Mitarbeiter angewachsene Konstruktionsbüro vor einer unsicheren Zukunft. Zudem hatte das Unternehmen 1944 den Befehl erhalten, Stuttgart zu verlassen. Porsche hatte sich neben Zell am See bei Salzburg für Gmünd in Kärnten entschieden. Fast die Hälfte der Belegschaft wurde im November innerhalb weniger Wochen von Zuffenhausen nach Gmünd verlegt. Man bezog die Anlage eines Sägewerks mit diversen Holzbauten. Offiziell war es das Sägewerk Meinke, aber die Mitarbeiter sprachen nur von den „Vereinigten Hüttenwerken“.

Während der schwierigen Nachkriegszeit schlossen viele deutsche Firmen ihre Tore und schickten die Angestellten nach Hause. Nicht aber die Firma Porsche. Mit fast 200 Mitarbeitern versuchte man, in dieser schwierigen Nachkriegszeit zu überleben, und besann sich auf alte Ideen, die noch in einer Schublade lagen. Traktoren und andere landwirtschaftliche Geräte waren immer wieder ein Thema von Professor Porsche – und so wurde daran weitergearbeitet. Es entstanden ein Schlepper für das Unternehmen Allgaier, Seilwinden, Wasserturbinen und andere nützliche Gerätschaften. Manche dieser Produkte wurden über die Landwirtschaftliche Genossenschaft Klagenfurt vertrieben, andere auch direkt verkauft. Bis Ende 1946 konnte die Belegschaft auf 222 Mitarbeiter erhöht werden und es wurden zusätzliche Baracken instand gestellt und bezogen.

1947 arbeiteten die Konstrukteure der Gmünder Porsche KG unter Hochdruck am Grand-Prix-Rennwagen Typ 360 für die Firma Cisitalia. Aufgrund von Kapitalmangel des italienischen Auftraggebers kam der Cisitalia-Rennwagen jedoch nie über ein Versuchsstadium hinaus.

Die erste Erwähnung des „Typ 356“ – Tagebuchnotizen von Karl Rabe

Im Sommer 1947 entstanden erste Konstruktionszeichnungen mit der Nummer 356, dies noch unter der Bezeichnung „VW Sport“; die ersten Skizzen dafür mussten schon vor diesem Datum entstanden sein: Gitterrohrrahmen, Mittelmotor (Typ VW) und Leichtmetallkarosserie. Das Getriebe, die Hinterachse, die Vorderachse, die Lenkung, die Räder und die Bremsen stammten vom Volkswagen.

Dr. Karl Rabe war einer der wichtigsten Mitarbeiter von Professor Ferdinand Porsche, sie hatten sich schon 1913 bei Austro-Daimler kennengelernt. Rabe folgte Porsche auf allen seinen Karrierestationen und wurde 1931 zum Chefkonstrukteur des neu gegründeten Konstruktionsbüros in Stuttgart ernannt. Der Österreicher führte ein ausführliches Tagebuch, wie etwa dieser Eintrag vom 6. Juni 1948 zeigt: „Wir haben bis 13.00 Uhr Besprechungen wegen Typ 356 und essen gemeinsam im Hotel ‚Post‘ (Nudelsuppe, Wiener Schnitzel, Cremeschnitten, Rotwein). Um 14.30 Uhr werden die Besprechungen mit Herrn von Senger fortgesetzt.“ Seine Aufzeichnungen sind wichtig, denn sie ergeben ein sehr genaues Bild der Arbeiten. Die erste Erwähnung der Konstruktionsnummer «Typ 356 VW Sportwagen» erfolgte am 11. Juli 1947, und konkretisierte sich als „Aufbau-Entwurf, Zeichnungen für das Karosseriemodell“. Und so ging es munter weiter, am Donnerstag, den 24. Juli 1947 notierte er: „Ich arbeite an Zeichnung 1:5 für VW-Sport.“ Und am 10. Dezember dann: „Herr und Frau Dr. Piëch sind heute in Klagenfurt, morgen Treffen in Klagenfurt wegen VW Sport (Typ 356).“

Die Arbeitsbedingungen in der Nachkriegszeit waren sehr kompliziert, es fehlte an allen Ecken und Enden. Rabe schrieb am 11. Juli 1947 im Tätigkeitsbericht für die alliierte Kommission an den Senior Military Government Officer, Klagenfurt, und an die Vermögensverwaltung Bezirkszweigstelle Spittal an der Drau: „Das Wohnungsproblem in Gmünd ist untragbar. Der Grossteil der Arbeiter ist in kleinen

Holzbehelfsheimen, in betriebseigenen Baracken und in von der RAB gepachteten Baracken in Eisentratten untergebracht“. Auch die Finanzlage sowie die Beschaffung von Material waren ein Problem: „Die Grosslieferanten verlangen durchwegs Anzahlungen auf Bestellungen, die erst in Monaten geliefert werden, Rohmaterial ist bei Übernahme zu bezahlen. Diese Vorlagen stellen an die Liquidität des Betriebes grosse Anforderungen, da die Fertigstellung der Produkte vom Rohmaterial bis zum Endprodukt Monate in Anspruch nimmt.“

