

# DREAM DATE

## *Die Begegnung...*

mit dem 1957er Porsche 356 A T2 Coupé entpuppt sich als Reise in die Gründerzeit der Automobilindustrie – sie erklärt die Bedeutung der Achse zwischen Gmünd in Kärnten und Zuffenhausen. Zudem ist eine fabelhafte Restaurierungsleistung zu würdigen.



## Resultat einer Hochzeitsreise nach Südafrika: Nach über 15 Jahren in deutschem Familienbesitz setzte sich die Reise nun fort

Aluminium oder Stahl, Österreich oder Deutschland, Krieg oder Frieden? Inmitten vieler offener Fragen wird ein Mythos begründet – der Mythos Porsche

Professor Ferdinand Porsche gründete im April 1931 in Stuttgart sein Konstruktionsbüro, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratungen für Motoren und Fahrzeugbau. Kurze Zeit später gesellte sich sein Sohn Ferdinand Anton Ernst Porsche, bekannt unter dem Rufnamen Ferry, dazu. Am 26. Juni 1938 zog die nunmehr als firmierende Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG von der Kronenstraße 24 im Zentrum Stuttgarts in ein neu errichtetes Gebäude in Zuffenhausen um. Am 1. April 1931 war dieser Stadtteil im Norden Stuttgarts – zu diesem Zeitpunkt von 36.000 Personen bewohnt – eingemeindet worden. An der damaligen Adresse Spitalwaldstraße 2 erwarb Ferry Porsche im

Mai 1937 ein Grundstück. Damit bestimmte er den Standort des späteren Porsche-Werks 1. Der 1938 fertiggestellte Neubau – ein Gebäude aus rötlichem Backstein – ist bis heute der zentrale Bestandteil des Gebäudekomplexes der Porsche-Fabrik in Zuffenhausen. Er beherbergt die Schaltzentrale des Unternehmens, angefangen mit den Vorstandsbüros. Von Beginn an war das Zuffenhausener Stammwerk ein Schauplatz bedeutender Kapitel der Automobilgeschichte. Nachdem die ersten Vorläufer des VW Käfer in der Garage der Porsche-Villa am Stuttgarter Killesberg zusammengefügt worden waren, entstand 1938 in Zuffenhausen eine Nullserie des Volkswagens. Die im benachbarten Reutter-Werk – dem späteren Werk 2 – gefertigten Karosserien kamen bei Porsche mit den ihnen zugeordneten Fahrgestellen zusammen. Ferner fand eine technische Erprobung statt. Historisch nicht weniger relevant sind die drei Rennsport-Prototypen des Typs 64 aus dem Jahr 1939. Ursprünglich für die Langstrecken-Wettfahrt von Berlin nach Rom vorgesehen, nehmen diese aerodynamisch ausgeformten Stromlinienwagen für sich in Anspruch, Urahn aller späteren Porsche-Sportausführungen zu sein. Ehe am Gründonnerstag, dem 6. April 1950, der erste Porsche-Sportwagen aus einer Reutter-Werkhalle rollte, bestimmte der Zweite Weltkrieg den Verlauf der Geschichte.

Aufgrund der drohenden Luftangriffe auf Stuttgart siedelte Porsche während des Zweiten Weltkrieges ins Exil nach Österreich um, wo die Familie Porsche einige Wurzeln hat und bis in die 20er-Jahre hinein lebte. Nach Kriegsende entwickelte Ferry Porsche in Gmünd in Kärnten den ersten Serien-Sportwagen, und im Sommer 1948 begann die Herstellung des Modells 356. Von einer industriellen Produktion konnte freilich nicht gesprochen werden. Denn jedes der 52 oder 53 Fahrzeuge – einig sind sich die Historiker in diesem Punkt nicht – musste in handwerklicher Fertigung ohne Karosserie-Pressen oder gar Fließbänder entstehen. Stahlblech war keine probate Lösung. Aus diesem Grund waren Aluminiumtafeln das Rohmaterial der Wahl. Mit dem Hammer über Formen aus Holz getrieben, nahmen die Karosserieteile ihre Konturen an. Wenn in den Gebäuden des ehemaligen Sägewerks, die unter den Beschäftigten als „Vereinigte Hüttenwerke“ bezeichnet wurden, der Raum zu knapp war, arbeiteten die Angestellten bisweilen auch unter freiem Himmel. Oft kam es zu Verzögerungen – etwa, wenn der Nachschub an Motorenteilen von Volkswagen aus Wolfsburg stockte oder in der Mangelwirtschaft der Nachkriegsjahre keine neuen Aluminiumbleche beschafft werden konnten. Die bescheidenen räumlichen Verhältnisse

erlaubten lediglich die Produktion einer einzelnen Karosserie-Variante, weshalb in Kärnten ausschließlich 356-Coupés aufgelegt werden konnten. Bald war überdeutlich geworden, dass die provisorischen Produktionsstätten in Gmünd auf Dauer kein idealer Standort sein würden. Daraufhin verlagerten Familie und Firma Porsche ihren Sitz nach Stuttgart-Zuffenhausen. Im Karosseriewerk Reutter zog das junge Unternehmen als Untermieterin ein. Dieser 1950 vollzogene Schritt bedeutete letztlich die Abkehr vom Aluminium. Porsche-Mitarbeiter komplettierten die von Reutter nunmehr aus Stahlblech gefertigten 356-Karosserien an Ort und Stelle. Der Wechsel des Werkstoffs diente in erster Linie der Vereinfachung der Herstellung, weniger erfolgte er aus technischer Überzeugung. Noch Jahre später setzte Porsche im Motorsport modifizierte Aluminium-Coupés ein, so zum Beispiel 1951 bei den 24 Stunden von Le Mans.

Detailtiefe anno 1957: Zum Glück kam es nach ersten Überlegungen, einen Rennwagen aufzubauen, noch zur Planänderung



**DREAM-  
DATE**

(K)Eine englische Parklandschaft: von der Sonne überflutetes Fotoshooting im September auf Haus Delecke im Sauerland

Auguste Veuillet und Edmonde Mouche fuhren für Porsche den ersten Klassensieg beim berühmtesten Langstreckenrennen der Welt ein. Den Volanteuren stand ein 1.488 ccm großer Vierzylinder-Motor zur Verfügung, der 70 PS bei 5.000 Kurbelwellen-Umdrehungen abgab.

Nicht ganz so spektakulär waren die Leistungsdaten in der Serie. Als Antriebsquelle der frühen Zuffenhausener Modelle diente ein abgewandelter Volkswagen-Motor mit 1.086 Kubikzentimetern Hubraum, dem ein Porsche-spezifischer Zylinderkopf mit V-förmig angeordneten Ventilen zu einer Leistung um 40 PS verhalf. Der Vetter aus der Region bei Fallersleben an der Leine musste mit knapp 25 PS haushalten. Die parallel angeordneten Ventile bedingten kleinere Querschnitte an der Ein- und Auslassseite. Da man im Hause Volkswagen keinerlei Rücksicht auf Hubraumlimits nehmen musste, die in den verschiedenen Motorsport-Klassen galten, wies das VW-Aggregat eben 45 Kubikzentimeter zuviel auf. Bis zur Freigabe

des Stammwerks durch das amerikanische Militär zum Jahresende 1955 erfolgten die Produktion der Karosserien und die Montage des 356 hauptsächlich bei Reutter. 1952 kam der vom Architekten Rolf Gutbrod entworfene Gebäudekomplex des Porsche-Werks 2 dazu. Im Jahr 1960 folgte das Werk 3, in dem die Verkaufs- und Kundendienst-Abteilungen untergebracht waren. Zu diesem Zeitpunkt war das 1957er 356 A T2 Coupé, das uns zur Aufarbeitung der Porsche-Historie inspirierte, bereits gebaut und nach Südafrika exportiert worden. Auf Haus Delecke am Möhnesee präsentierte sich das reimportierte, professionell durchrestaurierte Prachtexemplar aus der Sammlung eines Sauerländer Industriellen.

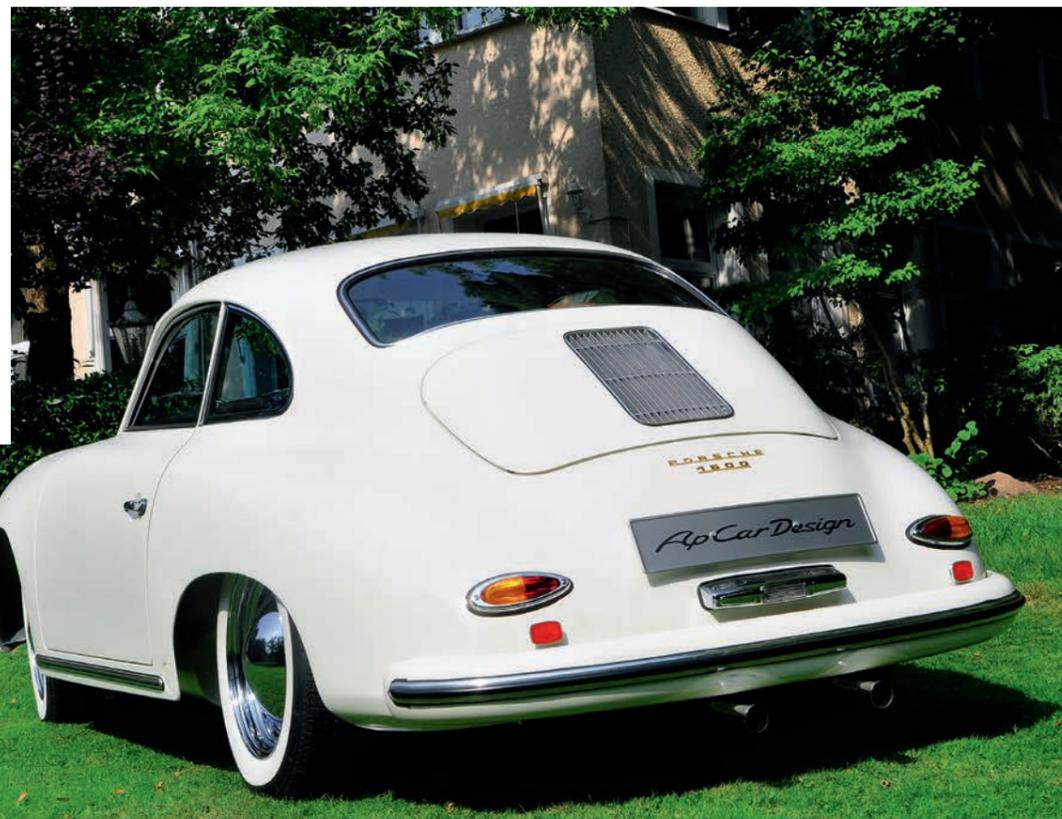
**Ein guter, alter Bekannter: 15 Jahre nach der Rückkehr aus Südafrika setzte sich die Reise des 1957er Porsche 356 A T2 Coupés fort – in frischem Originallack**

„Kommando zurück, wir müssen nach vorne!“. Stünde die Aufarbeitung des „Typ 2“ unter einem Motto, es wäre wahrscheinlich dieses. Denn fünf Jahre lang ruhte die bereits fertiggestellte, in Silbergrau lackierte Rohbau-Karosserie auf einem Werkstatt-Rollwagen. Dann stellte sich im Zuge allgemei-

ner Recherchen heraus, dass Silber überhaupt nicht die Originalfarbe gewesen war. Zum Zeitpunkt der Werks-Auslieferung am 11. Dezember 1957 nach Südafrika war „Elfenbein 5704“ das Exterieur der Wahl. Der Mann, der all das herausfand, war und ist einer, der Porsche atmet: Thomas Nater aus Göttingen. Ende der 90er-Jahre legte er sich diesen, seinen ersten 356er mit den „Teardrop“-Rückleuchten zu. Der Erwerb war das kuriose Ergebnis einer Hochzeitsreise. Vor einer südafrikanischen Bar fiel Anette und Thomas Nater der parkende Porsche-Oldie auf. Spontan betreten sie das Etablissement, um nach dem Wagenbesitzer zu fragen. Der Hausherr gab sich als solcher zu erkennen und lehnte jede Ankauf-Offerte kategorisch ab: „Nein, ich nehme keine Visitenkarte an. Ich gebe mein Coupé nicht ab – niemals!“ Zwölf Monate später meldete er sich am Telefon – die Rückreise über Hamburg konnte beginnen. Anfangs verfolgte Thomas Nater noch die Idee, eine Clubsport-Ausführung mit Überrollkäfig aufzubauen. Zu diesem Zeitpunkt existierte in Deutschland ein 356 Cup, der sich einiger Beliebtheit erfreute. Folglich verlief das Projekt zunächst wie die Vorbereitung auf ein großes Rennereignis. Entblößt bis auf das nackte Blech, erwies sich die Grundsubstanz als gut erhalten. Nach dem Auftrag der metallisch glänzenden Außenlackierung kamen die Arbei-

ten vorübergehend zum Erliegen. Die Familien- und Betriebsgründung forderten ihren Tribut. Vor zwei Jahren ergab sich schließlich die Gelegenheit zu einem Wiederaufnahme-Verfahren. Die Erkenntnis, dass einst die „falsche“ Farbe ausgesucht worden war, löste eine schwerwiegende Konsequenz aus. Der Lack musste noch einmal ausgetauscht werden. „Elfenbein 5704“ hieß der Farbton, der laut Auslieferungspapieren dem Urzustand entsprach. Anstelle eines schmucklos-grauen Unterbodens erhielt die Bodenplatte denselben, hellen Anstrich. Durch die Radausschnitte sollte jedes aufwändige Detail erkennbar sein, zumal durch die Weißwand-Pneus mit alten Michelin-„XZX“-Laufflächen weitere Lichtpunkte gesetzt werden konnten. Da etwas breitere, verchromte Stahlfelgen in 5,5J x 15 verfügbar waren, konnte rundum die Reifendimension 165 SR

