

Mountain Machine

AUTORIN CHRISTINA RAHMES FOTOGRAFIE ROBERT GRISCHEK

Wenn der Designchef von Porsche einen 964 zeichnet, den es so nie gab, dann wird's speziell. Ein Jahr später ist der M1M von Michael Mauer fertig. Erste Fahrt.

»Früher habe ich Modellautos modifiziert, heute darf ich meinen individualisierten Porsche 964 fahren. Ich freue mich jetzt schon auf viele Pässe in den Bergen.« Michael Mauer



Schlichtheit: Der Innenraum des Unikats besticht durch puristisches Design und die Farben Grün und Blau. Sitze, Kartentaschen, Türgriffe, Überrollbügel und Instrumentenverkleidung sind mit demselben Stoff überzogen, der Schaltknäuf ist aus leichtem Holz wie im Carrera GT.



Oder doch lieber Rot? »Ich leg' jetzt auf, Michael. Bitte ruf erst wieder an, wenn du dich beruhigt hast«, sagt Thomas Nater und drückt den roten Button auf seinem Smartphone. Heute, ein paar Wochen später, lacht er darüber. Der Inhaber von AP-Car-Design telefonierte mit Michael Mauer, Designchef von Porsche, der sich nach einer gefühlten Ewigkeit für die Farbe Modegrau entschieden hatte. Aber an jenem Tag zweifelte er.

»Ich bin ein großer Fan der grauen Welt, habe monatelang verschiedenste Grautöne in Karteikartenformat auf meinem Schreibtisch angesehen. Einer davon war Modegrau. Code L61H. Die Farbe hat es bereits in den 50er-Jahren beim Porsche 356 Pre-A gegeben«, erzählt Mauer, dessen Lieblingslackierung bei einem modernen Porsche 911 ebenfalls ein Grauton ist, Kreide nämlich. Modegrau erstrahlt nun sein Porsche 964, den er sich in diesem Jahr von Nater in Göttingen nach seinen Wün-

schen optimieren ließ. »Ein 964 – weil dieses Modell für mich der schönste klassische Porsche ist«, sagt der studierte Automobildesigner. 1.700 Arbeitsstunden und viele Gespräche später treffen sich die beiden zur ersten Ausfahrt. Bis zu diesem Tag hieß Mauers Elfer »Projekt M1M«, fortan wird er nur noch »M1M« heißen. Seine Initialen mit einer Ziffer, die Raum für weitere Projekte lässt.

»Ich fühle mich hier jedes Mal wie im Spielzeugladen«, sagt der Porsche-Zeichner, als er die Tür zur Werkstatt öffnet. Links hinten steht er, mit dem Heck zur Wand. Sein Porsche 964 Carrera 2 Coupé WTL. Schön breit. »Zum Glück hat Thomas mich die ganze Zeit gut beraten. Der Vorschlag, den Elfer im Werksturbolook zu optimieren, kam von ihm«, sagt der Designer und zeichnet die Form des Hecks mit beiden Händen in der Luft nach. Genau so hat auch alles vor einem Jahr begonnen.

Die Erklärung dafür, dass Mauer seinen privaten 964 hier und nicht bei den werkseigenen Profis von »Porsche Classic« hat aufbauen lassen, ist ganz einfach: Eine solche Sonderkarosserie wie sie Mauer vorschwebte, ist nicht der Style der Restaurationsexperten aus Stuttgart.

Feinheit: Die Lackfarbe heißt Modegrau und erinnert an die Farbe Kreide. Sie hat jedoch eine ältere Historie, schließlich gibt es sie schon seit dem Porsche 356 Pre-A von 1953. Die Farbe besticht durch ihren grünen Unterton.



Offenheit: Thomas Nater, Geschäftsführer von AP-Car-Design, hat nicht alle Wünsche von Michael Mauer (links) umgesetzt, sondern ihn ehrlich beraten. Mittlerweile sind die beiden ein eingespieltes Team.



