

A close-up, monochromatic photograph of a classic car's front end. The focus is on the headlight and the fender, which is highly reflective. The reflection on the fender shows a large, multi-story building with many windows, likely a hotel or a grand residence. The background is a blurred street scene with other buildings and a road.

**70 Jahre**  
***70 Ikonen***

Porsche bei AMAG Schinznach-Bad





# 16

## Die Erfolgsgeschichte der AMAG mit Porsche

Seit 1951 begleitet die AMAG Porsche in der Schweiz und dies mit grossem Erfolg. Die guten, oft freundschaftlichen Beziehungen der AMAG zu ihren Porsche-Kunden machten es möglich, aus jedem Jahr von Porsche ein Modell zum einmaligen Event zusammenzubringen – die Basis dieses Buchs.



# 38

Tüfteln, querdanken, über den Tellerrand hinausschauen – für eine optimale Lösung belissen es die Ingenieurinnen und Ingenieure von Porsche nie bei Standardkonzepten. Dies beweisen die 70 Fahrzeuge aus 70 Jahren. Sie sind spannende Zeitzeugen, die allesamt Sportwagen-Geschichte geschrieben haben.

## 70 Jahre 70 Ikonen



# 227

## Einen Traum besitzen

Nur wenige Fahrzeuge schaffen bei ihren Fans so viel Emotion und bei deren Besitzern so viel Passion. Einige Besitzer der in diesem Buch porträtierten automobilen Schönheiten lassen uns teilhaben an ihrer ganz persönlichen Geschichte mit der faszinierendsten Sportwagenmarke der Welt.



## Die schönsten Porsche-Anzeigen aus 70 Jahren

Wie die Porsche-Modelle haben sich auch die Werbeauftritte der Sportwagenmarke über die Zeit laufend weiterentwickelt. Doch auch in der Kommunikation zeigte sich Porsche über all die Jahre souverän; mit viel Eigenständigkeit, gutem Design, präzisen Texten, packenden Bildern und manchmal sogar mit einer Prise Humor.

# 268

# Gäbe es Porsche ohne die Schweiz?

Vor 70 Jahren entstand der Porsche-Sportwagen, im gleichen Jahr rollte dieser in die Schweiz und wurde auch hier verkauft. Ab 1951 begann die langjährige, erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Porsche und der AMAG in der Schweiz, welche bis 2008 als Import- und Handelsorganisation und fortan als grösster Porsche-Händler der Schweiz tätig ist. Doch gäbe es Porsche ohne die Schweiz überhaupt? Eine interessante Ahnenforschung.

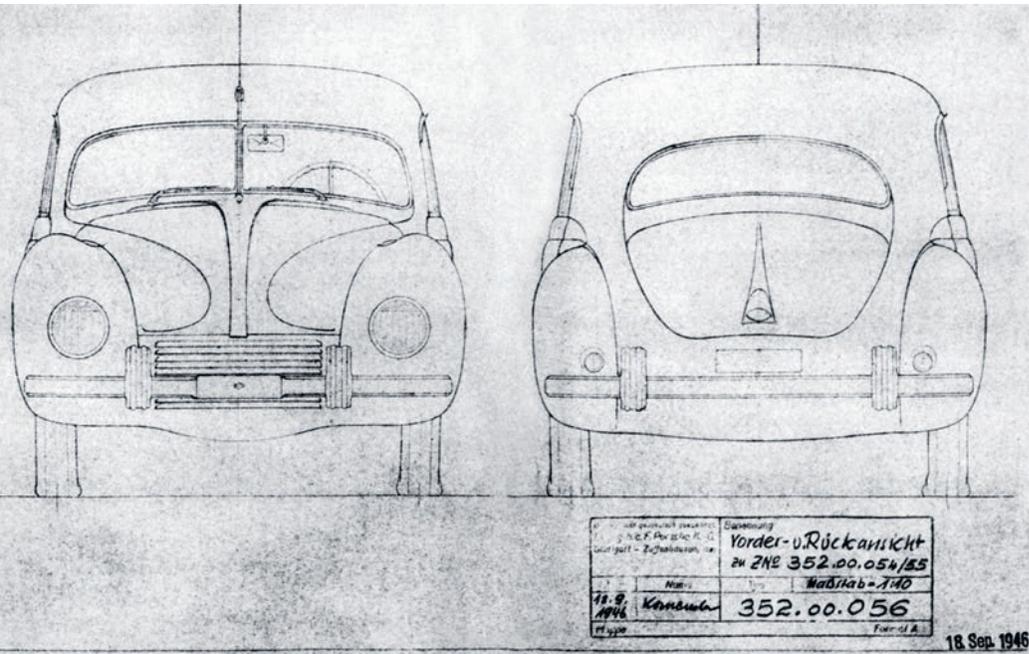
## Ein Mythos entsteht

Mitte 1947 begannen Ferry Porsche und die Konstrukteure der Porsche AG mit der Entwicklung Nr. 356, einem Sportwagen basierend auf der Technik des Volkswagens. Im Frühsommer 1948 war das Projekt Nr. 356 Realität: ein niedriger, zweiplätziger, offener Sportwagen mit aerodynamischer Linienführung, mit Rohrrahmenchassis. Der VW Motor war als Mittelmotor hinter den Sitzen angeordnet und wurde von 25 PS auf 35 PS gebracht. Am 8. Juni 1948 erhielt das erste Auto mit dem Namen Porsche die amtliche Betriebserlaubnis.

## Stammt die Idee zum Porsche aus Zürich?

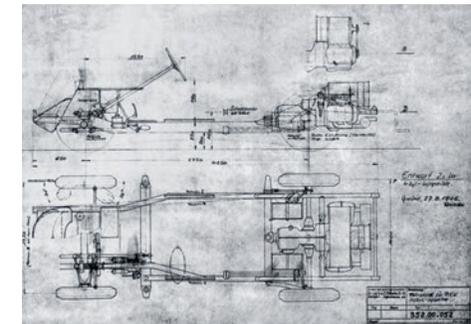
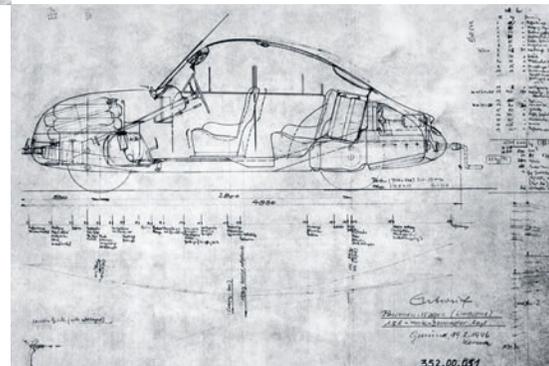
Dass dieser Porsche überhaupt entstand, ist mit der Verdienst des autobehgeisterten Zürchers Rupprecht von Senger. Dieser war in den Kriegsjahren in der Maschinenfabrik Oerlikon, Bührle & Cie als technischer Zeichner angestellt.

Nach Kriegsende begann sich von Senger mit dem Projekt eines 4-sitzigen Personewagens (4-Zylinder, 1,5- bzw. 2-Liter-Einspritzmotor, 60-70 PS, Wasserkühlung, Aluminiumkarosserie) zu beschäftigen. Das Auto sollte in der Schweiz serienmässig gebaut werden. Der Verkaufspreis wurde mit Fr. 7'500.- festgesetzt. Nach von Sengers Angaben interessierte sich eine Schweizer Finanzgruppe für das Projekt. Ein Bekannter von Senger, der Chemiker Dr. Heinz Höfer, der ebenfalls bei Bührle in Oerlikon gearbeitet hatte und der sich inzwischen in Millstatt, am gleichnamigen See



