

OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

Februar 2/2010

€ 3,20

ITALO-FÖXE:
Die wilden
Brüder der
125er
NSU



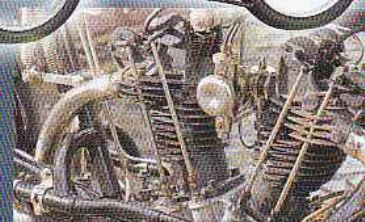
Restauriert und gecrasht: BMW E12



Kaufberatung: Austin Seven



Heiß: Innocenti De Tomaso



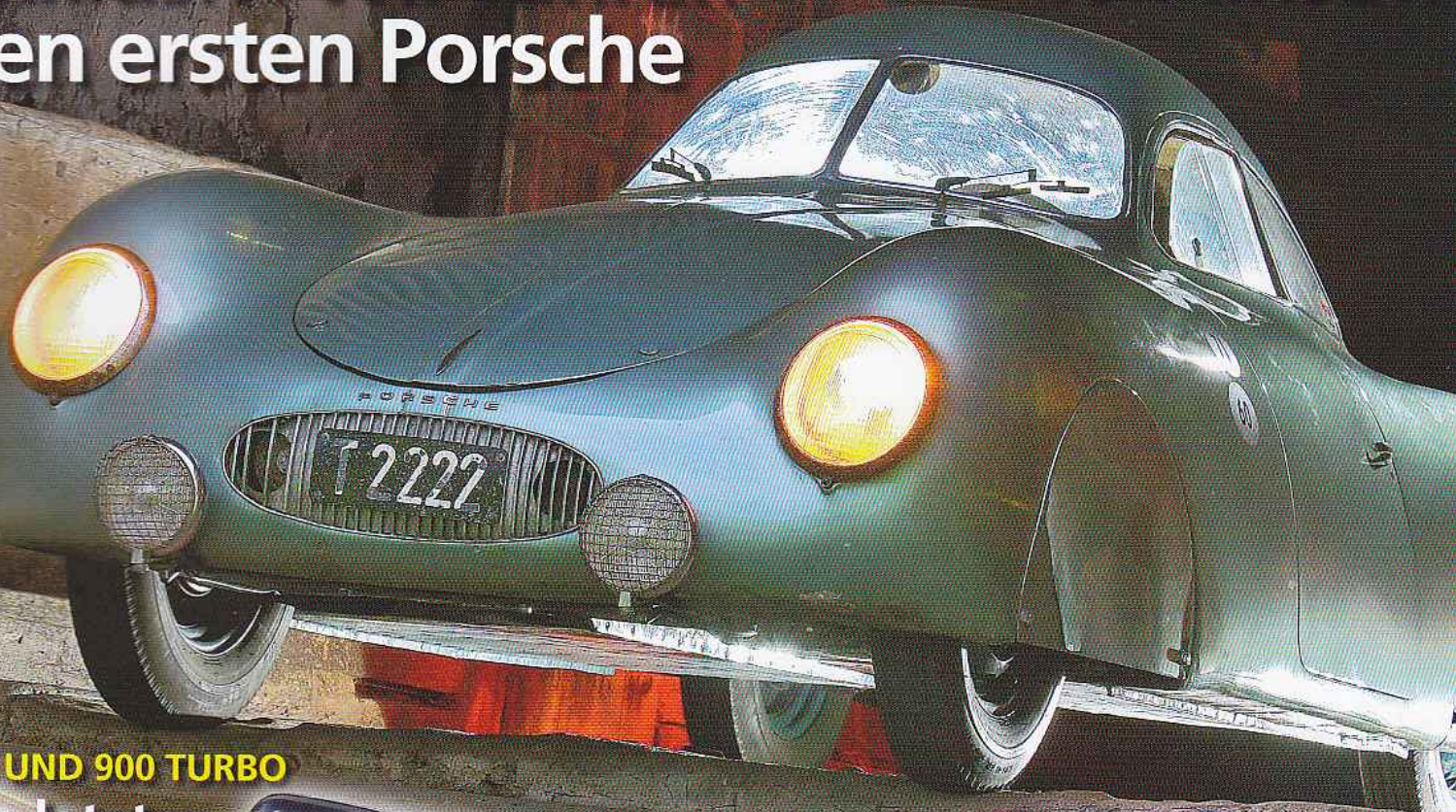
Achtventiler: Wanderer 5,4 PS

BERLIN-ROM-WAGEN VON 1939

Exklusiv: Wir fahren den ersten Porsche

MOTORRAD MIT LENKRAD

Wilkinson



900 UND 900 TURBO

Die letzten echten Saab



Mit Schrott zum Mond: Ford 12m in Miramas

A € 3,50 • CH sfr 6,20 • NL F L B € 3,90 • I € 4,10
GR € 4,80 • P € 5,20 • H ft 1380 • E € 4,20 • FN € 5,00
DK drk 35,00 • N nkr 49,00 • S skr 48,00 • CZ czk 172,00





Strom- Rechnung

Porsche Typ 64: Grenzgänger zwischen Fahrzeug- und Flugzeugbau. Wir dürfen das legendäre Stück von 1939 erstmals selbst fahren – und erzählen, wie der verhinderte Renn-VW zum Ur-Porsche wurde

Wie mögen die beiden Männer diese drückende Nähe zueinander wohl empfunden haben? Sicherlich, sie kannten sich schon eine Ewigkeit lang – bereits seit 1908 diente der Chauffeur seinem Chef,

war mittlerweile praktisch zum Familienmitglied erwachsen. Dennoch: Die intime Enge in dieser spärlich verglasten, unwirtlichen Leichtmetallkapsel kann keinem von beiden angenehm gewesen sein. We-

der Josef Goldinger, dem tapferen Chauffeur, noch seinem berühmten Chef, Professor Ferdinand Porsche.

Derlei Gedanken gehen mir durch den Kopf. Jetzt, da ich dieses Stück Automobil-



geschichte selbst steuere. Mein linker Unterarm ist zwischen Fahrertür und Lenkrad arretiert. Der horizontale Blick endet oberhalb der Frontscheibe. Der Türfensterrahmen presst gegen meine Schläfe. In deren Höhe ist die Kabine 75 Zentimeter schmal. Personenwagen? Kein passender Begriff.

Dazu ist es heiß. Und laut. Unerträglich laut. Denn die Durchbrüche in der rückwärtigen Trennwand machen die Passagierzelle zur halboffenen Abseite des Motorraums. Außerdem dröhnt der ungedämpft auspuffende Boxer durch den ganzen Auf-

bau, die dünne Aluminiumhülle wirkt mangels Entkoppelung als riesiger Resonanzkörper. Laut, eng, heiß, obendrein die volle Verantwortung für eine bessere Taucherglocke, deren Versicherungswert bei sechs Millionen Euro liegt: Nein, heute spüre ich nicht viel von dem Traumjob, der mir gern zugewilligt wird. Mitleid wäre eher angebracht. Aber darauf kann ich kaum hoffen.

Zumal die überwältigende historische Bedeutung dieses faszinierenden Coupés, die ich in vollen Zügen inhalieren darf, für alle Leiden entschädigt. Typ 64, Berlin-

Ungeschminkt: Der einzige überlebende Porsche Typ 64 Berlin-Rom-Wagen trägt die Spuren der Jahrzehnte mit Stolz und Würde

Rom-Wagen, 60 K10, wie immer man es nennt – dieses Auto war 1939 der erste genetische Brückenschlag vom Volkswagen zu den Modellen, die Volkswagen-Schöpfer Porsche später unter eigenem Namen baute: der Urahn aller Porsche. Und 1947 sogar das erste Fahrzeug, das den großen Markennamen als stolzen Schriftzug tragen



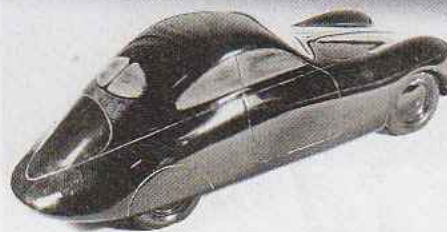
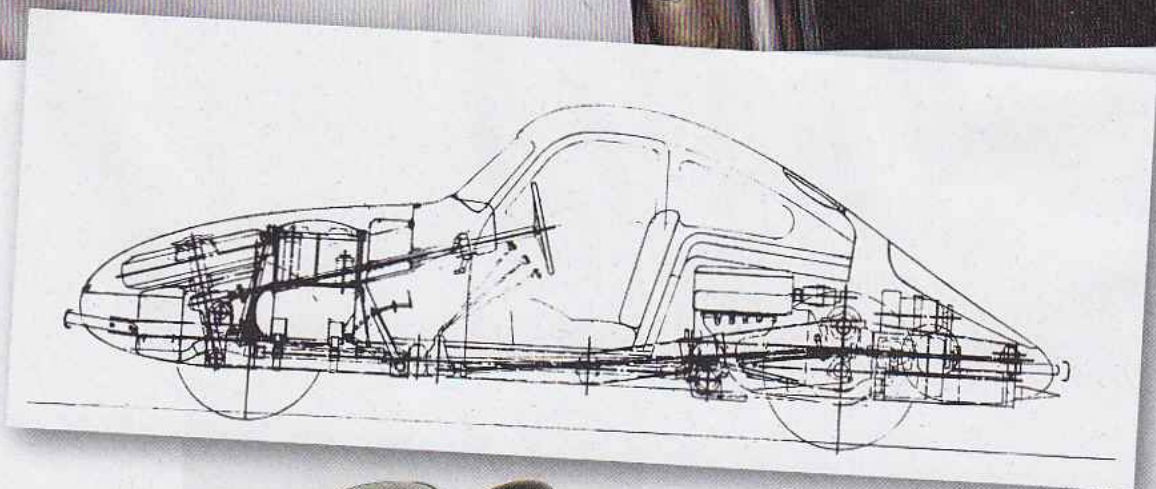
Raumsparmodell: karge Typ-64-Zelle mit Benzintank im Fußabteil des Beifahrers

durfte: der erste Porsche überhaupt.

Eine Tatsache, die Kontroversen auslöst, wird dieses Amt doch seit Jahrzehnten vom 356.001 von 1948 ausgefüllt. Aber das ist nur einer der zahlreichen Widersprüche, die die rätselhafte Geschichte des hautengen Stromlinientypen 64 offenbart.

Namhafte Historiker und Publizisten klärten in jahrelangen Recherchen viele Fragen, stellten dabei aber immer wieder neue. Was bislang fehlt, ist die endgültige Story des Typ 64. Dabei bleibt es, wie ich gestehen muss: Das Spalier der Zeitzeugen ist stark gelichtet, Dokumente sind extrem rar, manch Rätsel bleibt wohl ewig ungelöst. Immerhin, ich bin dem unerreichbaren Ziel ein großes Stück näher gekommen. Mit Hilfe der Vorarbeit fleißiger Kollegen, aber auch durch deren aktuelle Unterstützung. Vielen Dank vor allem an Chris Barber, Autor des Buches *Der Käfer* – das Standardwerk zur VW-Werdung durch Porsche.

Die Geschichte beginnt 1922. Mit dem Austro-Daimler Sascha, den Ferdinand Por-



Genese des Porsche-Sportwagens: Zeichnung und Modell des käferähnlichen 114 von 1938 mit Vier-Nockenwellen-V10 als Mittelmotor

sche, geboren 1875, als ersten *volksnahen Sportwagen* baut. Eine Idee, deren Verwirklichung unter eigenem Namen er mangels Kapital aufschiebt. Ende 1930 eröffnet er in Stuttgart sein Konstruktionsbüro. Den größten Auftrag erhält er im Juni 1934: Die Entwicklung des *deutschen Volkswagens*, der Porsche-intern später als Typ 60 rangiert.

1937, als sich dessen Serienform abzeichnet, umreißt Porsche die Sportversion, Typnummer 64. Die Deutsche Arbeitsfront, die

inzwischen die Lufthoheit über das VW-Projekt hat, bügelt jedoch ab: Der Sportwagen passe nicht zum Vernunftskonzept der Volksmotorisierung. Auch Porsches Alternative, die eigene Fertigung des 64 mittels zugekaufter VW-Teile, scheitert: Der Deal zwischen staatlicher Organisation und Privatfirma ist juristisch nicht machbar. Damit ist der Volkssportwagen tot – vorerst.

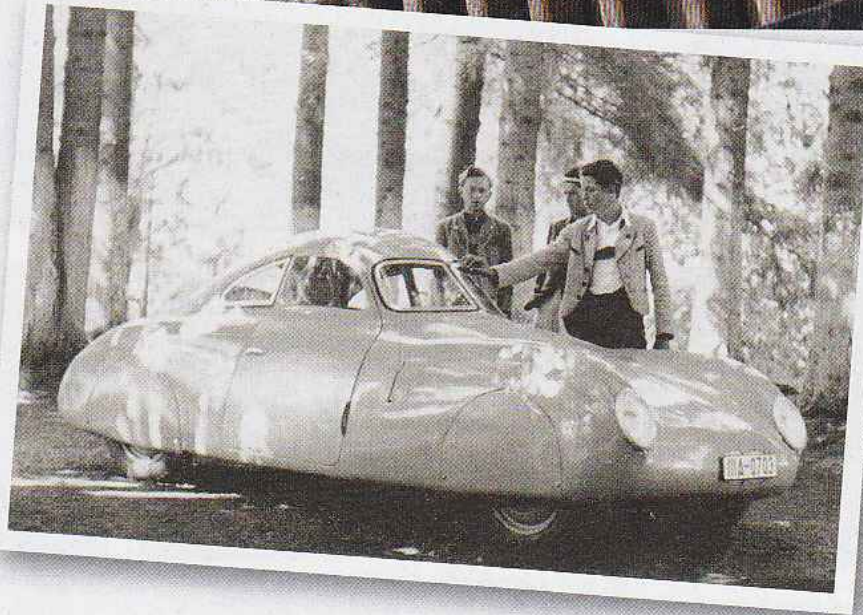
Porsche wählt die Flucht nach vorn. Frei von den Zwängen des VW-Baukastens entsteht auf dem Papier der unglaubliche Typ 114, dessen Layout sich am Auto Union Grand-Prix-Wagen mit V16-Mittelmotor –

gleichsam ein Produkt Porsches – orientiert. Für den 114 ist ein 1,5-Liter-V10 mit vier Nockenwellen vorgesehen. Weit reift das futuristische Konzept nicht. Denn plötzlich offenbart sich ein ganz neues Argument für den Typ 64, der nur wenige Tage später auf dem Zeichenbrett Gestalt annimmt.