Ein ganz besonderer Porsche 964 sollte es sein. Für die Berge, sowieso, aber vor allem fürs Herz. Puristisch und alltagstauglich.

Freiheit: Mehr als ein Jahr lang baute Thomas Nater den Porsche 964 nach den Wünschen des Designchefs. Vor wenigen Wochen fährt Michael Mauer den Elfer zum ersten Mal in Göttingens Umland. Perfekte Herbstkulisse mit rötlichen Blättern und weiß-grauen Wolken.

M

»Michael sprach mit mir über seine Vorstellungen, wenig später brachte er sie zu Papier. Der 964, von dem er träumte, existierte nicht«, erzählt Nater, der die Zusammenarbeit mit Mauer präzise dokumentierte. »Wünsche Michael« heißt ein Ordner auf seinem Computer. Darin sind die Zeichnungen abgelegt, mit denen das Projekt startete, ebenso wie die Anforderungen. Ein modernes Lastenheft für den Umbau eines klassischen Porsche. Besonders wichtig seien Mauer Schlichtheit und Fahrtauglichkeit in den Bergen gewesen, sagt der Porsche-Spezialist aus Niedersachsen. Das Leistungsgewicht von 1.190 Kilogramm erreichte das Team durch die Reduktion auf das Wesentliche. So entfernten die Spezialisten unter anderem das Schiebedach des 964-Basismodells aus dem Jahr 1991 – das sparte 14 Kilogramm und brachte 40 Millimeter mehr Kopffreiheit. Bis auf die Frontscheibe baute das 21-köpfige Team von Nater Dünnglasscheiben ein, die insgesamt vier Kilogramm leichter sind als die originalen. »Die Scheiben passen perfekt zum grünen Unterton des Lacks, denn auch sie haben einen leichten Grüntich«, sagt Mauer. »Auf Servolenkung und Klimaanlage hätten wir natürlich auch verzichten können, aber da Michael seine Freizeit am liebsten in den Bergen verbringt, empfahlen wir ihm diese Komfortdetails«, sagt Nater. Ebenfalls im Wünsche-Ordner: ein Heckspoiler ohne Lippe, der glatten Linie wegen, oder, um es in Mauers Worten zu sagen: »Das ist mein Stil – Weglassen ist eine große Kunst.« Und so verzichtete er auch auf ein zweites Auspuffrohr. »Ich habe mich für nur eines entschieden, in Schwarz, das unterbricht die Symmetrie. Für mich ist das wie eine Zahnücke im menschlichen Gesicht, spannend«, erklärt er. Schwarz deshalb, weil es einen angenehmen Kontrast



zur Farbe Modegrau bildet. Auch die modernen Frontscheinwerfer befinden sich in einem schwarzen Korpus – und während die Fronten der originalen geriffelt sind, befinden sich diese hinter Klarglas. Das breite Heck zielt in der Hausschrift aus Zuffenhausen und Weissach der filigrane Schriftzug »Mountain Tool«, sozusagen Mauers geplantes Einsatzgebiet für den Porsche. Der 57-Jährige ist nicht nur ein großer Fan von Pässen und Bergen an sich, sondern auch passionierter Skifahrer, den es im Winter auf die Pisten der Nachbarländer zieht – und einmal pro Jahr auch zum Heliskiing nach Kanada. Der heimische Keller steht voll mit Skiern, erzählt er, zu schwer falle es ihm, sich von einem Paar zu trennen, wenn ein neues dazukomme. Ein weiteres Hobby von Mauer ist Mountainbiken. So sechs bis acht Stunden durch die Berge und Wälder – schon habe er einen freien Kopf. Und noch während er über seine Liebe zu den Bergen spricht, ändert er in der Theorie den Schriftzug »Mountain Tool« in »Mountain Machine«. MM. Seine Initialen. Das passt perfekt.