**Unbedingte  
Zuverlässigkeit.  
Rennsportliche  
Gene.**

Im Auftrag von Ruprecht von Senger arbeitete Porsche ab 1946 am Projekt 352. Der Viersitzer sollte in der Schweiz gebaut werden können und 7'500 Franken kosten. Über diese Plankizzen hier kam das Projekt nicht hinaus.







und in der Nähe von Gmünd, niedergelassen hatte, besorgte den Kontakt zu Porsche. Am 25. Juni 1946 beschrieb von Senger in einem Brief an das «Ingenieurbüro Porsche» sein Projekt und reichte bereits Ende August ein ausführliches Exposé nach. Schon Anfang des Monats hatten die britischen Militärbehörden die Erlaubnis zur Entwicklung von Nummer «352» erteilt.

Bei Porsche erstellte man Konstruktionszeichnungen, Erwin Komenda fertigte einen Karosserieentwurf. Aufgrund dieser Vorarbeiten wurde ein kleines Handmodell ausgeführt, das in der Grundlinie auffallend dem späteren Porsche 356 Coupé glich. Von Senger nutzte die Ostertage 1947, um in Begleitung seiner Frau nach Österreich zu reisen. Am 4. April 1947 traf er sich in Millstatt mit Dr. Höfer, am 5. und 6. April war er bei Ing. Rabe in Gmünd und am 7. in Zell am See, dem Wohnort der Familie Porsche, wo er Ferry Porsche kennenlernte. In der Folge sollte sich indessen zeigen, dass sich das von R. von Senger geplante Auto nicht kostengünstig genug herstellen liess. Das Projekt wurde nicht mehr weiterverfolgt.

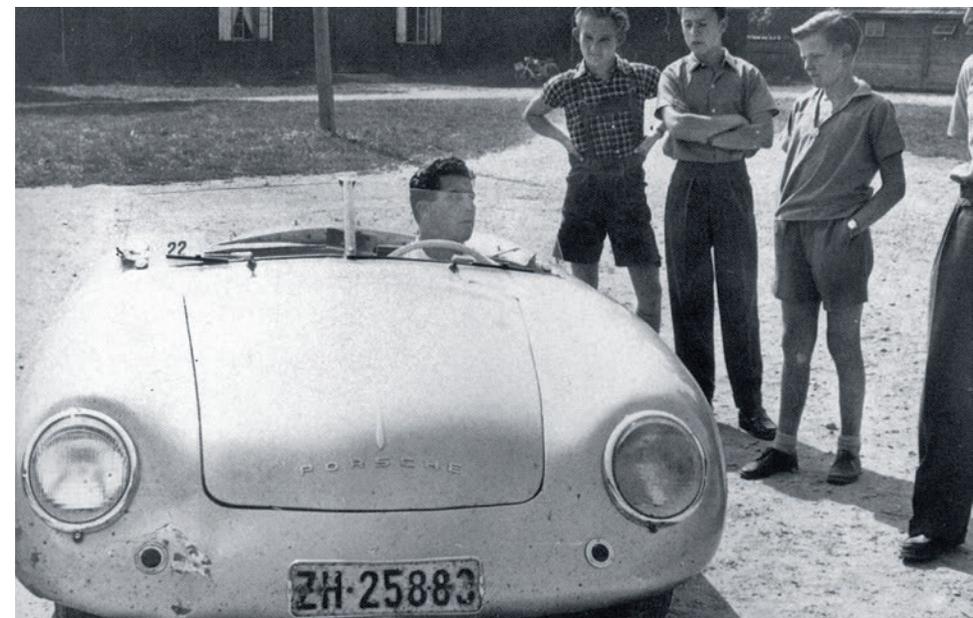
#### **Der Porsche 356/001: Spuren führen in die Schweiz**

Die Vorarbeiten zum Typ 352 hatten von Senger erhebliche Mittel gekostet – verständlich, dass er alles versuchte, um mit Porsche im Geschäft zu bleiben. Im Sommer 1947 wurden er und seine Frau ins Schlosshotel Wörthersee eingeladen. Gastgeber war der Anwalt Dr. Anton Piëch, der im August zusammen mit seinem Schwiegervater Prof. F. Porsche aus französischer Gefangenschaft entlassen worden war. Anlässlich dieses Besuches erfuhr von Senger von der Absicht Porsches, einen eigenen Sportwagen zu bauen. Piëch bot von Senger

