Spuren des Lebens

17/02/2021 Sein Herz für Startnummern an Türen und Kampfpatina auf Karosserien hat Ron Szasszer über Nacht einen originalen Renn-356 A 1600 Super Speedster eines gewissen Ed Parlett aus den USA beschert. Dann erst begann er akribisch die Geschichte dahinter zu recherchieren.

Der alte Mann lehnt erschöpft an einem Baum. Neben ihm der Marlboro Motor Raceway – oder das, was von ihm noch übrig ist. Birken wachsen aus dem Asphalt, aber die Tribünen sind noch als solche zu erkennen. Hier rasten bis 1974 VIPs wie Paul Newman, Mario Andretti und Roger Penske um die Wette, ein Jackie Stewart gewann 1964 das Zwölf-Stunden-Rennen auf Lotus Cortina – alles junge Wilde, die Fluppe im Mundwinkel, die Zigarettenpackung im Ärmel, ein hübsches Mädchen im Arm. „Diese Rennstrecke machte dicht, kurz nachdem ich mit dem Motorsport aufgehört habe. Ich glaube, somit halte ich hier immer noch den Streckenrekord. Und damit einen Rekord für immer", sinniert Edward Parlett, Baujahr 1941.

Ron Szasszer hält die Szene auf Video fest. Zu diesem Zeitpunkt steht der Porsche 356 A 1600 Speedster – der letzte und langjährige Rennwagen des einst hoch engagierten Privatfahrers Parlett – schon lange in seiner Garage. Und er filmt, wie Parlett mit all den anderen mutigen alten Recken, die sich die „Philly-Gang" nennen, weil alle aus Philadelphia und Umgegend stammen, parliert, wie sie sich erinnern und über die alten Zeiten reden. Da sitzen Bob Lorrailliere, Jack Heron, Nagle Bridwell, Ray Kraftson. „Weißt du noch …" auf höchstem Niveau.

Das konnte Szasszer alles nicht wissen, als er sich eines Tages im Jahr 2008 in seiner Wohnung in Hamburg-Blankenese auf dem Sofa ausruhte, durch das TV-Programm langweilte und deswegen parallel die üblichen Verdächtigen in Sachen Online-Autoangebote durchforstete. „Ich wollte eigentlich gar nichts kaufen, und einen Porsche auch nicht", schmunzelt Szasszer heute noch – aber wahrscheinlich hat ihm dieser Gedanke schon damals einen Streich gespielt. Zumal er mit Autos aufgewachsen ist, wenn auch nicht mit Porsche: Dass sein Vater, der einst aus Ungarn nach Miami emigrierte, auf Fotos an riesigen Chevys lehnte, hat ihn tief beeindruckt.

Schrauben statt studieren

Das erste eigene Vehikel von Szasszer war ein Buggy – selbst aus zwei Schrott-Käfern zusammengebaut und mit einer zusammengesparten Deserter-Karosserie eingekleidet. Das zweite Auto war ein Ovali-Käfer – tiefergelegt, schwarzmatt, 235er-Reifen, und noch viel mehr „California-Look". „Dann kamen die Amis", erinnert er sich, und dann verbrachte er das Studium mehr in seiner eigenen Werkstatt, die er mit seinem Freund Jens Wilke betrieb, als in der Uni. In einem alten Bahnhofsgebäude in Hamburgs Osten schraubte er unter anderem alte VW Golf für die Brüder im Osten zusammen, die nach der deutschen Vereinigung dringend etwas anderes als Trabis besitzen wollten. Er legte sich unter anderem einen unfertigen Jaguar E zu, nur Porsche ging gar nicht: In den 1980ern

sahen wir so viele gebrauchte 911er – aus unserer Sicht das ‚Auto der Hartgeldluden'. Da haben wir immer gesagt: ‚Da möchte wieder einer Porsche fahren, kann sich aber keinen leisten …'"

1996 machten sie die Werkstatt dicht – Szasszer fuhr als Kreativer damals Land Rover Serie III. Es folgte acht Jahre eine Mercedes-Pagode als All-day-Driver, bevor er sich an Porsche mit einem 993 wagte. Aus dem Bastler war ein Werbeprofi geworden, der einen GT3 RS genauso ausprobierte wie einen 1976er MFI 2,7 Liter. Und so lümmelte er auf dem Sofa samt Laptop. „Ich habe schon immer ein Faible für Patina, für Renngeschichte, für Startnummern auf Türen gehabt", erzählt er, „und irgendwie schaute ich wohl danach." Dabei fiel er über einen Porsche 356 Coupé, Standort Österreich.