**Blumen für die „356-Dame“: 60 PS bei 4.500/min lassen natürlich keine Leistungs-explosion erwarten**



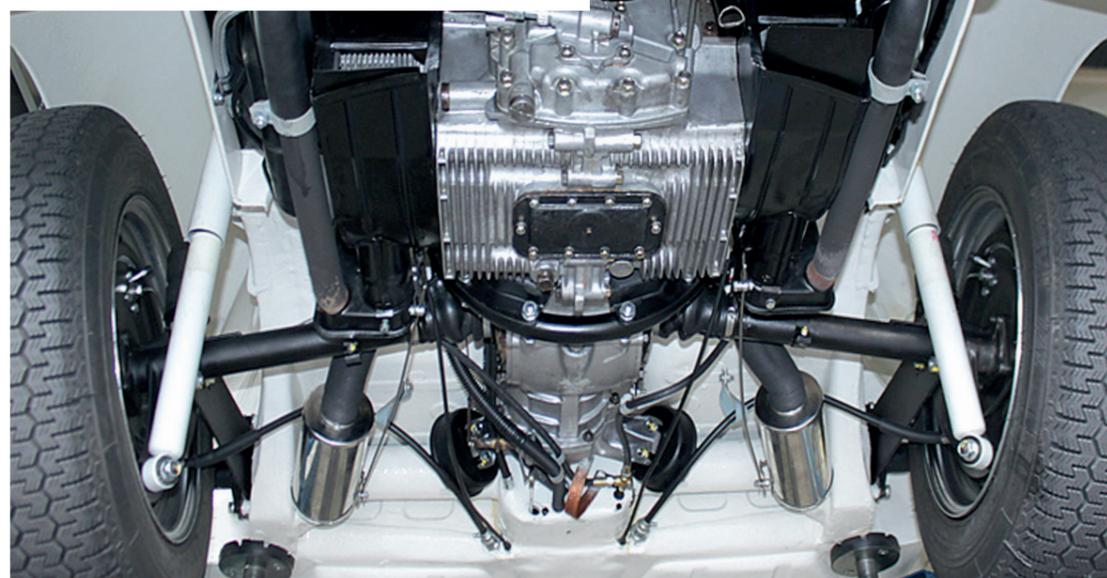
15 zum Einsatz kommen. Insgesamt 1.240 Arbeitsstunden investierte Thomas Nater in die Wiederbelebung dieses automobilen Zeitzeugen. Auf die Revision des 60-PS-Motors – einer klassischen „Dame“ – entfiel ein großer Anteil des Zeitkontingents. Die Überholung erfolgte im eigenen Haus, und dasselbe galt auch für alle übrigen Gewerke. Dabei konnte entweder auf Neuteile, NOS (New Old Stock) oder modifiziertes Bestandsmaterial zurückgegriffen werden. Nicht umsonst bewertete die Gutachter-Organisation Classic Data den Zustand mit der Note eins minus. Die Wiederbeschaffung taxierten deren Oldtimer-Experten auf 104.000 Euro.

Einige wenige Abweichungen vom Serienumfang mussten dann doch sein. Die Abgasführung erfolgte nicht durch die Stoßstangenhörner, sondern mittig. Und weil die ursprüngliche Innenausstattung nicht mehr zu ermitteln war, schien eine geschmackvolle, braune, grob genarbte Lederausstattung legitim zu sein. Ein Teppich aus schwerem Haargarn-Bouclé

überzeugte ob seiner perfekten Passform. Viel Energie floß in die Armaturen und die alltagstauglichere Umrüstung von sechs auf zwölf Volt. Die aus Südafrika mitgebrachte Lenkung auf der rechten Wagenseite blieb aus Authentizitätsgründen erhalten. Ebenfalls ein Souvenir vom anderen Ende der Welt: die grüne Wärmeschutz-Verglasung. Und auch das zeitgenössische Radio mit neuem Innenleben und alter Antenne rief die (Mono-)Klangkultur der fünfziger Jahre in Erinnerung. Der „Spiritus Rector“ erkannte, dass die Melodie des Unvergänglichen lange in ihm nachhallte. Und so legte er sich nach der Weitergabe des 1957er 356 A T2 Coupés das noch ältere Vorgängermodell zu: einen Typ 1 mit doppelten Knubbel-Rückleuchten. Von ihm wird noch zu berichten sein, und warum eigentlich nicht wieder vom Mönchensee?