Der erste gebaute Porsche, der 356/001, wurde Ende 1948 in die Schweiz verkauft. Zuerst war er im Kanton Zürich eingelöst, später auch im Kanton Schwyz. Er erfuhr zudem leichte Karosseriemodifikationen und wurde später weiss lackiert. Bereits 1953 kaufte Porsche den Prototypen wieder zurück.



## **Porsche bei AMAG. Passion und Präzision.**



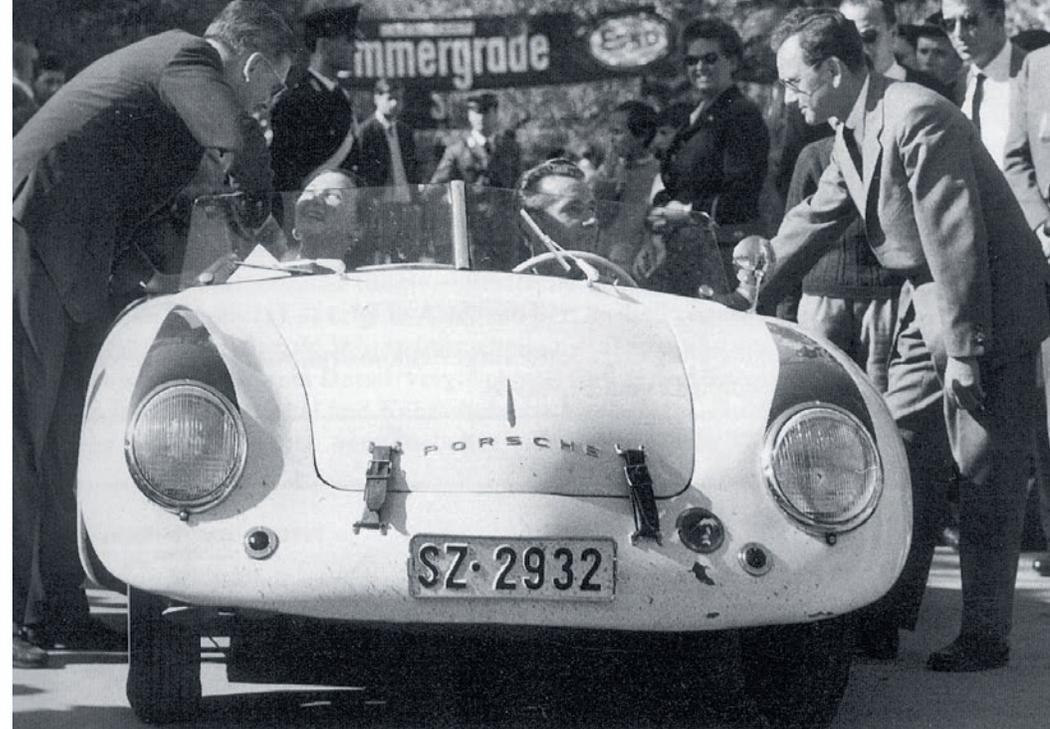
an, sich am Bau des Prototypen finanziell zu beteiligen und fünf Serienwagen zu bestellen. Gleichzeitig sollte er in der Schweiz Teile einkaufen, die man zur Automobilfertigung brauchte, in Gmünd aber nicht auftreiben konnte. Dazu gehörten insbesondere auch Karosserie- und Aluminiumbleche. Im Gegenzug sollte von Senger die Vertretung von Porsche für die Schweiz erhalten.