Liebe auf den ersten Blick beim 356 A 1600 Super Speedster

„Könnte man ja eine Ratte oder einen Racer draus machen", dachte Szasszer. Dann schaute er, was der Händler sonst noch so im Angebot hatte – und stolperte somit zufällig über dieses Auto: einen Rennwagen, Porsche 356 A 1600 Super Speedster, Baujahr 1957, im originalen alten Renntrimm, herrlich patiniert, orange („meine Lieblingsfarbe"), nicht fahrbar, mit viel zu großem Überrollbügel, aus den USA. „Es gab fast keine Beschreibung dazu, und ein Preis stand auch nicht daneben", schüttelt Szasszer den Kopf, „es war nur die Rede davon, dass das Auto bei vielen großen Rennen an der US-Ostküste mitgefahren war und dass es mal einem Piloten namens Ed Parlett gehörte. Bei mir war es Liebe auf den ersten Blick." Er zahlte es sofort an. Seiner Frau verriet er erst mal lieber nichts …

Nach der Überweisung einer beachtlichen Summe holte der Händler den Wagen aus Amerika, Szasser dann aus Österreich. Da stand er nun in Hamburg, und der neue Besitzer suchte eine Firma, die den mitgelieferten Motor einbaut und die Technik TÜV-reif macht, aber an der Optik sonst nichts, und zwar gar nichts, verändert. Erst die dritte beauftragte Werkstatt lieferte ein zufriedenstellendes Ergebnis ab. Einige Modernisierungen ließen sich nicht vermeiden: Die originale Rennschale wich einem zeitgemäßen Porsche-Sitz, ein Platz für einen Beifahrer wurde geschaffen, ebenso eine Fußstütze für ihn eingeschraubt.

Der Überrollbügel wurde abmontiert. Die Werkstatt spendierte einen nicht originalen Schaltstock, der passte allerdings optisch überhaupt nicht. „Deswegen musste der alte wieder rein …" Die alte Tankblase wich einem Kraftstoffbehälter aus Metall. Der von Parlett selbst gebastelte Windabweiser wurde ersetzt durch die originale Frontscheibe mit Rahmen. Die einfache Räder-Reifen-Kombination tauschte Szasszer gegen einen Zufallsfund: Beim alteingesessenen Porsche-Händler Bruce Baker (auch einer aus der Philly-Gang) entdeckte er die alten Magnesiumfelgen mit 50 Jahre alten Goodyear-Reifen darauf, mit denen Ed auf den Tracks unterwegs gewesen war. Klar kaufte er sie vom Fleck weg. Erst dann begann er, den Namen Ed Parlett zu recherchieren. Ed wer?

Ein Videotagebuch von der Reise zu Ed Parlett

„Im Internet tauchte der Name nur einmal auf, das brachte mich nicht weiter." Für den Durchbruch

sorgte sein Business-Englisch-Lehrer, der eines Tages mit der Nachricht kam, er habe Parlett in den USA gesprochen. „Ed lebte! Ich war total fasziniert", sagt Szasszer. Keine Woche später saßen er und sein Dolmetscher im Flugzeug nach Maryland. Von der ersten Begegnung mit dem schrägen Postkasten vor dem Haus von Parlett bis zu dem Abschied aus Amerika hat Szasszer so etwas wie ein Videotagebuch erstellt.

Aber das braucht er nicht, um den Werdegang von Parlett und seinem Speedster zu rezitieren: „Parlett begann Racing Anfang der 60er-Jahre. Allerdings kaufte er sich schon 1959 auf Anraten seiner Mutter während der Studienzeit den ersten gebrauchten 356 als All-day-Driver. In seiner Branche für medizinisches Gerät lernte er Nagle Bridwell kennen, einen dieser passionierten Privatrennfahrer, der ihn zum Racing verführte." Bridwell hörte 1965 mit der Rennerei auf und überließ Parlett seinen 356 Speedster. In Marlboro erwarb Ed seine Rennfahrerlizenz, hier erlebte er sein erstes Mal Rennatmosphäre aus dem Cockpit. Später gewann er hier zweimal das Sechs-Stunden-Rennen.

1969 schrottete er jedoch das edle Geschenk in Limerock. Mit Motor und Getriebe unterm Arm suchte er ein neues Auto und fand eines mit der Fahrgestellnummer 84333 bei Bruce Baker. Damit handelt es sich bei dem Exemplar von Parlett und Szasszer um einen der letzten Speedster, die im Dezember 1957 bei Reutter in Stuttgart gebaut wurden, um dann über Bremerhaven nach New York an Max Hoffman ausgeliefert zu werden. Baker hatte das Auto vom Rennfahrer Dick Scarborough bekommen. „Nur ein möglicher Erstbesitzer war nicht zu recherchieren", bedauert Szasszer, „da fehlen die entsprechenden Unterlagen von Porsche." Parlett nahm mit der Nummer 45 an zahlreichen Rennen teil – auch bei vielen, die sein sehr viel bekannterer Rennkollege Bruce Jennings dominierte. Was Parlett nicht störte, weil er selbst stets in anderen Klassen startete.

Plaketten über Erfolge und Teilnahmen von Ed Parlett

Parlett war nicht unbedingt ein Naturtalent am Steuer, dafür umso mehr ein Tüftler bis ins Detail. So hat er nicht nur seinen Windweiser selber erdacht, sondern zum Beispiel auch eine Super-Acht-Kamera in ein Radhaus eingebaut, um zu schauen, wie das (oft veränderte) Fahrwerk arbeitete. Den Aufkleber „Crane Cams" hatte er nur angebracht, um die Konkurrenz glauben zu machen, es stecke eine Nockenwelle von Crane im Motor – er wollte verheimlichen, dass er sich die Motorinnerei extra anfertigen ließ. Plaketten im Auto weisen Parlett und den Porsche unter anderem als Sieger bei der „Barrel of Fun Rallye" am 21. September 1963 in der PCA Chesapeake Region aus, als Teilnehmer bei den National Races auf dem Steel City International Raceway Ende September 1967 nahe Detroit oder bei der Appalachian National Rally in der Region Philadelphia 1969. Immerhin als Klassensieger beendeten Pilot und Porsche die Bryar Nationals Anfang September 1972 in New England.

Parlett stieg 1975 aus dem Rennzirkus aus – das Herz machte nicht mehr so mit, wie es sollte. Er verkaufte den Wagen an den TWA-Piloten Jack Klinges in Bethlehem, Pennsylvania. Der wollte den Wagen wiederaufbauen, aber da Ed nicht zur Hilfe bereit war, stellte er den Wagen in seine Scheune. Immerhin trocken – in seinem Birkenwaldgarten verrosten noch heute rund 20 Mercedes. Da stand das Auto also. Und stand. Und stand. Bis der Surfer und Autohändler Tom Miller es 2008 entdeckte und es

seinem Bekannten Franz Wittner von Carcollection in Österreich anbot. Der Kreis schließt sich.

Seit 2011 rollt die Nummer 45 endlich wieder – mit deutschem TÜV. Szasszer fuhr den Wagen zunächst wenig, denn eigentlich ist „Oldtimerei" im klassischen Sinne nicht sein Ding. Trotzdem ließ ihn die Historie nicht los – so flog er noch öfter rüber zu Parlett. 2012 schenkte der Race-Veteran dem Hamburger seinen Helm, dazu gab es alle Rechnungen von einst, die den Kauf einer jeden Schraube für den Wagen belegen. Zusätzlich ist niedergeschrieben, bei welchem Rennen welches Wetter herrschte, wie die Asphalttemperatur war, wie er sein Auto vorbereitet hatte. Parlett war eben – im positiven Sinne – ein Pedant.

Festival „Wheels and Waves"

2013 markierte für Ron Szasszer dann einen Wendepunkt im Leben. Nicht nur, weil Ed Parlett diese Welt verließ. Sondern auch, weil Szasszer nach 20 sehr erfolgreichen Jahren im Reklamegeschäft plötzlich keine Lust mehr darauf hatte und sich eine Auszeit nahm. Die trieb ihn unter anderem zum Bike- und Surferfestival „Wheels and Waves" nach Biarritz, „wo ich plötzlich eine ganz andere Generation von automobilen Fans kennenlernte – cool und angenehm. Da ging es nicht um penible Sauberkeit und glänzenden Lack, sondern um eine ganz andere Sicht auf ihre Fahrzeuge und ihren Lifestyle." Seitdem kommt der Speedster wieder öfter aus der Garage, obwohl er unbequem und laut ist und ohne Dach Hamburgs Wetter nicht viel entgegenzusetzen hat.

Szasszer ist heute hauptsächlich als Interieur-Designer tätig und berät Unternehmen mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit – wenn er sich nicht gerade mit dem Bau von Häusern aus recyceltem Kunststoff beschäftigt. Und nebenbei das Instagram-Label „United Garages" betreibt, bei dem rund 1.500 Abonnenten seine Leidenschaft für patinierte Porsche teilen. Hergeben will Szasszer den Wagen nie – höchstens irgendwann seinem Sohn vererben. Der ihn so pur lassen soll, wie er ist. Wahrscheinlich sogar noch mit Gummiabrieb im Fußraum vom letzten Rennen im Jahr 1975. Mehr Patina geht nicht.

Technische Daten des 356 A 1600 Super Speedster

Motor: Vierzylinder-Boxer
Hubraum: 1.582 cm3
Gemischaufbereitung: 2 Solex-Fallstromvergaser 40 PBIC
Maximale Leistung: 55 kW/75 PS bei 5.000 U/min
Maximales Drehmoment: 117 Nm bei 3.700 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
0–100 km/h: 14,5 s

Info

Autor: Roland Löwisch
Fotos: Sven Grot

Text erstmalig erschienen im Magazin Porsche Klassik, Ausgabe 18.

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

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.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2021/historie/porsche-klassik-356-a-1600-super-speedster-geschichte-ron-szasszer-23376.html