Am 29. Dezember 1947 schrieb Rabe: „Ich erhalte um 17.00 Uhr Besuch von Dr. Höfer und Herrn von Senger/Zürich. Wir haben bis 18.30 Uhr eine Besprechung wegen VW Sport.“ Zwei Tage später vermerkte Rabe: „Um 11.00 Uhr kommt Herr von Senger zu mir, wir sprechen über VW-Sport und machen einige Skizzen zur Karosserie-Form.“ Anfang 1948 kamen gute Nachrichten aus der Schweiz: „Für VW-Sport ist laut Herrn von Senger/Zürich eine geldmässige Absicherung gegeben.“ Es konnte also weitergehen mit der Konstruktion des ersten „Porsche“. Am 18. Januar notierte Rabe: „Ich fahre mit Ferry, Prof. P., Frau Prof. P. und Hans Kaes um 10.30 Uhr ins Werk, wir besichtigen den Rahmen für VW-Sport.“ Und schon am 6. Februar folgte dieser Eintrag: „Gestern lief der neue VW Sport Typ 356 zum erstenmal (Chassis), wurde von Ferry heute gefahren.“ Eine Woche später, am 13. Februar: „Ich fahre um 8.00 Uhr mit Prof. P. in den Betrieb, im KB finden Besprechungen statt. Ferry teilt aus Zell am See mit, dass Herr und Frau Dr. Piëch mit Herrn von Senger morgen nach Gmünd kommen wollen. Wir forcieren die Arbeiten am Klopffmodell Typ 356, welches sich seit Dienstag hier befindet.“ Am darauffolgenden Sonntag, den 15. Februar, ist es dann soweit: „Ich fahre mit Ferry um 9.00 Uhr mit dem neuen VW-Sport ins Werk. Hans Kern kommt mit Dr. Piëch und Herrn von Senger mit VW in den Betrieb.“

Ende Februar 1948 erstellte Karl Rabe einen weiteren Tätigkeitsbericht an die alliierte Kommission, er vermeldete zum Fortgang der Arbeiten am neuen Fahrzeug dies: „Typ 356, VW Sport: Konstruktion des Rahmens und der Karosserie. Fertigstellung des ersten Aggregatesatzes für VW Sport Typ 356. Fertigstellung des ersten Fahrgestells für VW Sport Typ 356. Geschweisster Rahmen, Einbau von Motor, Getriebe, Vorder- und Hinterachse.“ Ausserdem: „Mit der Firma R.G. von Senger in der Schweiz sind

Verhandlungen wegen eines Auftrages auf Fertigung von Sportwagen aus VW-Aggregaten im Gange. 10 Sportwagen aus gebrauchten VW-Aggregaten sind in Auftrag genommen. Die Aggregate haben wir hier, die Karosserien werden in unserem Betrieb hergestellt. Das erforderliche Blech kommt aus der Schweiz. Die Genehmigungen für die Ein- und Ausfuhr sind angesucht und haben wir die Zusage, dass das Warenverkehrsbüro dieses Geschäft genehmigt.“

Dazu schrieb auch Ferry Porsche in seiner Autobiografie *Mein Leben* Folgendes: „Die zweisitzige Roadster-Karosserie bestand aus Leichtmetall. Die Schwierigkeit lag darin, dass man im Nachkriegs-Österreich keine Leichtmetallblechteile für die Karosserie finden konnte. Wir schlossen deshalb mit Herrn von Senger einen Vertrag, der die Lieferung von Leichtmetallblechen aus der Schweiz zum Gegenstand hatte. Für den Import dieses Materials war die Genehmigung der Regierung in Wien erforderlich. Sie wurde uns unter der Voraussetzung gewährt, dass wir die fertiggestellten Fahrzeuge ausschliesslich in das Ausland verkauften, da Österreich dringend Devisen benötigte.“

Erste Probefahrten – die erste grosse Ausfahrt

Im März 1948 gab es die ersten Probefahrten mit dem Fahrgestell, an der Karosserie wurde noch im April gearbeitet. Ganz so einfach schien das nicht, wohl auch deshalb, weil die Erprobungsfahrten wohl eher am Limit erfolgten. Am 28. April schrieb Karl Rabe in sein Tagebuch: „Prof. P. und Ferry fahren um 15.00 Uhr mit dem Sportwagen nach Seeboden, es kommt zu einer Rahmen-Deformation hinten.“ Am 2. Mai ein ähnliches Bild: „Der Sportwagen Typ 356 zeigt rückwärts nach der gestrigen Probefahrt mit Otto Husslein (Betriebsleiter) Ausbeulungen hinten.“ Doch das Projekt kam voran, wie der Eintrag von Rabe vom 5. Mai aufzeigt: „Ich bin ab 7.00 Uhr im Büro und arbeite den ganzen Tag am Rahmen-Modell Typ 356. Am Nachmittag fährt Ferry mit dem Sportwagen nach Zell am See. Ich bin bis 19.00 Uhr im Betrieb.“ Auch am Wochenende wurde getestet.

