Made in Austria

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

06/11/2019 Mitten im Krieg zog das junge Unternehmen Porsche von Stuttgart-Zuffenhausen nach Gmünd in Kärnten. In den Gebäuden eines ehemaligen Sägewerks entstand das erste Fahrzeug, das den Namen Porsche trug. Es folgte eine Kleinserie von 356-Coupés und -Cabriolets, die die einzigartige Sportwagen-DNA prägte.

Deutschland im Herbst 1943: Die Firma „Dr. Ing. h. c. F. Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Konstruktion und Beratung für Motoren- und Fahrzeugbau", das Konstruktionsbüro von Ferdinand Porsche, sucht zwölf Jahre nach ihrer Gründung einen neuen Standort. Grund sind die Bombenangriffe auf Stuttgart, sie kommen immer häufiger und bedrohen die Produktion. Ferdinand Porsche weicht 1944 in das weit weniger gefährdete Gmünd in Kärnten aus.

Die Arbeitsbedingungen in den Räumen eines früheren Sägewerks waren für die rund dreihundert Betriebsangehörigen mehr als schwierig. Es fehlte an Maschinen, oft auch an Material, die Holzbaracken platzten aus allen Nähten. In der Maschinenbaracke war es so eng, dass sich die Arbeiter kaum zwischen den Drehbänken bewegen konnten. Zusätzliche Baracken mussten für Direktion und Küche errichtet werden, im Ortsteil Gries an der Lieser wurde eine Siedlung für die Konstrukteure errichtet. Und doch hatte der Standort in einem abgelegenen Tal hinter dem Großglockner einen unschätzbaren Vorteil: Es gab kaum Bedrohung durch die Wirren des Kriegs, vor allem gab es in der ländlichen Lage genug Verpflegung für alle Mitarbeiter.

Ferdinand Porsche befand sich ab Dezember 1945 in französischer Haft. Erst 1947 kam er frei und wurde 1948 auch formell freigesprochen. Das Schicksal der Firma lag während dieser Zeit in den Händen von Ferdinands Sohn, Ferdinand Anton Ernst Porsche, genannt Ferry. „Am Anfang sah ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen." Die Firma musste am Leben gehalten werden – das gelang vor allem mit der Konstruktion von Landmaschinen wie Traktoren, Mähfingern und Seilwinden –, aber der Entwicklungsauftrag für den Typ 360 Cisitalia für die gleichnamige italienische Rennwagenschmiede brachte das notwendige Geld für Ferry Porsches Traumwagen.

1948 war es soweit. Anfangs wurde das Auto noch als VW-Sport bezeichnet. Der Gitterrohrrahmen aus Stahl trug eine Karosserie aus Aluminium – damals reinste Motorsportphilosophie. Wichtige Komponenten wie Vorderachse, Getriebe und Motor stammten aus dem Volkswagen „Käfer", doch die Porsche-Techniker brachten die Antriebsquelle mit 1131 Kubikzentimetern, die in der Mitte angeordnet wurde, dank neuer Zylinderköpfe und Feintuning auf 35 PS. Das reichte, um das Fahrzeug von nur 585 Kilogramm Gewicht auf 135 Stundenkilometer zu beschleunigen. Am 8. Juni 1948 erhielt der 356 „Nr. 1" Roadster mit der Chassisnummer 356.001 seine allgemeine Betriebserlaubnis.

Er blieb ein Einzelstück. Gleichzeitig mit der „Nr. 1“ wurde am 356/2 gebaut, schon im August 1948 war das erste Coupé fertig. Basis der 356/2-Modelle war ein Blechkastenrahmen als Chassis. Der Vierzylinder-Boxermotor wurde auf 40 PS gesteigert und rückte in das Heck. Damit wurde Platz für Notsitze und Gepäck geschaffen. Noch heute ist der Motor des Porsche 911, dem Kern der Marke, hinter der Hinterachse verbaut. Von Winter 1948/49 bis zum Ende der Produktion in Österreich 1950 entstanden 44 Coupés und acht Cabriolets vom 356/2. Die Karosserien der Coupés wurden bei kleinen Spezialisten wie Kastenhofer, Keibl oder Tatra in Wien sowie Beutler in der Schweiz aus Aluminiumblechen von Hand gedengelt, die Karosserien der Cabriolets stammten von Keibl und Kastenhofer sowie von der Firma Beutler in Thun in der Schweiz. Diese Modelle aus Gmünd waren es, mit denen sich die Marke Porsche auf dem Automobilsalon in Genf im Frühjahr 1949 einem internationalen Publikum vorstellte.

Als Ferry Porsche den Entschluss fasste, „seinen“ 356 zu bauen, war er davon ausgegangen, dass man etwa 500 Exemplare so eines Sportwagens verkaufen könnte. Vielleicht seine einzige Fehleinschätzung: Bis 1965 wurden tatsächlich knapp 78.000 Exemplare des Porsche 356 gebaut.

Dieser Beitrag wurde vor dem Start des Porsche Newsroom Schweiz in Deutschland erstellt. Die genannten Verbrauchs- und Emissionsangaben richten sich daher nach dem Prüfverfahren NEFZ und wurden unverändert übernommen. Alle in der Schweiz gültigen Angaben nach WLTP-Messzyklus sind unter www.porsche.ch verfügbar.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Image Sublines

Path: media/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Porsche 356 Coupé, Porsche factory side Gmünd, Kärnten, 1948, Porsche AG
Subline: Ein Einblick in die Porsche-Produktionshalle des 356/2 Coupé in Gmünd, Kärnten

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2019/historie/porsche-911-magazin-episode-13-sportwagen-dna-356-gmuend-19077.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7a2611cd-22a6-4261-9af9-c9be9ff458eb.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart