

Urmeter des Urmeters

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

08/04/2023 Die ersten Porsche 356 entstanden in Handarbeit. Pate für die ikonische Form stand ein hölzernes Modell.

Im Porsche Automuseum Gmünd, 1982 von Helmut Pfeifhofer eröffnet, steht das Original: ein massives Gerippe aus Eschenholz, das Pate stand für die allerersten 356. Vor 75 Jahren wurde der Sportwagen noch in reiner Handarbeit, ebenfalls im österreichischen Gmünd, gebaut.

Erstaunlich frisch wirkt dieses Stück Geschichte. Das sogenannte Form- und Passmodell zeigt weder Spuren der Jahre noch der Arbeit. Denn auch wenn in der Literatur häufig der Begriff „Holzklopfmodell" genannt wird: Nie ist auf ihm geklopft worden. Es diente vielmehr als Urmeter dessen, was ab 1948 die Manufaktur Porsche im österreichischen Gmünd verließ. Insgesamt waren das 52 Exemplare des Typs 356/2: 44 Coupés und acht Cabriolets. Außerdem noch acht bis zehn später als Superleicht (SL) bezeichnete Rohkarosserien, die erst 1951/52 von der Rennsportabteilung in Stuttgart komplettiert wurden.

Porsche agierte vor 75 Jahren als arbeitsteiliger Manufakturbetrieb, von einer Serienfertigung meilenweit entfernt. Die stählernen Fahrgestelle konnte man vergleichsweise schnell produzieren. Doch die Arbeit am äußeren Blechkleid gestaltete sich mühselig: Die Aluminiumbleche wurden mit Hammerschlägen geformt, dann wieder und wieder zum Abgleich auf das hölzerne Gerippe gelegt. Ein langwieriger Prozess von „Versuch und Irrtum" – der Vorgang wurde so oft wiederholt, bis Türen, Hauben, Dach und Kotflügel exakt auf das Holzmodell passten. Mindestens 90 Stunden benötigte ein Meister seines Fachs, um die unverwechselbare Außenhaut des 356 perfekt zu formen. Erst dann war sie bereit, mit dem inneren Aufbau vernagelt, vernietet und verschraubt zu werden. Deshalb beteiligte Porsche auch Betriebe wie Kastenhofer, Keibl und Tatra in Wien oder Beutler im schweizerischen Thun an der Fertigung der Blechkleider.

Beginn der Serienproduktion

Mit dem Umzug Ende 1949 von Gmünd nach Stuttgart, zum Karosseriewerk Reutter, endete die Zeit, in der Blech-Paganinis mit Hämmern auf sandgefüllten Lederbeuteln und Holzstämmen eine Tafel Aluminium in die richtige Form trieben. Lediglich bei Kleinstserien wie dem 16-mal gebauten 356 America Roadster mit seiner Leichtmetallkarosserie blieben solche Verfahren noch eine Weile erhalten. Zwar gab es bei Reutter zu Beginn ebenfalls ein neu angefertigtes Holzklopfmodell des in Stuttgart überarbeiteten 356. Doch diente das nur noch als Vorbild für die passgenaue Anfertigung der Presswerkzeuge, die nun anstelle der Handwerkskünstler die Karosserieteile formten. Jetzt konnte man stabiles Stahlblech anstelle des weichen und in der Verarbeitung launischen, wenngleich deutlich leichteren Aluminiums einsetzen.

Mit den modernen Pressen zog eine schnellere Fertigung ein. Immer mehr gab ihr schweres Stampfen den Takt im Karosseriebau vor, nicht mehr das flirrende Klingen großer und kleiner Hämmer. Der Beginn der Serienproduktion und somit der einzigartigen Erfolgsgeschichte des Porsche 356.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2023/historie/porsche-356-holzmodell-christophorus-406-icon-31857.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e312adcf-71f7-4d54-9ec1-61b66d5460e2.zip

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