Selbstverständlich waren Ferdinand und Ferry Porsche in alle Arbeiten involviert, wie dieser Tagebucheintrag vom 13. Mai beweist: „Ich fahre mit Prof. P. um 7.00 Uhr in den Betrieb, wir haben eine Besprechung wegen der Entlassungen im KB, wir legen

die Namen fest. Der Sportwagen Typ 356 mit offener Karosserie und Rohrrahmen-Fahrgestell, fertig grundiert (gelb), wird gewogen und von Ferry gefahren.“ Und am 20. Mai: „Prof. P. ist vormittags am Dieselmotor-Prüfstand und fährt nachmittags mit Goldinger mit dem Sportwagen Typ 356, er kommt erst am Abend zurück.“ Rabe arbeitete an allen Fronten gleichzeitig: „Ich bin mit Prof. P. im KB und fahre mit Hans Kern um 9.00 Uhr zu Notar Wegener wegen Patentangelegenheiten. Ich habe Besuch von Ing. Ernst aus Lind wegen der Typisierung Sportwagen Typ 356,“ heisst es am 22. Mai in seinem Tagebuch. Und dann kam am 27. Mai der grosse Moment: „Probefahrt über Spittal an der Drau, Obervellach, Winklern nach Heiligenblut. Wir sind dort um 10.30 Uhr und sehen eine Fronleichnams-Prozession mit interessanten Trachten. Wir essen im Hotel ‚Sonnenhof‘. Wir geben eine Grusskarte an Prof. P. auf. Wir fahren weiter über Berg Isel, Greifenburg nach Weissensee, Hotel ‚Enzian‘ und besuchen einen Bekannten von Hans Kern aus dem Internierungslager Wolfsberg. Wir fahren dann nach Gmünd zurück, wo wir um 21.00 Uhr eintreffen, die Gesamtfahrstrecke betrug 256 km.“ Eine Lackierung erhielt der Wagen erst Anfang Juni, denn Rabe ergänzt am 14. Juni 1948 «der Sportwagen Typ 356 Roadster kommt lackiert nachmittags von Spittal an der Drau ins Werk»

Noch während der 356 „Nr. 1“ Roadster fertiggestellt wurde, arbeitete Porsche in Gmünd schon an der Serienversion des 356 mit Heckmotor, Blechpressrahmen und zeitlosem Design. Es ist erstaunlich, dass Porsche dieser neuen Konstruktion keine neue Entwicklungsnummer zugeteilt hatte, obschon die Nummer 1 mit den nachfolgenden 356-Sportwagen ausser der Technik wenig gemeinsam hatte. Vermutlich rührt das daher, dass Porsche zu der Zeit verschiedene Projekte verfolgte, etwa den Grand-Prix-Rennwagen Cisitalia, auch Porsche-Typ 360 genannt, oder den Sportwagentyp 370.

Die Lage in Gmünd war alles andere als rosig, wie der Tätigkeitsbericht von Dr. Rabe von Ende April 1948 aufzeigt: „Der Verkauf unserer Erzeugnisse verursacht unserem Betrieb die grössten Schwierigkeiten. Mit Ausnahme der Fertigung von Ersatzteilen für die Post und die Bundesbahn Österreichs geht die übrige Fertigung an Mähfingern und Seilwinden auf Lager, ebenso die Brenner und Verschraubungen. Es ist überaus

schwer, die notwendigen Mittel für die Lohn- und Gehaltszahlungen unter diesen Verhältnissen aufzubringen. Die Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten können nur überaus schleppend erfüllt werden. Die allgemeine Stagnation zwingt die Lieferanten, ihre Lieferungen mit Nachnahme zu versenden. Die Stahlwerke verlangen bei Auftragserteilung Anzahlungen. Die Kredite seitens der Bank sind unzureichend, sodass von einer Immobilisation des Betriebes gesprochen werden muss. Es ist heute höchst unklar, wo die Geldmittel für die Aufrechterhaltung des Betriebes für den kommenden Monat aufgebracht werden, wenn sich die Verkaufsmöglichkeiten nicht bessern. Die Aufträge gehen nur in geringen Stückzahlen ein und es ist mit weiteren Einschränkungen zu rechnen.“

Die erste Präsentation des 356 und der erste Pressebericht

Am 8. Juni 1948 erhielt der Prototyp Nr. 1 mit einer Einzelgenehmigung die allgemeine Betriebserlaubnis für Österreich, die interne Typenbezeichnung lautete „Sport 356/1“. Am 15. Juni erhielt das Fahrzeug das berühmte Kennzeichen „K 45-286“. Und schon am 4. Juli wurde der „Sport 356/1“ während des Grossen Preises von Bern in der Schweiz präsentiert, bereits im Vorfeld konnte er von diversen Journalisten getestet werden. Am 7. Juli dann erschien der erste Fahrbericht über einen Porsche, die *Automobil-Revue* schrieb unter dem Titel „Der jüngste Spross eines grossen Namens – Porsche 356, ein neuer Heckmotor-Sportwagen“ unter anderem dies:

„Mitten in der Atmosphäre des sich mit Riesenschritten nähernden Grand Prix jagten wir die Maschine um die Rundstrecke von Bremgarten und fassten in kürzester Zeit volles Vertrauen zu ihr. So stellt man sich tatsächlich die Fahreigenschaften eines modernen Wagens vor, der die Vorzüge moderner Aufhängungssysteme und ihres guten Fahrkomforts mit der zähen Bodenhaftung eines ebenso modernen, niedrigen und handlichen Sportwagens vereint. Obwohl noch nicht bis ins letzte den kommenden Sportwagen entsprechend, liess der offene Zweisitzer, dessen ungewöhnliche Form erklärlicherweise überall Aufsehen erregte, doch erkennen, dass er dank seines günstigen Leistungsgewichts nicht nur als Wagen für den täglichen Gebrauch des Sportfahrers, sondern auch für die Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen ein ideales Gefährt bildet. In den Gängen dürfte er ohne weiteres 40, 70 und 100 km/h

erreichen und im 4. Gang mit 110 bis 120 km/h längere Fahrten, geeignete Strassen vorausgesetzt, zurücklegen können. Er ist in engen Kurven handlich und stabil, hält aber auch in langgezogenen, raschen Strassenkrümmungen den gewünschten Kurs genau inne. Strassenunebenheiten imponieren ihm nur wenig.“