Wiederholt fuhr von Senger jetzt nach Gmünd und brachte Reifen, Felgen, Instrumente, Zündkerzen und weitere, dringend benötigte Teile aus der Schweiz mit. Überdies war er bei der Beschaffung von Blechen behilflich. Anfang Juni 1948 weilte das Ehepaar von Senger bei Prof. Ferdinand Porsche in Zell am See. In einem VW Kübelwagen wurden sie vom Professor über Kärntens Passtrassen nach Gmünd gefahren, um dort den Porsche 356/001, der eben fertig geworden war, in Augenschein zu nehmen. Von Senger interessierte sich für das Auto, doch dieses blieb mangels einer Exportlizenz in Österreich zugelassen.

Ende Juni 1948 liess sich jedoch von Senger den Sportwagen von einem Werksfahrer nach Zürich bringen. Offensichtlich plante er einen eigentlichen PR-Feldzug für das neue Auto und hoffte so, Kunden und wohl auch potenzielle Geldgeber zu finden. Das Sportwagenrennen im Vorfeld des Grand Prix von Bern (3./4. Juli 1948) wäre der ideale Rahmen gewesen, dem Publikum – und den Kennern – die Qualitäten des neuen Wagens zu beweisen. Aber R. von Senger schaffte die Hürde der Qualifikation nicht – angeblich erwies sich der Motor des Porsche als zu schwach.

Allerdings stellte er – und das war die erste Presse-Aktion für die junge Marke überhaupt – den Porsche im Umfeld des Rennens zwei Journalisten zur Verfügung. Bereits am 7. Juli (vier Tage nach der Probefahrt!) erschien in der «Automobil Revue» unter dem Titel «Der jüngste Spross eines grossen Namens» aus der Feder des späteren Chefredaktors Robert Braunschweig der erste Bericht, der je über einen Porsche publiziert worden war. Auch Max Troesch prüfte das Auto und stellte es am 21. Juli in der hochangesehenen Zeitschrift «The Motor» (London) vor: «I feel sure that the car will live up to its famous name».

356/001 ging nach der Präsentation in Bern ins Werk zurück, wo er, bis das erste 356 Coupé zwei Monate später fertiggestellt war, im Fahrversuch und zu Demonstrationszwecken eingesetzt wurde, bevor er wieder in die Schweiz zurückkam und hier verkauft wurde.



Kaum auf dem Markt, wurden die kleinen, wendigen Porsche Sportwagen gerne im Motorsport eingesetzt. Dies zudem sehr erfolgreich. Bis heute ist Porsche die Marke mit den meisten Rennsiegen überhaupt.

## ***Von Beginn weg: Porsche im Renneinsatz.***







## 1948 Porsche 356 «Gmünd»

Im Juni 1948 zeigte Porsche den ersten eigenen Sportwagen, dieser hatte die Konstruktionsnummer 356 und war mit Mittelmotor ausgestattet. Inzwischen hatte man in Gmünd bereits mit dem Bau der eigentlichen Serienversion begonnen. Das jetzt mit einer aerodynamischen, geschlossenen Karosserie versehene Modell behielt zwar die Konstruktionsnummer 356 bei, verfügte jedoch über ein völlig neues, von Porsche entwickeltes Fahrgestell. Der Volkswagenmotor mit leistungsgesteigerten 40 PS sass jetzt im Heck des Wagens.

Ende August 48 war das erste Coupé mit der Chassisnummer 356/2-001 fertig. Dieses wurde – wie könnte es anders sein – in die Schweiz verkauft und wurde am 27.11.1948 in Zürich typengeprüft.

1948 wurden insgesamt vier Chassis gefertigt, die Chassisnummer 356/2-004 erhielt in Gmünd eine Coupé Karosserie aus Aluminium und wurde ebenfalls noch 1948 nach Zürich geliefert. Es stand danach 1949 am Automobil-Salon Genf. Gekauft wurde es schlussendlich von einem Baron von Goeltz, der im Tessin lebte. Diesem wurde das Auto dann aber gestohlen. Nach dreissig Jahren tauchte der «004» in Italien auf und wurde dort von einem Sammler behutsam restauriert. Mittlerweile befindet sich der älteste noch existierende Serienporsche wieder seit zehn Jahren in der Schweiz.