Er setzt sich in das handgefertigte Einzelstück und blickt nach oben. Perforiertes schwarzes Nappaleder. Mauer streicht über das Armaturenbrett, ebenfalls Schwarz, seidenmatt, glatt, ohne sich in der Frontscheibe zu

Porsche 911 (964) Carrera 2 Coupé WTL

TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxermotor
Hubraum	3.800 cm ³
Leistung	311 PS
Drehmoment	382 Nm bei 4.800/min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Sportnockenwelle	Schrick 288°
Leergewicht	1.190 kg
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h

spiegeln. Die Sitze: Tartan in Königsblau und Grün. »Den Stoff haben wir bei einem Solinger Tuchmacher ausgesucht und sorgsam einige Details damit bezogen, unter anderem die Domstrebe, den Überrollbügel, Türgriffe, Kartentaschen«, sagt Mauer, während er auf die Instrumente deutet. Auch sie sind eingebettet in das blau-grüne Webmuster, die Ziffern leuchten grün wie beim F-Modell. Durchlicht- statt Auflichttechnik. Eine Sonnenblende gibt es nur auf der Fahrerseite, der Tep-



Vertrautheit:
Das passt einfach. Michael Mauer und sein Porsche 964 bei einem kurzen Fotostopp auf einem Waldweg.



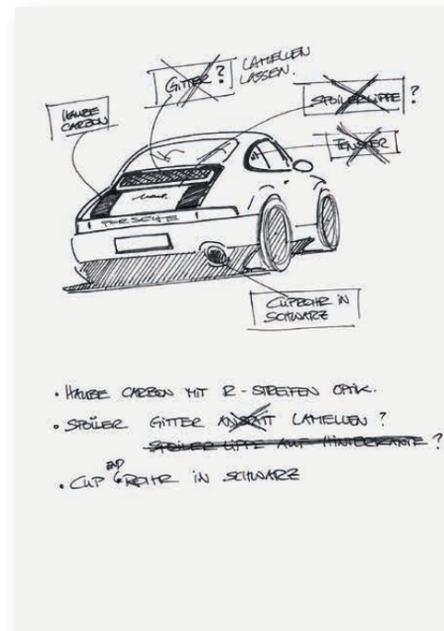
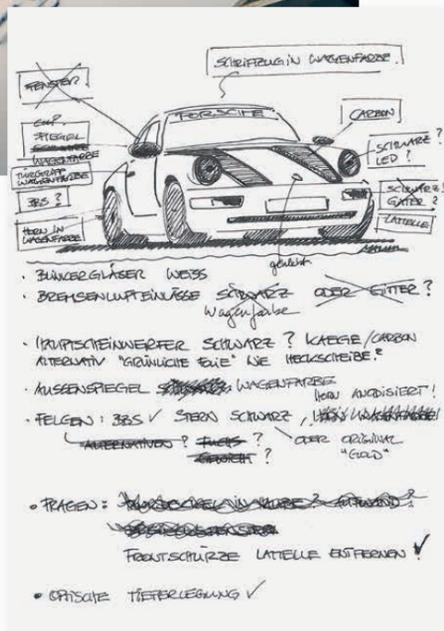


pich der Heckablage ist mit modegrauem Faden bestickt worden: M1M. Mauer streicht über den Balsa-Holzschaltknopf, der die gewichtsoptimierten Schaltknäufe alter Rennwagen zitiert. Viele Jahre stand dieser auf seinem Schreibtisch, ein besonderes Geschenk. Fortan begleitet er ihn auf seinen Bergtouren. Doch vor der ersten Pässefahrt warten ein paar wenig befahrene Straßen rund um die Universitätsstadt auf Mauer. Zeit, den von 3,6 auf 3,8 Liter optimierten Motor zu starten. 311 statt 250 PS. »Der Sound ist ja schon beim Starten infernalisch«, ruft Mauer aus der geöffneten Scheibe und biegt ab.