Die 1906 gegründete Schweizer *Automobil-Revue* war mehr als ein Jahrhundert lang eine der wichtigsten Fachzeitschriften der Welt im automobilen Bereich. Die Berichterstattung der *AR* galt bis in die höchsten Führungskreise der Autoindustrie als relevant, und damals, kurz nach dem Zweiten Weltkrieg, hatte die Publikation eine Vormachtstellung im deutschsprachigen Raum. Der erste Porsche-Fahrbericht ist mit „Tester“ unterzeichnet. Nach Angaben des Schweizer Motorsportexperten Adriano Cimarosti war der Autor der spätere Chefredaktor Robert Braunschweig. Der Journalist Max Troesch berichtete in der britischen Zeitschrift „The Motor“ am 21. Juli 1948 über den Test. Troesch war ein freier Mitarbeiter, der in der Folge viele Artikel über dieses Fahrzeug im In- und Ausland publizierte. Ihm kam in der Porsche-Geschichte überhaupt eine wichtige Rolle zu: Er hatte als junger Ingenieur Professor Porsche schon Anfang der 1930er-Jahre bei den Steyr-Werken kennengelernt. Und es war Max Troesch, der Porsche den Kontakt zum britischen Autorennfahrer Harold John Aldington vermittelte, der dann zum ersten Porsche-Importeur in England wurde. Troesch hat auch dem berühmten amerikanischen Autohändler Max Hoffman Bilder des Porsche 356 gezeigt, worauf dieser gleich drei frühe Exemplare in die USA holte.

Dass diese erste Fahrt für Journalisten im Umfeld des Grand Prix von Bern veranstaltet wurde, war kein Zufall, denn damit war Porsche viel Aufmerksamkeit garantiert, und die Fachpresse war sowieso vor Ort. Der 7,26 Kilometer lange Strassenkurs im Bremgartenwald war seit Anfang der 1930er-Jahre eine bekannte und gefährliche Rennstrecke, zuerst nur für Motorräder, ab 1934 auch für Automobile. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die ersten Rennen schon ab 1947 ausgetragen, ab 1950 trug das Rennen den Titel „Grand Prix von Bremgarten“ und zählte bis 1954 zum Formel-1-Kalender. Die Austragung von 1948 stand unter keinem guten Stern, zuerst verunglückte der Motorradrennfahrer Omobono Tenni tödlich, im Training verstarb der grosse Achille Varzi nach einem schrecklichen Unfall – und auch das Rennen selber

forderte mit dem Schweizer Privatfahrer Christian Kautz ein weiteres Todesopfer. Das Rennen gewann dann Carlo Felice Trossi mit nur 0,2 Sekunden Vorsprung vor Jean-Pierre Wimille; der neue Porsche trat in keiner Klasse an.

Das wilde Leben der „Nr. 1“: Besitzerwechsel und sportliche Erfolge

Von Beginn an nutzt der Sportwagenhersteller Porsche den Rennsport als Erprobungsplattform für neue Fahrzeugtypen. Mit Herbert Kaes am Steuer dreht der Porsche Typ 356 „Nr. 1“ am 11. Juli beim Stadttrennen in Innsbruck eine schnelle Demonstrationsrunde. Anlässlich dieser Veranstaltung erschien in der August-Ausgabe des „Automobil Club Österreich“ ein Foto von der Nummer 1, dies zusammen mit dem VW Berlin-Rom-Wagen Porsche Typ 64 im Hintergrund, der von Ferry Porsche gefahren wurde. Und in der September-Ausgabe wurde ein kleiner Test veröffentlicht.

Am 7. September schliesslich erlangte Porsche die Exportlizenz, danach wurde der 356 „Nr. 1“ Roadster in der Schweiz verzollt; als Karosserie-Form wurde „Torpedo Sport“ eingetragen. Am 16. Dezember erfolgte die technische Abnahme in Zürich. Nachdem einige kleine Mängel an der Beleuchtung behoben worden waren, erhielt die „Nr. 1“ am 20. Dezember die Zulassung und die Kontrollschilder ZH 20640. Damit war dies der erste offiziell zugelassene Porsche. Erster Käufer war ein gewisser Peter Kaiser, ein in Zürich wohnhafter deutscher Architekt, der für das über Bernhard Blank importierte Fahrzeug den damals erstaunlich hohen Preis von 7.500 Franken bezahlte. Der 356 „Nr. 1“ Roadster hat ein wildes Leben hinter sich, es grenzt an ein Wunder, dass das Fahrzeug noch existiert und sich im Besitz des Porsche Museum in Stuttgart befindet: Peter Kaiser war von den Fahrleistungen und insbesondere von der hervorragenden Strassenlage des 356 „Nr. 1“ Roadster beeindruckt. Das Fahrzeug wog trocken nur 670 Kilo. Kaiser stellte aber schnell fest, dass die mechanischen Bremsen nicht ausreichend waren und beschloss, die Seilzugbremsen durch ein hydraulisches System zu ersetzen. Schon vorher hatte er aus dem Namen „Porsche“ die Bezeichnung „Pesco“ gebastelt. Gemäss den Erzählungen von Kaiser wollte er keine Werbung für Porsche machen – und es sollte sportlicher, italienischer klingen. Die „Nr. 1“ war dann zwar schnell, aber diverse Mängel wie aufbrechende