Es ist das Propagandarennen Berlin-Rom, das Hitler-Intimus Adolf Hühnlein – als NSKK-Oberhaupt (Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps) Deutschlands Motorsport-Chef – und sein Visavis im faschistischen Italien, Giuseppe Furmanik, vereinbaren. Das meldete die *DDAC Motorwelt* im Juni 1937. Später legten sie den Prestigelauf auf den 27./28. September 1938 fest. Aber nur eine Woche vor dem Start, als die speziell gebauten Rennwagen vieler Hersteller beider Länder ihre finalen Testfahrten abspulen, kam die unbegründete Verschiebung. Erst vage aufs nächste Frühjahr, dann konkret auf den 14./15. September 1939.

Dass die plötzliche Verschiebung gezielt stattfand, um einer späteren Rennversion des Volkswagens (nunmehr KdF-Wagen genannt) die werbewirksame Berlin-Rom-Passage zu erlauben, ist historisch nicht belegbar. Jedenfalls sind die braunen Herren in Berlin von dieser Idee begeistert. Und schon ist Porsches Typ 64 wieder im Rennen – als politisch korrekter Imagerträger für den Volkswagen und dessen sagenhafte Fernreisequalitäten.

Die futuristische Form, die Porsches Konstrukteur Erwin Komenda entwirft, entspricht weitgehend der Mittelmotorstudie 114. Aber sie lässt auch, wichtig für die Mission zwischen den Achsenmächten, ein-



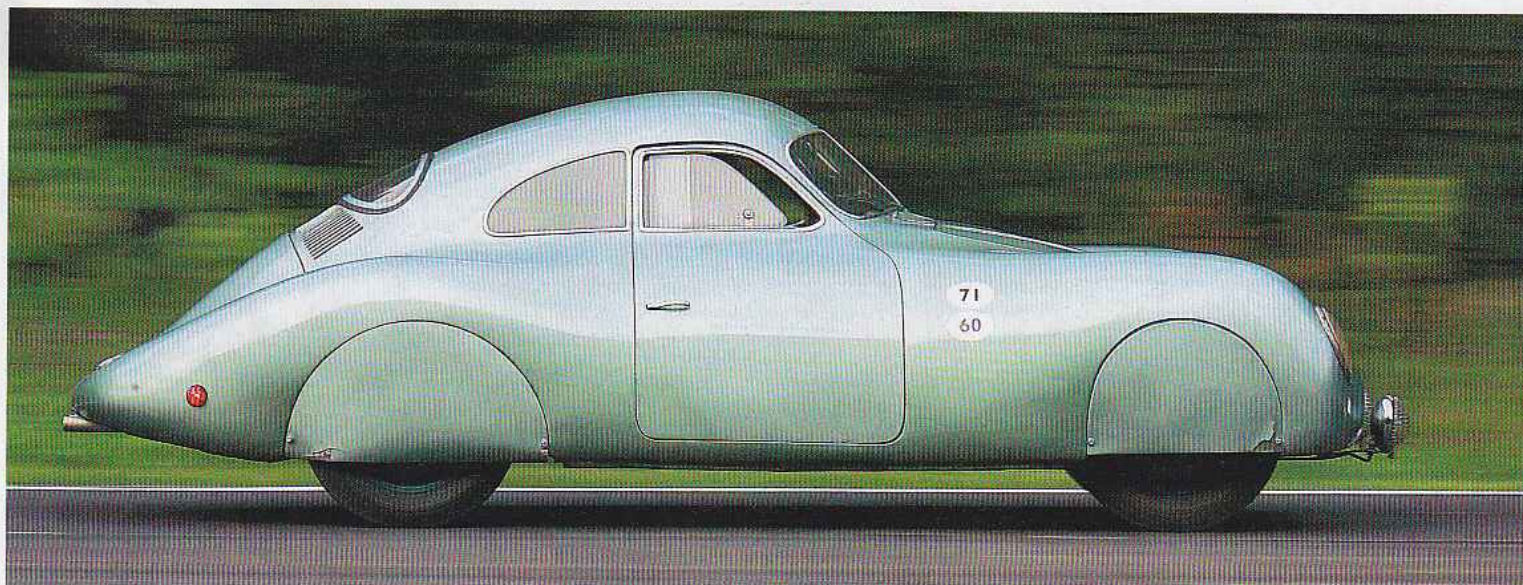
Urschrift: 1947 baute Porsche erstmals diese Lettern an einen Sportwagen – an genau dieses Typ-64-Exemplar

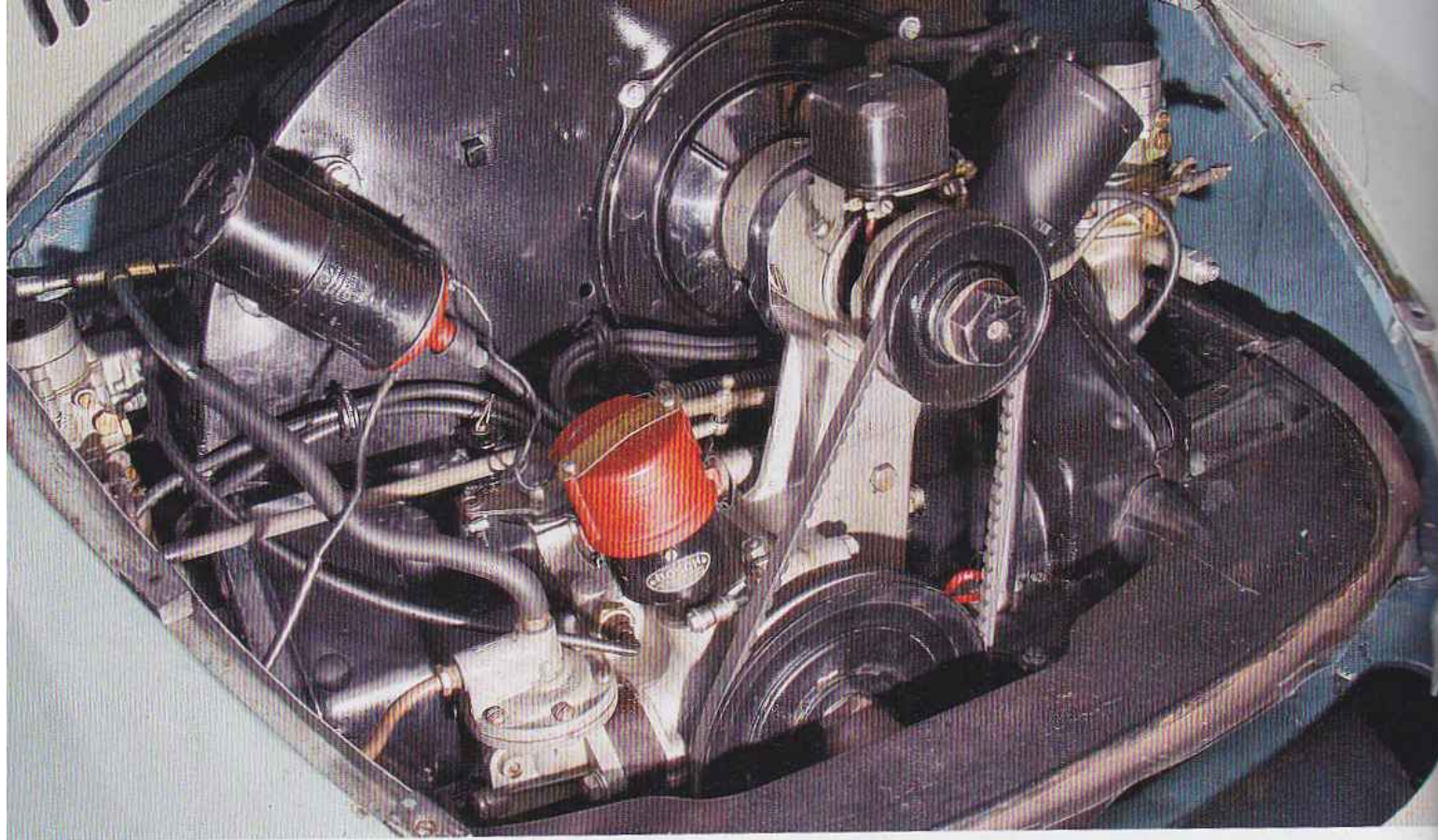
Neuwagen: Ferry Porsche (links), 29 Jahre jung, zeigt zwei befreundeten Studenten im Sommer 1939 den taufrischen 64/1

deutig das Modell erkennen, das einst als Käfer berühmt werden soll. Dass die Aerodynamik den jüngsten Stand der Forschung trifft, versteht sich. Verkleidete Silhouette, schlanker Rumpf, schmaler Aufbau – derart nutzt das winzige, 1,25 Meter flache Coupé die Leistung des später von

23,5 auf rund 40 PS erstarkten Vierzylinder-Boxers voll aus. Theoretisches Höchsttempo bei Drehzahl 4000: 173,5 km/h.

In der Praxis bleiben davon 145 km/h übrig. Genug, um eine Blamage zu vermeiden. Denn von den insgesamt 1500 Kilo-





Sehhilfe: Die Zusatzscheinwerfer erhielt der Typ 64 erst im 21. Jahrhundert – um nächstens die Route der *Ennstal-Classic* zu erhellen



Notration für die Rom-Reise: Der sehr flache Kofferraum im Bug wurde ursprünglich durch zwei Reserveräder vollständig ausgefüllt



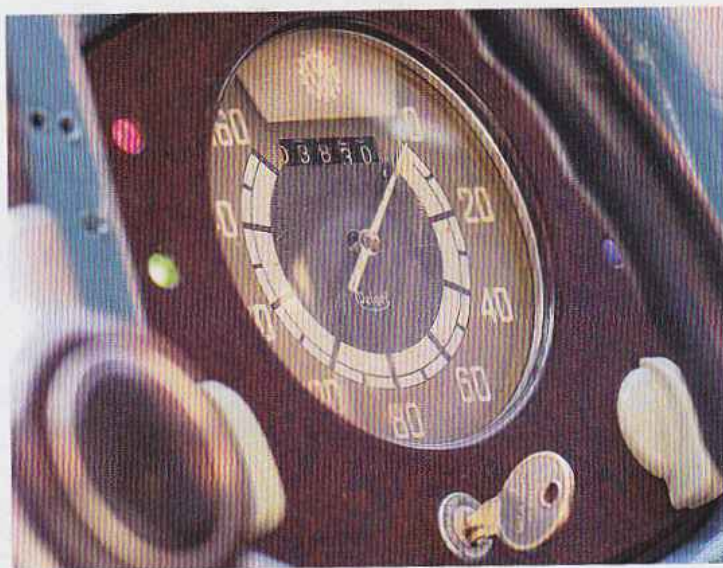
Tür zum Schafott: Wer hinterm Lenkrad Platz nimmt, findet zunächst Platz für seinen Kopf – bis er die stoffbespannte Pforte schließt...

metern zwischen Berlin und Rom entfallen die ersten 600 auf die neue Reichsautobahn, deren Fortschritt es bei der bilateralen Vollgas-Propaganda genauso zu promoten gilt wie die Einigkeit der Völker.

Drei *KdF Berlin-Rom-Wagen* werden geplant. Weil sie aus dem Volkswagen-Etat finanziert werden, laufen sie im Sinne der staatlichen Sponsoren unter dem Kürzel 60 K10, was für die zehnte Karosserievariante des Volkswagens Typ 60 steht. Derweil spricht Porsche weiterhin von Typ 64.

Die Konstruktion des Aufbaus entstammt maßgeblich Porsches kongenialen Mathematiker Josef Mickl. Sie lässt über dessen Vita als Flugzeug- und Luftschiffbauer keine Zweifel: Für das bodenblechlose, ansonsten aber unveränderte VW-Chassis errechnet Mickl eine weitgehend selbsttragende Leichtmetallkarosserie, wie es sie für den erdnahen Einsatz noch nicht gegeben hat.

Das offenbart Probleme bei der Herstellung. Duraluminium, 0,5 Millimeter stark: Dieses höchst diffizile Material verarbeitet Porsches Hausschneider Reutter sonst nie.



In braunem Bakelit: Ende 1938 machte der Zahnkranz der DAF (Deutschen Arbeitsfront) das VW-Zeichen zum *KdF-Logo*. Hier zielt es den Tacho des *Berlin-Rom-Wagens* – im normalen Volkswagen langte ein 120er-Zifferblatt

Es kommt zu Verzögerungen. Möglicherweise sogar zu einem Unterauftrag an den Münchner Alu-Spezialisten Rupflin. Der beanspruchte kurz nach seiner Geschäftsaufgabe 1969 dem Historiker Erik Ecker-

mann gegenüber, die *Berlin-Rom-Wagen* gebaut zu haben. Auch das ist nicht belegbar, aber wahrscheinlich – zumindest partiell. Fertigte Rupflin, der viele BMW-Rennmaschinen hauchdünn einkleidete, viel-



Belegexemplar: Typ 64 mit Porsche-Schriftzug und Porsche-Zulassung 1947 – was die These von den später montierten Lettern widerlegt



Im Alter flott: Seit 1955 ist der Typ-64-Originalmotor 1290 ccm groß und 60 PS stark, was für Tempo 170 langt. Vom 12. bis 14. März 2010 ist dieser Wagen bei den *Retro Classics* in Stuttgart zu bestaunen



Familienausflug:
Wagen 64/3 und VW-Kübelwagen
bei winterlicher Testfahrt – im Januar 1941?

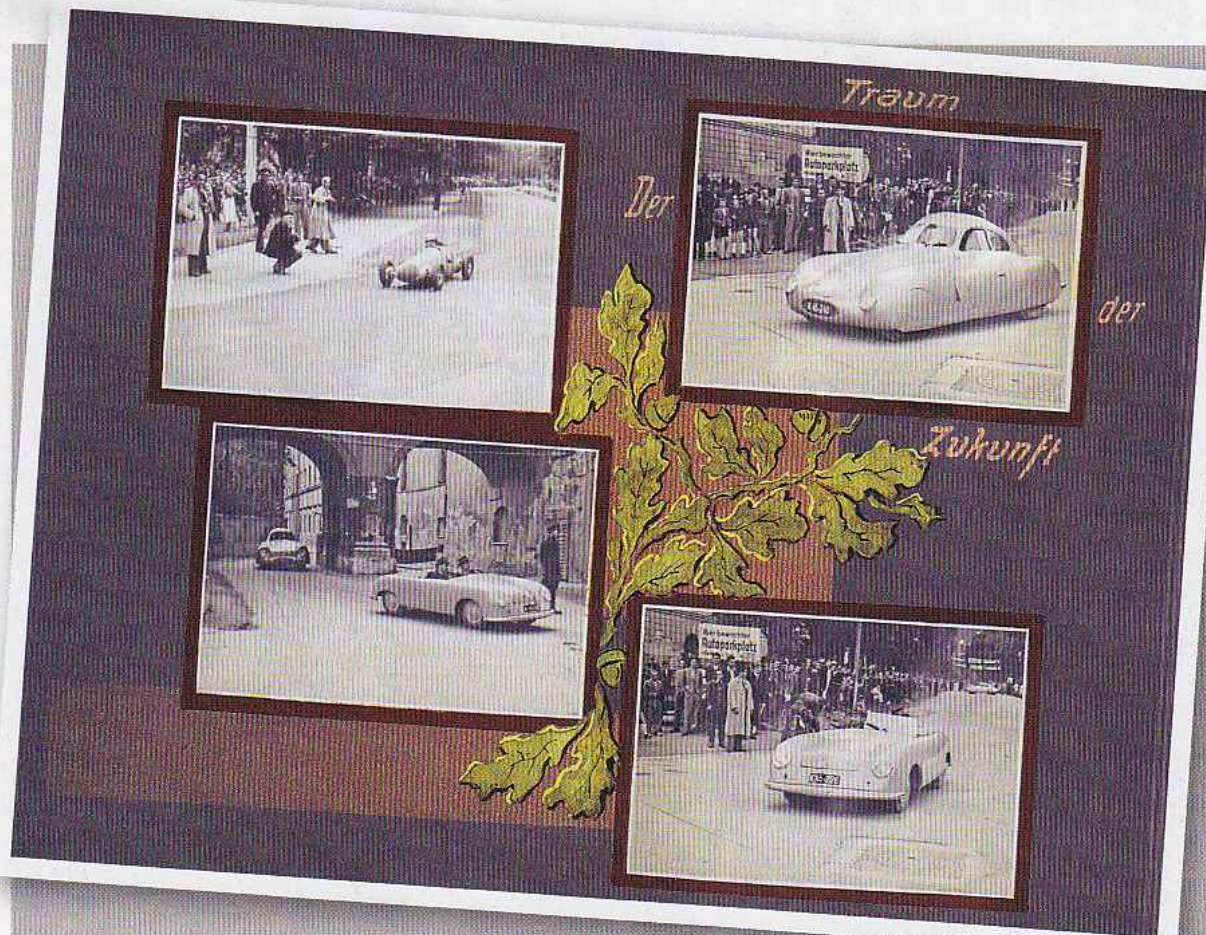
leicht einzelne Karosseriesegmente? Lieh er geübtes Personal an Reutter aus?

Dokumentiert ist indes die späte Fertigstellung der Stromlinien-VW. Wagen 64/1 (nach dieser eigenen Nomenklatur ordne

ich die drei Exemplare) ist zwar am 19. August 1939 fahrbereit, vier Wochen vor der Wettfahrt. Doch 64/2 rollt erst am 20. Dezember vor. Und 64/3 am 16. Juni 1940. Lange nach dem Überfall auf Polen, der am 1. September 1939 den Weltenbrand lostritt. Klar, dass damit der Traum von der transalpinen Tempo-Tour passé ist.

Doch ganz so simpel wie gern dargestellt – Krieg plötzlich begonnen, ergo Berlin-

Rom Knall auf Fall abgesagt – verhält sich die Chronologie nicht. Jeder Fünftklässler weiß heute, dass der großdeutsche Grenzgang von langer Hand geplant war. Insofern wurden bereits im weiten Vorfeld alle wichtigen Motorsportereignisse abgeblasen, nach der Alpenfahrt (31. Juli 1939) fand kein großes Rennen mehr im kurzlebigen 1000-jährigen Reich statt. Dass die Berlin-Rom-Macher schon im Frühsommer ihre Fahnen einrollten, kann deshalb als sicher gelten. Was die Frage aufwirft: Wofür wurden die



Traum der Zukunft: So verewigte Otto Mathés Ehefrau Rosl das Innsbrucker Hofgarten-Rennen am 1. Juli 1948 im Fotoalbum. Bei dem Anlass präsentierte Porsche erstmals den 356.001 als *Export-Roadster*, wie die Lokalpresse schrieb – und mit dem neun Jahre alten 64 das *neue Renncoupé* gleich mit. Am 14. Juni 1949 machte Mathé seinen Traum wahr: Er kaufte Porsche den Typ 64 für 32.000 Schilling ab



Tiefflieger: Im spartanischen Innenraum zeigt sich die Nähe zum Flugzeugbau überdeutlich. Professor Porsche saß als Copilot rechts

64er-Typen dann noch realisiert? Offiziell für ein Dasein als *KdF Rekordwagen*, die Weltbestleistungen in der 1100-Kubik-Klasse erringen sollen. Inoffiziell jedoch für Porschese ureigene Ambitionen.