E

Eine Stunde später. »Ich bin schwer beeindruckt! Der lenkt ja ein wie ein GT3!«, sagt er, steigt aus und umarmt Nater, der sich in Kürze schweren Herzens vom M1M trennen wird. Denn: »Die Zusammenarbeit war ein Highlight für mich, nicht nur wegen der Symbiose zwischen uns beiden. Ich konnte viel von Michael über Farbgestaltung und Design lernen.« Noch ein paar Abstimmungsarbeiten, anschließend kann er seine Nummer 1 abholen. Dann wird Mauer zuallererst den Furkapass in der Schweiz rauf- und runterfahren, hier und da anhalten, um Fotos zu schießen. Warum dort? »Der Furka hat dieselbe Farbwelt wie mein 964. Grau mit Grün.«

Klarheit: Erst hat er seine Wünsche mündlich geäußert, dann zu Papier gebracht. Michael Mauer zeichnete seinen Traum vom individualisierten Porsche 964. Thomas Nater erfüllte ihm fast alle Wünsche.



1919 GLOBETIMER UTC

MIT EINEM PORSCHE DURCH DIE ZEITZONEN?

Der Porsche Design 1919 Globetimer UTC bietet Fernreisenden die perfekte Performance am Handgelenk.

Die Kombination aus Ästhetik und technologischer Vorreiterschaft ist seit jeher der Anspruch an alle Produkte aus dem Hause Porsche Design. Sportlichkeit, Funktion und Präzision aus dem Sportwagenbau auch in unterschiedlichsten Gebrauchsgegenständen zu verbinden ist das Ziel von Porsche Design. Und das Zusammenspiel der Designer und Ingenieure führt in der Umsetzung zu entsprechenden Ergebnissen. So ist auch der innovative *Porsche Design 1919 Globetimer UTC* wieder seiner Zeit voraus.

„WENN WIR ETWAS WOLLTEN, MUSSTE WIR ES SELBST TUN.“

Diese Aussage von Prof. F.A. Porsche gilt auch heute noch. Und das Ergebnis ist ein Zeitmesser mit einer einzigartigen Zeitzone-Mechanik, die es bisher am Markt noch nicht gab.

Ausgestattet mit einer ausgeklügelten Drückerschaltung für eine intuiti-

ve Bedienung lässt sich der 12-Stunden-Zeiger bei Fernreisen auf die lokale Zeit umstellen. Das Datum ist an die lokale Zeit gekoppelt und schaltet selbstständig mit – vor und zurück.

Persistent bleibt die Indikation der Minuten und der Heimatzeit. Die Referenzzeit wird über einen markanten 24-Stunden-Zeiger angezeigt und vermittelt damit auf einen Blick, ob man zu Hause anrufen kann oder ob es noch/bereits Nachtzeit ist. Für Globetrotter ebenso wichtig, ist eine perfekte Ablesbarkeit. Das ausbalancierte Design mit großflächig angelegtem Zifferblatt wird ergänzt durch farbliche Kontraste, markante Zeiger, Indexe und Zahlen.

Fast schon selbstverständlich ist die Verwendung von Titan für den *1919 Globetimer UTC*. Der ideale Werkstoff für ein ausdrucksstarkes und klassisches Gehäuse, dessen runde Schalenform von der puristischen Klarheit und der funktionalen Ästhetik des

Porsche 911 inspiriert ist. Den Antrieb übernimmt das hausinterne Porsche Design Kaliber Werk 04.110 mit 4h Unruhfrequenz, 38h-Gangreserve und COSC-Zertifizierung. Die Entwürfe der Zeitmesser stammen vom Studio F. A. Porsche im österreichischen Zell am See und werden seit 2014 in der hauseigenen Manufaktur in der Schweiz hergestellt.

Der *Porsche Design 1919 Globetimer UTC* ist in vier Modellvarianten in Porsche Design Stores, im ausgewählten Fachhandel sowie online unter www.porsche-design.com erhältlich.