### Technische Daten Porsche 356 «Gmünd»

Leistung	40 PS (29 kW)
Motor	4 Zylinder (Boxer)
Hubraum	1131 cm <sup>3</sup>
Drehmoment	64 Nm (2600 U/min)
Antrieb	Hinterradantrieb, 4-Gang-Schaltgetriebe
Leergewicht	680 kg
<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
0–100 km/h	23,5 s





## 1972 Porsche 911 S 2.4 «Ölklappe»

Zum Modelljahr 1972 wuchs der Hubraum des Boxermotors erneut an. Mit 2,4 Litern Hubraum leisteten der neue 911 T 130 PS, der E 165 PS und der S neu 190 PS. Das Auffällige und Einzigartige an dieser Modellgeneration war die «Ölklappe» auf dem rechten hinteren Seitenteil. Dies wurde nötig, weil die Ingenieure den Öltank vor die Hinterachse transplantiert haben und so eine Ölstandskontrolle und Befüllung über den Motorenraum nicht mehr möglich war. Weitere optische Unterschiede zu den Vorgängern: Die Lüftungsgitter an der Front und auf dem Motorendeckel wurden neu in Schwarz gehalten. Zudem erhielten alle Modelle serienmässig einen Frontspoiler.

Dieses Fahrzeug war Jahre in einer Scheune weggesperrt. Als es hervorgeholt wurde, war klar, dass die Zeit ihre Spuren hinterlassen hatte. Im Porsche Zentrum Genf durchlief es dann eine Restauration nach allen Regeln der Kunst. Mit Konsequenz, Begeisterung und Leidenschaft wurde dieses kleine Juwel restauriert. Egal, ob die Arbeitsmethoden, und -techniken der Siebzigerjahre oder Originalteile: Nichts wurde dem Zufall überlassen. Das Resultat war der Gewinn des Porsche Classic Restoration Award 2014.

### Technische Daten Porsche 911 S 2.4 «Ölklappe»

Leistung	190 PS (140 kW)
Motor	6 Zylinder (Boxer)
Hubraum	2341 cm <sup>3</sup>
Drehmoment	216 Nm (5200 U/min)
Antrieb	Hinterradantrieb, 5-Gang-Schaltgetriebe
Leergewicht	1075 kg
<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
0–100 km/h	7,5 s





## 1978 Porsche 928

Anfang der 1970er-Jahre machte man sich bei Porsche Gedanken über die zukünftige Modellpalette und was nach dem 911 kommen könnte. Denn wie bei VW damals stellte sich auch bei Porsche die Frage, ob das Konzept Heckmotor und Luftkühlung noch zukunftsfähig sei. Am 21. Oktober 1971 wurden die Resultate verschiedener Konzepte präsentiert. Dort wurde entschieden, dass das Konzept mit wassergekühltem Motor vorn und Getriebe hinten, in sogenannter Transaxle-Bauweise, umgesetzt werden soll. Noch vor Weihnachten 1971 fiel auch der Antriebsentscheid: Ein besonders niedrig bauender V8-Motor sollte sein. Das Projekt 928 lief an.

Anatole Lapine zeichnete die Form, die 1973 von den Gesellschaftern der Porsche AG mit Beifall aufgenommen wurde. Mit der Ölkrise wurde jedoch entschieden, den Serienanlauf um ein Jahr zu verschieben und weitere Alternativen, wie eine viersitzige Variante oder den Einsatz des V8 im 911 zu prüfen. Im November 1974 fiel der Entscheid, wie geplant weiterzumachen und mit dem 928 parallel zum 911 in Serie zu gehen.