Zwar dürfte seine Absicht, 1940 bei der Mille Miglia anzutreten, ein Gerücht sein. Aber die alte Volkssportwagen-Idee brennt nach wie vor; geht man 1939/40 doch noch vom siegreichen Blitzkrieg aus. Also dienen die drei Vollstromautos, parallel zu den jetzt benötigten KdF-Militärversionen, der Erprobung. In eigener Sache, aber auch der ständig vorangetriebenen Volkswagen-Technik – Stichwort Kompressormotor.

Bevor die Geschichte weiter geht, sei gesagt: Aufzeichnungen dieser Versuche existieren so gut wie gar nicht, gerade die 64er Typen finden in der Datenflut der KdF-Wagen-Testprotokolle praktisch nicht statt – als handelte es sich um ein Geheimprojekt. Deshalb ist die weitere Vita der drei Exemplare bis zur definitiven Reduktion auf unser Fotomodell – seit den Spät-Vierzignern der einzige Überlebende der raren Spezies – das nebulöseste Kapitel ihrer Historie.

Gängige Lesart bislang: Ein Typ 64 war dunkel, zwei waren hell lackiert. Einer wur-

de von Bodo Lafferentz – KdF- sowie VW-Chef – zirka 1941 durch Unfall vernichtet, ein weiterer 1945 von US-Soldaten in Zell am See (Österreich) erst zum Roadster tranchiert, dann motorseitig zerstört und entsorgt. Während der dritte als Porschese persönlicher Reisewagen durchkam.

Eine Lesart, die es zu hinterfragen gilt. Zumal nie geklärt wurde, welcher Typ 64 wirklich überlebte. Die bisherigen Theorien orientierten sich überwiegend am Lackton, an den Leuchten, den Formen der vorderen Ziergrills sowie den Fensterrahmen. Details, die allerdings oft verändert wurden. Wer das ignoriert, landet anhand der rund 50 verfügbaren historischen Fotos bis 1945 schnell bei sechs oder sieben verschiedenen Berlin-Rom-Wagen. Gerade die Fensterrahmen – mal dünne Metallprofile, mal dicke Gummi-Einfassungen mit auffälligen Ziereinlagen – wurden damals gern modifiziert. Denn die 64er hatten, beinahe als erste Autos überhaupt, Plexiglas-Scheiben. Deren Bearbeitung und Haltbarkeit damals noch in den Kinderschuhen steckte.

Tagelang brüte ich mit Thomas König, Mitinhaber des Museums Prototyp in Hamburg und seit Anfang 2009 Aussteller des überlebenden Berlin-Rom-Wagens, über den alten Bildern. Bis uns die Erleuchtung kommt: Dieses Auto hat eine andere Seitenfensterlinie als die beiden fehlenden, und die ist kaum veränderbar. Außerdem



Väter der Legenden: Professor Ferdinand Porsche und Sohn Ferry (links) 1950 neben einem 356/2 Coupé aus Gmünd-Produktion

weisen seine Türen, die nicht austauschbar sind, Schiebe- statt Ausstellfenster auf. Damit ist es das Auto, das im Krieg inmitten eines Konvois (s. Seite 15) fotografiert wurde, der Wagen 64/3. Oder zumindest dessen Karosserie. Denn unser Fotoobjekt, das Porsche am 14. Juni 1949 an den legendären Rennfahrer Otto Mathé für 32.000 Schilling (den Wert eines fast neuen VW Käfers) verkaufte, ist eine Mixtur. Aus dem Aufbau

des ursprünglich schwarz lackierten 64/3, dem Motor des 64/2 und dem Chassis des 64/1. Klingt verwirrend.

Sehr klar sind dagegen die aktuellen Aussagen bislang ungehörter Zeitzeugen. Wie Verena Lafferentz, 89. Die Enkelin des Komponisten Richard Wagner und Witwe des KdF-Chefs erzählt anno 2010, der oft zitierte Totalschaden, den ihr Gatte verursacht habe, sei eher eine banale Blessur gewesen. Und das Auto, offenbar der silberfarbene 64/1, sei bis 1945 in der KdF-Zentrale in der Berliner Knesebeckstraße stationiert gewesen. Voll funktionsfähig.

Dann sagt ein gewichtiges Mitglied der Porsche-Familie, es habe außer dem silbernen 64 einen schwarzen gegeben; das muss der 64/3 sein. Und einen blauen – lackiert in der Lieblingsfarbe des Professors. Das dürfte Wagen 64/2 (s. unten) sein – Porsches Reisewagen. Wofür die Volksempfänger-Antenne zwischen den Frontscheiben, die einzig dieses Exemplar aufweist, spricht.

Aus selber Quelle erfahre ich auch: Der Wagen, den die GIs 1945 in Porsches Fahrzeugexil – der Flugschule in Zell am See – ruinierten, war silbern. Ist es also Typ 64/1, der davor in Berlin weilte? Jedenfalls passt dazu, dass dessen Chassis danach unter die heute existierende Karosserie 64/3 wanderte. Übrigens: Der oft erwähnte brutale Roadster-Aufschnitt der Amerikaner soll tatsächlich nicht mehr als ein besseres Luftloch in der Dachhaut gewesen sein. Dafür musste der Zeitzeuge mit ansehen, wie die

Verwandtschaftskrach: Der mutmaßlich blaue Wagen 64/2 kollidierte 1941 mit einem Steyr 30 – einer Porsche-Konstruktion anno 1930



Gerettet: Viele historische Zeugnisse am Typ 64 wurden zum Glück nicht totrestauriert – etwa die arg verschlissenen Sitzbezüge...



...oder technische Details wie das Türschloss, dessen Lackschichten sich mit jeder Epoche des geschichtsträchtigen Autos vermehrten



Wünschen statt wischen: Um 1947 wanderten die über der Scheibe montierten Wischerchen nach unten, was ihre Funktion kaum besserte