Schweissnähte, schlechte Sitze und ein zu schwacher Motor bewogen Kaiser, das Fahrzeug nach einem Jahr an einen Autohändler zu verkaufen. Dieser, ein Augustin Schneider, tat sich sehr schwer mit diesem ihm unbekanntem Fahrzeug; wahrscheinlich kaufte es Kaiser zwischenzeitlich sogar zurück. Erst im Juli 1951 konnte sich eine Artistin aus Zürich für das Cabrio begeistern, eine gewisse Elisabeth Spielhofer. Doch nach sechs Monaten wechselte der 356 „Nr. 1“ Roadster erneut den Besitzer, nun an den früheren Porsche-Piloten Walter Hasler aus Dübendorf. Auch er wurde nicht glücklich mit dem Cabriolet und verkaufte es im Juni 1952 weiter. Die neue Besitzerin, ein Fräulein Rosemarie Muff, bemängelte die schlechte Beleuchtungsanlage. Sie hatte aber den Mut, mit diesem Wagen eine Urlaubsfahrt nach Spanien zu unternehmen. Sie erinnerte sich, wie sich bei jeder Gelegenheit eine grosse Männerschar um dieses neuartige Fahrzeug versammelte und staunte. Im Dezember 1952 verkaufte auch sie das Fahrzeug, und zwar für 3.500 Franken an Hermann Schulthess aus Zürich.

Hermann Schulthess war ein grosser Sportwagenfreund, er besass zeit seines Lebens über 70 Porsche, und fuhr gelegentlich auch Rennen. Zusammen mit Peter Kaiser belegte er bei der Mille Miglia 1953 in einem 356 Coupé in der Kategorie bis 1.500 m³ einen beachtlichen 2. Platz. Da er die Probleme der Nummer 1 bereits von seinem Freund Kaiser kannte, entschloss sich Schulthess, das Fahrzeug zu verbessern. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich der 356 „Nr. 1“ Roadster noch im fast originalen Zustand befunden. Schulthess liess bei Porsche in Zuffenhausen für 4.450 D-Mark neue Bremsen und einen 1,5-Liter-Motor montieren. Diese Änderungen machten die „Nr. 1“ wieder konkurrenzfähig, der Wagen wurde nun in der Folge bei diversen kleineren Sporteinsätzen wie dem bekannten ACS-Slalom (ACS=Automobilclub der Schweiz) auf dem Flughafen Dübendorf eingesetzt. Während einer Passfahrt über den Gotthard musste Schulthess vor einer Ampel anhalten – und es krachte ein Opel in das Heck des kleinen Cabriolets. Schulthess staunte nicht schlecht, als gleich sechs Nonnen aus dem kleinen Opel stiegen und sich erschüttert bekreuzigten. Da die Karosserie des 356 „Nr. 1“ Roadster aus Aluminium bestand, war der Schaden beträchtlich. Schulthess nutzte die Gelegenheit und das Geld von der Versicherung, um seinen Wagen weiter zu „modernisieren“. Die Radausschnitte wurden nach vorn

und hinten vergrössert, die Stossstangen weggelassen und die Kanten eingerollt. Die beiden Heckleuchten wurden wie beim 356 durch je zwei runde Leuchten ersetzt, die Chromzierleisten vorn entfielen, statt der 16-Zoll-Räder gab es jetzt 15-Zöller – und der Wagen wurde von Grau auf Silber umlackiert. Im September 1953 gelang dem 356 „Nr. 1“ Roadster der grösste sportliche Erfolg: Mit Marco Engeler am Steuer, einem Freund von Schulthess, belegte das Fahrzeug den ehrenvollen 2. Rang beim Bergrennen Mitholz-Kandersteg, hinter Hans Stanek auf seinem Glöckler-Porsche.

Im März 1954 befand sich der 356-001 in einer Porsche-Werkstatt für einen Service. Anton Igoris, der sein 356 Coupé 1500 N ebenfalls für eine Reparatur dort hatte, war so begeistert von der Nummer 1, dass er auf der Stelle mit Schulthess die Fahrzeuge tauschte. Schon nach einigen Tagen wurde sich Igoris aber bewusst, dass ein 356 Stahl-Coupé viel moderner und besser war, und er wollte den Tausch rückgängig machen. Schulthess aber behielt das Coupé. Bis zum Mai 1956 stand nun das kleine Cabriolet bei Igoris, bis es von Franz Blaser entdeckt wurde. Er kaufte das Fahrzeug, überholte die Technik und freute sich am aussergewöhnlichen Porsche. 1956 und 1957 nahm er an den Porsche-Treffen in Meran teil und traf dort auch Ferry Porsche. Das war eine gute Begegnung: Der Porsche 356/1 kam Ende Mai 1958 zurück zu Porsche – und Franz Blaser wurde im Tausch stolzer Besitzer eines neuen 356 Speedster.