Am Automobil-Salon in Genf 1977 wurde der 928 präsentiert. Anatole Lapine meinte damals: «Konventionelle Autos wirken nach kurzer Zeit langweilig. Mit dem 928 wird man sich noch in Jahren auseinandersetzen.» Er sollte recht haben! Der 928 sorgte für Furore, man vergötterte oder hasste ihn. Die Journalisten liebten ihn: 1978 wurde er als bisher einziger Sportwagen zum «Car of the year» gewählt. Dennoch, der 928 war nicht geeignet als Nachfolger für den 911. Er war eine edle Ergänzung, der perfekte GT, ein Grand Tourisme: Ein Sportcoupé für schnellste Autobahnfahrten, nicht aber das kreischende, wilde Biest wie der Elfer.

### Technische Daten Porsche 928

Leistung	240 PS (147 kW)
Motor	8 Zylinder V-Motor
Hubraum	4474 cm <sup>3</sup>
Drehmoment	350 Nm (3600 U/min)
Antrieb	Hinterradantrieb, 5-Gang-Schalt- oder 3-Gang-Automatikgetriebe
Leergewicht	1470 kg
<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
0–100 km/h	6,8 s





## 1988 Porsche 959

Das Autos – und vor allem auch der Elfer – noch Entwicklungsmöglichkeiten boten, demonstrierte Porsche mit dem Typ 959, der 1983 als «Gruppe B» an der IAA stand.

Allradantrieb, Doppelturbomotor und 450 PS Leistung. Der 959, der dennoch auf Komponenten des 911 basierte, war einer der drei Supersportwagen der 1980er-Jahre, die entweder aus Italien oder Deutschland kamen. Während die italienischen Modelle Bieste waren, die gezähmt werden wollten, war der 959 ein smarter Athlet. Aber: Alle gab es in rot.

Bereits 1985 bestellte der Dirigent und Pianist Herbert von Karajan, der zeitlebens begeisterter Porschefahrer war, seinen 959 als einer der Ersten. Er wollte, dass sein 959, einer von schlussendlich 292 Exemplaren, in italienischem «rossocorsa» lackiert wird. Es wird gesagt, dass die Farbe tatsächlich von Ferrari Besitzerin Fiat in Kanistern nur zu diesem Zweck nach Stuttgart gesandt wurde. Zudem bestellte er eine graue Stoffausstattung, da diese besseren Halt gäbe als Ledersitze.

Am 15. Februar 1988 wurde sein 959 nach St. Moritz ausgeliefert. Dafür verlangte er nach Walter Röhl, der ihm dann im Engadin das Handling des Autos zeigte. Von Karajan behielt den 959 nur knapp ein Jahr, danach verkaufte er ihn an einen guten Freund und Nachbarn, Saruddin Aga Khan. Dort blieb das Auto dann ein paar Jahre und wurde unter anderem als Fahrschulauto für Aga Kahns Neffen genutzt. Der heutige Besitzer brachte das Auto wieder nach Stuttgart, wo es in den Auslieferungszustand zurückversetzt wurde.

### Technische Daten Porsche 959

Leistung	450 PS (331 kW)
Motor	6 Zylinder (Boxer)
Hubraum	2849 cm <sup>3</sup>
Drehmoment	500 Nm (5500 U/min)
Antrieb	Allradantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe
Leergewicht	1566 kg
<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit	317 km/h
0–100 km/h	3,7 s





## 2008 Porsche 911 GT2 (997)

Der 911 GT2 gehört in die Kategorie der «Fahrmaschinen». Auf Basis des 911 Turbo entwickelten die Porsche-Ingenieure einen Rennwagen, der wieder die alten Porsche-Attribute beinhaltet: Leistung, Gewichtsreduktion, Heckantrieb und Schaltgetriebe. Präsentiert wurde der GT2 auf der IAA 2007 in Frankfurt.

Der 3,6-Liter-Turbo-Boxermotor bildet die Basis für das Triebwerk. Für den Leistungszuwachs von 50 PS sorgte vor allem eine neu entwickelte Expansionsauganlage mit einer höheren Leistungseffizienz. Auch der leicht erhöhte Ladedruck der modifizierten Turbolader und die verbesserte Kühlleistung der Ladeluftkühler steigerten die Leistung. Erstmals in einem Porsche: Ein Hauptschalldämpfer und Endrohre aus Titan.