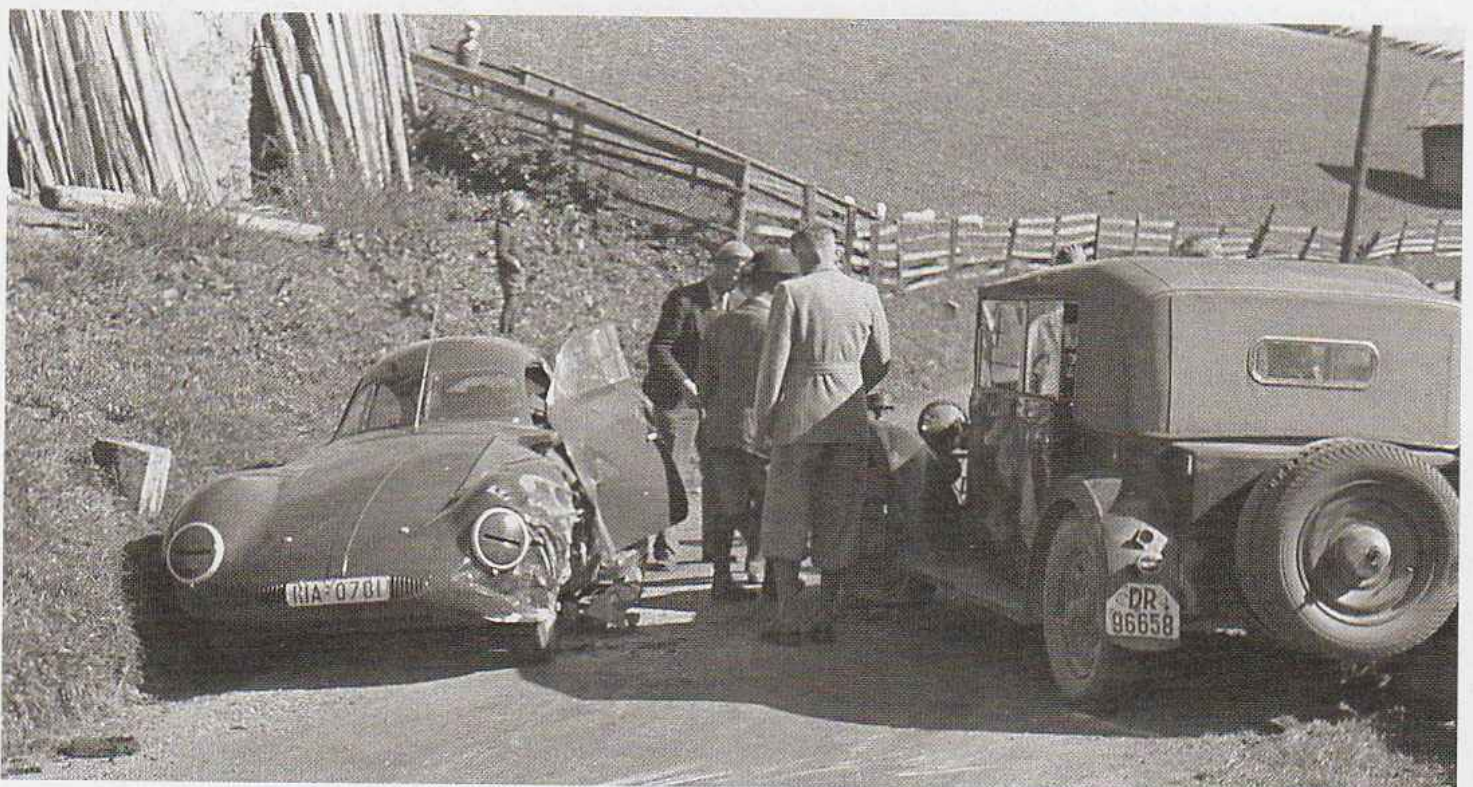
Nackte Tatsachen in Reihe zwei: Hinter dem Gestühl befinden sich nur zwei Aludeckel, unter denen Batterie und Getriebe sitzen



Leichtbau in Höchstform: Viele Details am 64, sogar Schaltbock und Lenkradnabe, sind aus Alu – natürlich auch die Haubenverschlüsse...



...und die handgefertigten, hauchdünnen Rückleuchtenrahmen. Die Lichtscheiben selbst sind aus rot gefärbtem Kunstharz gegossen





Amis den raren Stromwagen so grob rannahmen, dass die Reifen die Oberseiten der dünnen Kotflügel durchschliffen...

Was also war am Ende der Kriegswirren von den drei Wagen übrig: alles außer dem silbrigen Aufbau? Möglich. Sicherlich aber mehr als bloß das heutige Auto, das – wie gesagt – aus dem Aufbau 64/3, dem Motor 64/2 und dem Chassis 64/1 besteht.

Zu Beginn der Friedenszeit wird es von schwarz auf silbern umlackiert. Am 26. April 1946 erfolgt seine Zulassung mit dem Kennzeichen K 45 240. Halter: *Dr. Ing. h.c. F. Porsche* in Gmünd, Kärnten. Später, offenbar 1947, geht das Auto zur Überholung nach Italien – zu Pinin Farina. Dafür, dass es dabei auch das ovale Grill erhält, spricht dessen typisch italienische Machart.

Am 1. Juli 1948 wird in Innsbruck erstmals der 356.001 öffentlich vorgeführt. Dabei debütiert auch das *Renncoupé* als *zweiter neue Porsche-Typ*, wie der künftige Serienhersteller betont. Dafür also montierte Porsche 1947 seinen Schriftzug auf den Bug des Typ 64. Was nur als klares Bekenntnis zum ersten Automobil mit diesem Markennamen gewertet werden kann.

Erst mit Beginn der 356-Serienfertigung wird der Berlin-Rom-Wagen überflüssig. Und 1949 an Otto Mathé, den Rennfahrer mit dem gelähmten rechten Arm, verkauft. Der baut ihn zum Rechtslenker um, setzt ihn bis 1953 bei 18 Rennen höchst erfolgreich ein – was hinlänglich bekannt ist.



Hausbesuch beim Unikum: Mathé mit Typ 64, dahinter der Lorbeer, davor seine Erfindungen – Patent-Skibindung und Schnallenskiestiefel

Kaum bekannt ist, dass Mathé auch alle anderen verfügbaren Altteile übernahm, die Porsche nicht mehr brauchte. Die üppigen Überreste der KdF-Wagen, darunter zahlreiche Vorseerienmotoren. Und Komponenten von mindestens einem weiteren 64 – die er später teils in seinen verwegenen Rennern verbaute. Heute steht dank zuverlässiger Zeitzeugen sogar fest, dass in Mathés *Fetzenflieger* von 1953 ein echtes Berlin-Rom-Chassis steckt. Und in Gmünd noch ein komplettes, übrigens blaues Auto das Kriegsende erlebt hat: spekulativ Porschés persönlicher Wagen 64/2.

In den folgenden Jahren erhält Mathé mehrmals Post von Porsche: Man will den historisch wichtigen Typ 64 zurückkaufen. Aber der Rennfahrer hält an seinem *Ahn-herrn* eisen fest. Bis er Ende der achtziger Jahre umdenkt: Mit seinem rostigen Range Rover schleppt er den Berlin-Rom-Wagen nach Stuttgart – um ihn Ferry Porsche zu schenken. Doch der Werksschützer an der Pforte lässt ihn abblitzen: Der Seniorchef empfängt keinen Spontanbesuch, und alten Schrott hätte man selbst zur Genüge...

1991 verkauft Mathé, 83 Jahre alt, seine bekannte Öladitiv-Marke an die Mineralölfirma Mayer bei Salzburg. Und damit automatisch den Typ 64, wie er erst nach Vertragsschluss merkt. Vier Jahre dauert es, bis die Taktik seines Anwalts endlich aufgeht: Der kauzige Mathé sei zum Zeitpunkt des Verkaufs unzurechnungsfähig gewesen. Irre oder nicht: Für Otto Mathé ist die Rückkehr des geliebten Berlin-Rom-Wagens der schönste Tag in seinem Leben. Es endet im Dezember 1995 nach 88 Jahren.