Der erste Porsche-Verkäufer: der Schweizer Importeur Bernhard Blank

Der Schweizer Importeur des 356 „Nr. 1“ Roadster und vor allem Porsche-Geldgeber der ersten Stunde war Bernhard Blank. Blank war eine stattliche Erscheinung, ein erfolgreicher Geschäftsmann und Besitzer des Hotels „Europe“ in der Zürcher Dufourstrasse 4. Dort hatte er nach dem Zweiten Weltkrieg auch eine Vertretung für die englischen Marken Daimler, Lanchester und Allard eingerichtet, für kurze Zeit war er ausserdem Generalimporteur für die amerikanische Marke Tucker in der Schweiz und verkaufte auch etliche dieser revolutionären Fahrzeuge, obschon er gar kein Fahrzeug vorzeigen konnte. Nach dem Untergang der Firma Tucker zahlte er sämtliche Anzahlungen aus eigener Tasche zurück, damit keiner seiner Kunden zu Schaden kam.

Zu Porsche kam Blank über Rupprecht von Senger, der sich gerne als Architekt ausgab, aber wohl Hochbauzeichner war und in einer einfachen Zweizimmerwohnung im zürcherischen Bülach wohnte. Von Senger hatte im Krieg – vielleicht über Max Troesch – in St. Moritz den Anwalt Dr. Anton Piëch und dessen Gattin Louise kennengelernt und im August 1946 eine Limousinenstudie bei der Porsche Konstruktionen GmbH in Auftrag gegeben (Auftrag-Nummer Typ 352). In den Köpfen der Porsche-Entwickler war aber die Idee des 356 schon vorhanden, und so überzeugte man von Senger, sich für den projektierten Sportwagen zu interessieren. Von Senger versprach, 100.000 Schweizer Franken in das Projekt zu investieren. Dies war für die damalige Zeit und dank des starken Schweizer Franken eine sehr grosse Summe, für diesen Betrag konnte man 1946 in Zürich ein Mehrfamilienhaus in bester Lage kaufen. Von Senger kannte auch Bernhard Blank – und konnte diesen überzeugen, diese hohe Summe in den noch zu entstehenden Porsche zu investieren. Als Gegenleistung wurde Blank das Exklusiv-Verkaufsrecht zugesichert.

Gemäss den Aussagen von Ernst Schoch, Privatsekretär und Geschäftsführer von Bernhard Blank, liess von Senger seinen „Partner“ in dem Glauben, dass auch er den gleichen Betrag investieren werde und dass die Empfänger der 100.000 Franken über alles informiert seien. Es wurde vereinbart, dass die Herren Porsche und Piëch sich mit Blank bei der nächsten Möglichkeit treffen sollten; dieses Treffen wurde durch von Senger mit allen nur denkbaren Ausreden immer wieder verschoben. Nach über einem Jahr machte sich Blank ernsthaft Sorgen um sein Geld. Am 20. September 1948 erblickte Blank von Senger bei einem Spaziergang auf der Zürcher Bahnhofstrasse auf der anderen Strassenseite, von Senger war in Begleitung eines Herrn „in österreichischer Kleidung“. Blank überquerte die Strasse und bemerkte, dass von Senger ihm ausweichen wollte. Also ging er direkt auf den ihm fremden Herrn zu und begrüßte ihn als Dr. Porsche, der Mann stellte sich daraufhin als Dr. Anton Piëch vor. Piëch, er war ein Schwiegersohn von Ferdinand Porsche, hatte eine wichtige Position bei Volkswagen in Österreich sowie auch bei den diversen Firmen von Porsche inne und war daher über alle Vorgänge bestens informiert und aktiv an den Geschäften beteiligt. Blank erkundigte sich nach den Fortschritten der Entwicklung des Sportwagens, die mit seinem Geld gemacht würden. Da stellte sich heraus, dass die

Empfänger der Investition nicht wussten, dass er der Geldgeber war und dass von Senger gar keine Mittel investiert hatte. Von diesem Moment an war von Senger aus dem Geschäft – und Bernhard Blank wurde der direkte Vertriebspartner von Porsche bis 1951.

Als am 16. Dezember 1948 die technische Abnahme der Nr. 1 in der Schweiz erfolgte, sind sowohl die Zollunterlagen als auch die Papiere der technischen Abnahme auf Bernhard Blank, Riesbach-Garage, ausgestellt. Es ist deshalb offensichtlich, dass Blank den ersten Porsche verkaufte – und nicht Rupprecht von Senger, wie in den meisten Porsche-Geschichten geschrieben wird.

Blank organisierte auch den ersten Auftritt von Porsche auf einer grossen Automobilausstellung, und zwar auf dem Genfer Auto-Salon von 1949. Vorher hatte er den Mechaniker Werner Busenhardt nach Gmünd geschickt, damit dieser die Porsche-Technik kennenlernte. Nach über drei Monaten erhielt Busenhardt dort eine „Bestätigung“, unterschrieben vom technischen Leiter Dr. Karl Rabe und Erwin Komenda, die mit folgendem Satz abschliesst: „Er hat die Gelegenheit, alle Eigenheiten des Porsche Sportwagens kennenzulernen, ausgeschöpft.“ Busenhardt war damit als erster Porsche-Mechaniker ausgebildet – und die allererste offizielle Porsche-Vertretung war startklar. Blank funktionierte einen Teil seines Zürcher Hotels „Europe“ zum Ausstellungsraum um, ein Schaufenster wurde mit dem Schriftzug „Porsche“ versehen.