Zur Gewichtsreduktion trug neben einer verringerten Komfortausstattung auch der Verzicht auf den Allradantrieb bei, so kam der GT2 auf 1'515 kg Leergewicht.

Fahrwerkstechnisch griff der GT2 auf einige Komponenten des GT3 zurück. Dies sind unter anderem höhenverstellbare Federbeine vorn und hinten, spezielle, spielfreie Domlager, verstellbare Querstabilisatoren und spezielle 19-Zoll Leichtmetallräder.

Eine weitere Neuentwicklung war die Beschleunigungshilfe, die erstmals bei einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe beim Sprint aus dem Stand die Leistung vollautomatisch nahe an der Haftgrenze der Antriebsräder regelt. Die Kupplung bleibt während der Beschleunigung geschlossen, ein Durchdrehen der Antriebsräder wird mittels automatischer Leistungsregulierung vermieden. Für den Besitzer des nordicgoldenen GT2 in der selten bestellten Touring-Konfiguration ist er schlicht und einfach sein «Traumauto».



### Technische Daten Porsche 911 GT2 (997)

Leistung	530 PS (390 kW)
Motor	6 Zylinder (Boxer)
Hubraum	3600 cm <sup>3</sup>
Drehmoment	680 Nm (2200–4500 U/min)
Antrieb	Hinterradantrieb, 6-Gang-Getriebe
Leergewicht	1515 kg
<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit	329 km/h
0–100 km/h	3,7 s





## 2015 Porsche 918 Spyder e-hybrid

Der Porsche 918 Spyder war Porsches erster strassenzugelassener Sportwagen mit Hybrid-Technologie und in jeder Hinsicht einzigartig. «918»: Diese Nummer war eine Huldigung des Erbes des Le Mans-Gewinnerfahrzeugs «917» und gleichbedeutend für den Anspruch, wieder einen Meilenstein in der Technologiesgeschichte des Unternehmens gebaut zu haben. Und das haben die Stuttgarter auf alle Fälle.

Der 918 Spyder wird von einem V8-Motor mit 4,6 Liter Hubraum mit 608 PS sowie von einem Elektromotor an der Vorderachse mit 129 PS und einem an der Hinterachse mit 156 PS angetrieben. Die Gesamtleistung der Motoren beträgt 887 PS. Der 918 Spyder hat einen elektrischen Allradantrieb mit Torque Vectoring. Bis zu einer Reichweite von 25 Kilometern kann das Fahrzeug rein elektrisch fahren. Da der 6,8-kWh-Akku zudem als Plug-in-Hybrid extern geladen werden kann und diese Energie (theoretisch etwa einem halben Liter Benzin entsprechend) in dem europäischen Norm-Verbrauch nicht berücksichtigt wird, erreicht das Fahrzeug einen theoretischen Verbrauch von 3,0 Liter Benzin auf 100 Kilometer, was einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 70 g/km entspricht.

Die Kraft wird über ein Doppelkupplungsgetriebe (PDK) übertragen. Eine Bremsenergieerückgewinnung überträgt die Energie auf einen knapp 100 kg schweren Lithium-Ionen-Akkumulator, der sich zwischen Tank und Motor befindet. Die Karosserie ist als eine modular aufgebaute Struktur mit einem Monocoque aus CFK aufgebaut.

Mit 6:57 Minuten auf der Nürburgring-Nordschleife setzte der 918 Spyder die Bestmarke für in Serie produzierte Fahrzeuge mit strassenzugelassener Bereifung.

### Technische Daten Porsche 918 Spyder

Leistung	887 PS (652 kW)
Motor	V8-Motor plus zwei Synchronmotoren
Hubraum	4593 cm <sup>3</sup>
Drehmoment	1280 Nm (1000 U/min im 7. Gang)
Antrieb	Allradantrieb, 7-Gang-DKP-Getriebe
Leergewicht	1634 kg
<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit	345 km/h
0-100 km/h	2,6 s