Sein Erbe, darunter zehn Oldtimer, wird im April 1997 versteigert. Porsche ist am Typ 64 interessiert. Diskussionen im Familienrat folgen. Am Ende scheitert der Rückkauf des ersten Porsche durch die Nachkommen des Erbauers am Veto dessen Sohnes: Ferry will kein Auto von Mathé, mit dem er zuletzt zerstritten war. Schließlich verstreut sich der Nachlass in alle Richtungen. Seit 2008 sind sechs Mathé-Wagen wieder miteinander

Andere Welten: Gegen Mathés 64 sahen gleichaltrige Gegner wie der BMW 328 in Korneuburg alt aus

der vereint – als Eigentum des Prototyp-Museums Hamburg.

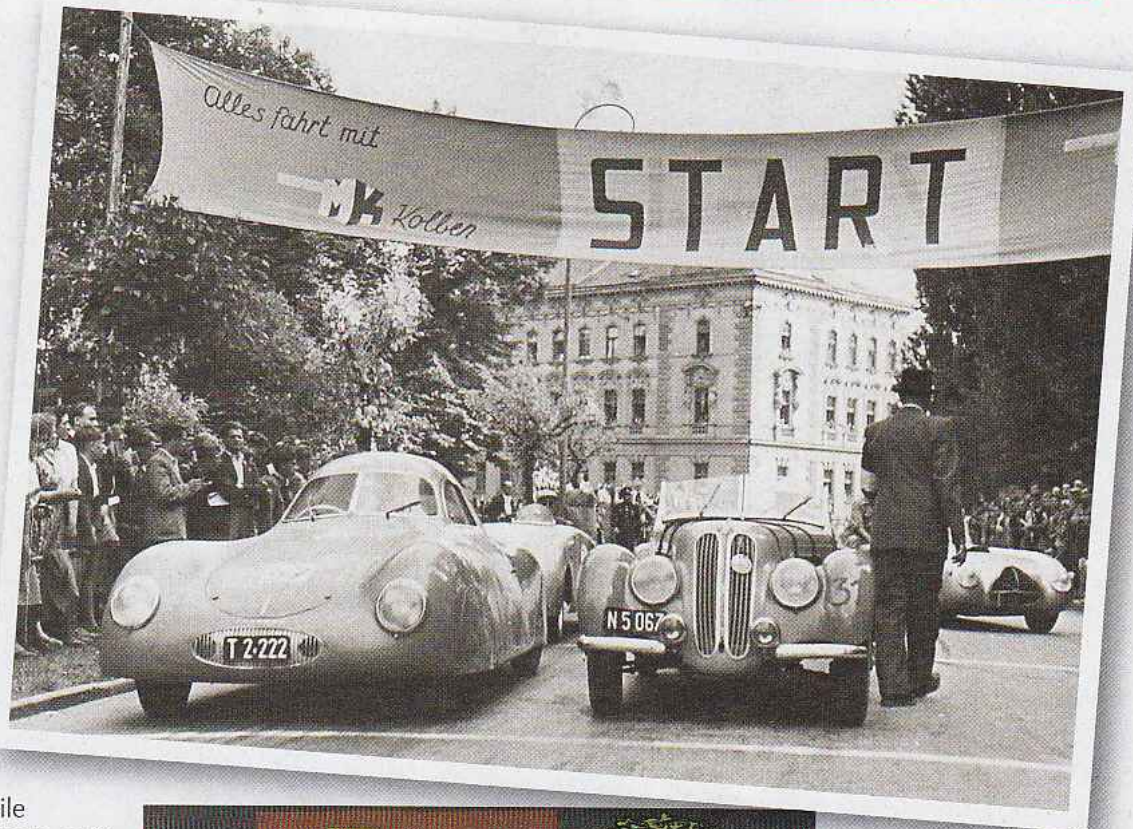
Den Berlin-Rom-Wagen ersteigerte indes Thomas Gruber aus Wien. Für 6,1 Millionen Schilling, rund 870.000 Mark. Es folgt die Restaurierung unter größtmöglicher Wahrung der reichlichen Patina. Und später die Teilnahme an Oldtimer-Events wie dem *Goodwood Festival of Speed*.

Anfang 2009 eröffnet Porsche das großartige neue Werkmuseum. Erstes Exponat, das die faszinierten Besucher sehen: eine Typ-64-Rohkarosse. Porsche ließ die Replik, die angeblich eine Viertelmillion Euro kostete, ohne jegliche Originalteile bauen. Das ist legitim. Höchst seltsam gerät aber die Sprachregelung zu dem Stück. Etwa spricht Porsches Kundenmagazin *Christophorus* von einer „Restaurierung“, sogar von der „Heimkehr des Ur-Porsche“.

Zweifelhaft ist auch die gelobte Originaltreue: Die Türen sind zwölf Zentimeter zu lang. Dafür hatte man die Chuzpe, die Chassisnummer des 64/2 einzuschlagen. Folge: Unter Kennern wird der vage Nachbau zum Treppenwitz. Worauf Porsche den Tenor korrigiert. O-Ton heute: Das Exponat ist nur ein Blickfang, eine unverbindliche Skulptur. Danke für die respektable Berichtigung.

Derweil ignoriert das Haus nicht mehr das 70 Jahre alte Original, das im Fremdbesitz weilt. Und dass ich, als erster Journalist überhaupt, selbst fahren darf. Es ist ein unvergleichliches Erlebnis. Zumal Mathé 1955 den 1100er mit 40 PS bei Porsche aufrüsten ließ. Seitdem entspricht der Urmotor Num-

Ahnenreihe: Mathé-Hinterhof um 1965. Vorn: sein berühmter Fetzenflieger-Eigenbau von 1953, der auch auf einem Typ-64-Chassis basiert



Einzelkämpfer: Otto Mathé – hier wiederum im Fotoalbum – gewann durch großes Geschick und geniale Gefährte, aber auch durch eher zweifelhafte Tricks, was Porsches Zorn schürte. Nach Mathés Tod ist Porsches Rückkauf des Typ 64 an Ferrys Veto gescheitert. 1997 ging das Auto für 6,1 Millionen Schilling nach Wien

mer 38/43 dem des 356/1300 Super von 1953: Rollenlager-Kurbelwelle, 60 PS. Das verleiht dem 550 Kilogramm leichten Berlin-Rom-Wagen fulminante Fahrleistungen.

Die Berge des Salzburger Landes lenken das heisere Dröhnen des Boxers durch die Täler, bei Schaltdrehzahl besteht Lawinengefahr. Geschlossenen Auges fühlt sich der Stromlinien-Veteran mit der unüberbietba-

ren historischen Bedeutung an wie ein rasanter VW Käfer. Nur viel lauter, enger, heißer. In Gedanken sehe ich Professor Porsche neben mir sitzen. Er macht einen zufriedenen, fast glücklichen Eindruck.

Text: Wolfgang Blaube
Fotos: W. Blaube/Porsche/Museum Prototyp
redaktion@oldtimer-markt.de