Ausserdem hatte Blank den zweiten Porsche, den 356/2, zur Carrosserie Beutler nach Thun geschickt, damit die Gebrüder Ernst und Fritz Beutler die Möglichkeit eines Cabriolet-Aufbaus prüfen konnten. Ernst Beutler besichtigte das Fahrgestell in Zürich und war sofort begeistert von der Einfachheit und Qualität des Chassis. Er besuchte umgehend den Betrieb in Gmünd, um sich die nötigen Daten und Anweisungen aus erster Hand zu holen. Schon im Juli 1948 entstanden die ersten 1:1-Zeichnungen, die zur Prüfung nach Gmünd gesandt wurden. Erwin Komenda, zuständig für den Karosseriebau, war überzeugt von den Entwürfen, und die Freigabe für einen ersten Prototyp wurde erteilt. Beutler erinnert sich, dass ihn Prof. Porsche, G. Kaes und Erwin

Komenda kurz darauf in Thun besuchten. Die Herren schienen mit der Arbeit von Beutler sehr zufrieden gewesen sein, der Auftrag für fünf weitere Cabriolets wurde über Blank erteilt. Ein weiterer Grund für die Reise der Porsche-Führung in die Schweiz war, dass man einen neuen Produktionsstandort suchte. Die angestammten Liegenschaften in Stuttgart waren von den Alliierten besetzt und 1948/49 machte es den Eindruck, dass diese dort auf unbestimmte Zeit bleiben sollten. Daher war es nicht ganz abwegig, auch in der Schweiz einen neuen Produktionsstandort zu suchen.

In Gmünd wurden die Fahrzeuge unter anderem mit Vorder- und Hinterachsen, Bremsen, Getriebe und Motoren hergestellt, die aus requirierten Wehrmachtsbeständen wie die VW-Kübelwagen aus Klagenfurt kamen. Die Frontscheiben waren aus normalem Glas, die übrigen Fenster aus Kunststoff, der aus Flugzeugen stammte. Viele Teile wie Schalter, Leuchten, Motorfahrzeuginstrumente und Leichtmetallbleche wurden aus der Schweiz importiert. Von Senger begann mit den Lieferungen, Bernhard Blank übernahm dann auch diesen Teil der Partnerschaft. Einige Teile wurden in Italien besorgt, auch über die Kontakte zum Motorradrennsportler Carlo Abarth und zum Ingenieur Rudolf Hruska, der ebenfalls zu den frühen Porsche-Kunden zählte, so kaufte er das 19. Gmünd-Coupé. Anfangs kamen die Teile aus dem Ausland auf eher fragwürdigem Wege über die Grenzen bis nach Gmünd, die schwierige Zeit liess keine andere Möglichkeit zu. Es war den leitenden Mitarbeitern jedoch bewusst, dass man in Gmünd keine Automobilproduktion mit Zukunft planen konnte. Ausserdem war die politisch-geografische Lage in Österreich verzwickt, jedes Gebiet stand unter Verwaltung einer anderen Flagge: Gmünd etwa war unter englischer Kontrolle, Zell am See „gehörte“ den Amerikanern, dazwischen aber lagen französische und russische Gebiete. Alle paar Kilometer musste man eine Grenze passieren und die nötigen Papiere vorweisen.

Der erste Messeauftritt – und neue Herausforderungen

Für den Genfer Auto-Salon 1949 bestellte Blank also, mit Genehmigung von Porsche, ein Coupé aus Gmünd und dazu ein Beutler-Cabrio. Diese beiden Fahrzeuge wurden kurz vor der Ausstellung auf der Zürcher Seepromenade fotografiert, was Fräulein

Jolantha Maria Tschudi auf den Plan rief. Die junge Dame, Tochter des Gründers der AMAG, die dann 1945 als Neue AMAG an Walter Haefner „verkauft“ wurde, war schon mit ihren Forschungsreisen durch Afrika und als Sportfliegerin zu einiger Berühmtheit gelangt. Sie besuchte die Porsche-Vertretung im Hotel „Europe“, wo sie auf der Stelle das dunkelblaue Beutler-Cabrio (356/2-002) kaufte. Blank erklärte ihr, dass die Auslieferung aber erst nach dem Salon in Genf möglich sein werde, doch das Cabriolet wurde schon mit dem Kennzeichen ZH 44035 auf Fräulein Tschudi zugelassen und an den Lac Lemman mitgenommen, erst nach der Messe erfolgte die Übergabe. Ferry Porsche und seine Schwester Louise Piëch waren übrigens auch in Genf zugegen. Es musste für beide ein grosser Augenblick gewesen sein, ihre Produkte auf dem Automobilsalon zu sehen, und zwar auf dem Stand Nummer 11 in der Haupthalle – umringt von neugierigen Zuschauern und belagert von informationshungrigen Journalisten aus aller Welt. Der Erfolg auf dem Salon war allerdings höchstens zufriedenstellend, denn 1949 war ein Jahr mit vielen anderen Neuheiten. Ein Sportwagen für 15.000 Franken respektive 17.000 Franken für ein Cabriolet war nicht unbedingt das, was die Kundschaft wollte, und die technische Nähe zu Volkswagen war auch kein Verkaufsargument, da die Marke VW noch nicht verbreitet gewesen war.