werk1.2 words: carsten krome  
werk1.2 pics: carsten krome, uwe kern (1)

Perfektion von allen  
Seiten: Die Aufarbeitung  
erfolgte in jahrelanger  
Kleinarbeit, das Resultat  
erfreut einen Privatsammler



WERK1  
big.data

Hub 74 mm

Motorleistung (Serienumfang) 60 PS bei 4.500/min

maximales Drehmoment  
110 Nm bei 2.800/min

**Kraftübertragung**  
mechanisches Viergang-Schaltgetriebe Typ 644/0 mit Porsche-eigener Ringsynchronisierung; nach hinten versetzter Schalthebel; Antrieb auf die Hinterräder

Aggregatenummer (matching) 17 463

**Bremsanlage**  
vorn und hinten Trommelbremsen; verbesserte, größere Radbremszylinder

**Radaufhängungen (Vorderachse)**  
Porsche-patentierter Kurbellängslenker-Achse; jeweils zwei längsliegende Traghebel übereinander; zwei aus jeweils acht Federblättern bestehende, durchgehende Vierkant-Blattfederstäbe; Teleskop-Stoßdämpfer; Stabilisator

**Radaufhängungen (Hinterachse)**  
an Längsschubstreben geführte, hintere Pendelachse; ein runder, querliegender Drehstab auf jeder Seite; Teleskop-Stoßdämpfer; Stabilisator

**Räder**  
Stahlfelgen mit neuen Radkappen (5,5J x 15)

**Reifen**  
Weißwand-Pneus mit authentischen Michelin-„XZX“-Laufflächen in 165 SR 15

**Interieur**  
braune, grob genarbte Lederausstattung; Teppich aus schwerem Haargarn-Bouclé; Spezial-Armaturenatz; Umrüstung von sechs auf zwölf Volt Bordspannung; Gummi-Türstopper; Hartgummi-Kleiderhaken; gepolsterte Vinyl-Sonnenblenden; verbesserte Sitze; neue, veränderte Fensterkurbel-Übersetzungen sowie Polsterung der Rückbank

Leergewicht (Coupé) 885 kg

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Classic-Data-Gutachten  
Zustandsnote eins minus;  
104.000 Euro Wiederbeschaffungswert

Fahrzeugtyp

## 1957er Porsche 356 A T2 Coupé

Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN) 102 378

**Auslieferungsdatum (Bescheinigung vom 9.7.2012)**  
11. Dezember 1957, Export als Original-Rechtslenker über Lindsay Motors, Johannesburg, nach Südafrika

**Bauweise**  
im Karosseriewerk Reutter in Stuttgart gefertigtes, geschlossenes Coupé aus Stahlblech; mit der Karosserie verschweißter Kastenrahmen aus Stahlblech; auf rechtem Kotflügel (Fahrerseite, da Original-Rechtslenker) aufgesetzter, verchromter Außenspiegel; verchromter Kofferraumdeckelgriff mit integriertem, farbigem Porsche-Wappen; ab März 1957 neue Frontblinker sowie Beleuchtung unterhalb des Nummernschildes; USA-Stoßstangen; einteilige, gebogene Frontscheibe und Türscheiben aus Hartglas (Sekurit, grüne Wärmeschutz-Verglasung); Motorhaube mit verchromtem Luftgitter; ab März 1957 neue Rückleuchten in „Teardrop“-Form; durch die Stoßstangenhörner geführte Auspuffrohre (im Zuge der Einführung des „T2“-Modells im September 1957); davon abweichend bei diesem Fahrzeug mittig nach hinten geführte Abgasanlage mit doppeltem Auspuff-Endrohr; Restaurierung in 1.240 Arbeitsstunden durch Thomas Nater, AP Car Design; neue Lackierung in der Werks-Auslieferungsfarbe „Elfenbein 5704“

**Motor**  
Vierzylinder-Boxer Typ 616/1; Gebläsekühlung; Grauguss-Zylinder; Kurbelgehäuse mit verbessertem Ölkreislauf; zentrale Nockenwelle, Steuerung über Stoßstangen und Kipphebel; zwei Ventile pro Zylinder; in Schwarz lackiertes Lüftergehäuse; Gemischaufbereitung durch Vergaser Typ „32 NDIX“

Aggregatenummer (matching) 67 961

Hubraum 1.582 ccm

Bohrung 82,5 mm