Es lag aber sicher nicht an Blank und seinem Verkäufer Heinrich Kunz, dass sich die Verkaufszahlen in einem sehr überschaubaren Rahmen bewegten. Da sein Chef nicht besonders gern Auto fuhr und mit einer Körpergrösse von fast 1,90 Metern auch schlecht in den kleinen 356 gepasst hätte, blieb es Kunz überlassen, die vielen Presseleute und potenziellen Kunden mit dem hellgrünen 356 (356/2-001) auf einer Probefahrt zu überzeugen. Die sehr tiefe Sitzposition und die gute Strassenlage beeindruckte alle Passagiere. Weil die Motorleistung jedoch eher schwächlich war und die mechanischen Bremsen auch nicht über alle Zweifel erhaben waren, vermied Kunz grössere Steigungen und verlegte seine Teststrecke auf die Seestrasse von Genf Richtung Évian. Die zwei ausgestellten Coupés (356/2-001 und 356/2-004) wurden schnell verkauft und einige weitere Bestellungen folgten. Das zweite Beutler-Cabrio (356/2-003) war übrigens schon während des Genfer Salons in Arbeit.

Die Geschichte des ältesten noch existierenden Serien-Porsche ist bis ins letzte Detail dokumentiert. Am 2. Juli 1948 lief der Motor mit der Nummer 356-6-014106 erstmals auf dem Prüfstand in Gmünd, am 6. August wurde das Chassis in die Schweiz exportiert, es wog laut Zollunterlagen 366 Kilogramm. In den Büchern der Gebrüder Beutler erschien das Fahrzeug erstmals am 6. Januar 1949, am 7. Mai wurde es dann fertiggestellt, anschliessend von den Zollbehörden inspiziert und gewogen (662 Kilo). Am 9. Juni wurde der 356/2-003 an Bernhard Blank ausgeliefert – und schon am 12. Juni gewann das bordeauxrote Fahrzeug beim Concours d'Élégance in Luzern den 1. Preis. Bei dieser Gelegenheit soll sich Prinz Mohamed Tahir Pasha, Neffe des damaligen ägyptischen Königs Faruk, in das Fahrzeug verliebt haben – und hat es wohl auch im Juli oder August gekauft. Doch bevor der Prinz, der auch Präsident des Königlichen Ägyptischen Automobilclubs war, damit fahren konnte, wurde der Wagen zuerst von Blank mit dem Kontrollschild ZH 312 auf die Strasse gebracht. Auf eigener Achse fuhr der 356/2-003 dann am 20. August nach Gmünd, dort wurden einige Arbeiten ausgeführt, unter anderem am 20. September ein Motorentest. Erst danach, im Spätherbst 1949, wurde der Wagen über Genua nach Ägypten verschifft. Tahir, der auch das Gmünd-Coupé mit der Chassisnummer 356/2-033 besass, fuhr sein Beutler-Cabrio recht häufig durch Ägypten und Europa. Am 20. Mai 1952 wurde der Wagen wieder in die Schweiz reimportiert und sechs Tage später an Julia Müller verkauft. Doch schon am 4. August verkaufte sie den Wagen an Fritz Rosenberg aus Basel weiter. Rosenberg liess das Fahrzeug noch im gleichen Monat bei Porsche in Stuttgart überholen, unter anderem wurde der 1,1-Liter-Motor durch einen 1,3-Liter-Motor (mit der gleichen Motorennummer) ersetzt. Gut ein Jahr später, am 22. September 1953, nahm Rosenberg das Fahrzeug aus dem Verkehr und verkaufte es am 30. März 1954 an einen Dr. Loy im bernischen Burgdorf. Drei Monate später liess auch dieser den 356/2-003 in Stuttgart bei Porsche überarbeiten. Am 30. März 1960 erwarb Hans-Peter Wyssmann das Fahrzeug – und behielt es 48 Jahre lang in seinem Besitz.

Bereits Ende 1949 stellte Blank aber fest, dass nach den ersten Verkaufserfolgen die Nachfrage merklich nachliess. Die Preise wurden im September gesenkt auf 13.900 Franken für das Coupé und 14.900 Franken für das Cabrio von Beutler. 1950 war Blank dann nicht mehr mit Porsche auf dem Genfer Auto-Salon vertreten. Der Preis

für das Coupé wurde erneut gesenkt auf 12.500 Franken, als Option war für 600 Franken ein „öffnungsfähiges“ Dach bestellbar. Beutler war anderweitig ausgelastet und übernahm keine Aufträge mehr für ein Cabrio. Auch ein Autoradio gab es für den gleichen Preis. Porsche war verständlicherweise nicht sehr erfreut über das Verhalten von Blank, aber man feierte dafür nun in anderen Ländern, etwa in Frankreich, grosse Erfolge an der Verkaufsfrent.

Höchst bewundernswerte Leistung in mühevollen Zeiten

Die Historiker gehen davon aus, dass in Gmünd neben dem Prototypen 356-001 insgesamt 52 Chassis aufgebaut wurden. Sechs Fahrgestelle stellten die Gebrüder Beutler in Thun als Cabrio fertig, dazu kamen zwei weitere Cabrios, die bei Wiener Karosseriefirmen eingekleidet wurden. Ein weiterer Teil der Fahrzeuge wurde in Salzburg und Wien ergänzt oder endmontiert. 1950 wurden einige wenige Fahrgestelle nach Stuttgart überführt, aus denen dann die 356 SL für Rennsporteinsätze entstanden.