

 KARL LUDVIGSEN

PORSCHE

URSPRUNG EINER MARKE



Inhalt



Kapitel 2: Porsche-Zeichner bei der Arbeit in Stuttgart in den 1930er-Jahren



Kapitel 3: Zuffenhausener Werkstatt während des Krieges



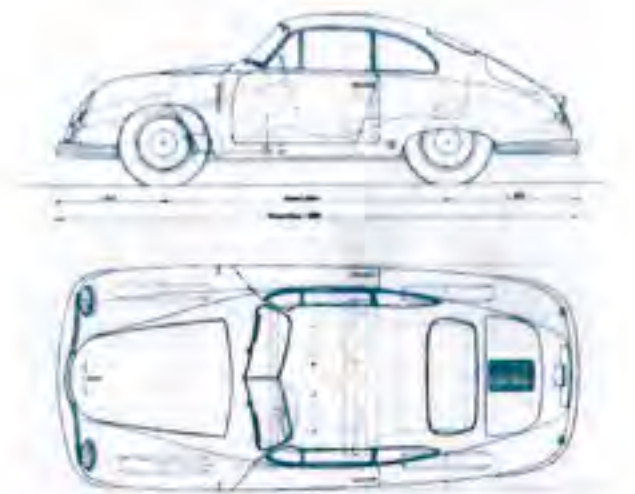
Kapitel 5: Auftritt: die Italiener



Kapitel 6: der neue Porsche-Sportwagen

Vorwort von Jerry Seinfeld	7
Danksagungen des Autors	9
1 Die Spezies Porsche	10
Freeman Thomas »Das Vermächtnis des Erwin Komenda«	16
2 Ambitionen als Automobilhersteller	20
Frühe Jahre in Zuffenhausen • Der Typ 64: ein »Sport-VW« • Aerodynamiktrends im Motorsport • Der Typ 114: die Idee eines reinrassigen Porsche-Sportwagens • Eine fortschrittliche Aerodynamik-Karosserie für den F-Wagen • Typ 60K10: der Berlin-Rom-Wagen	
Porsche-Organigramm 1939	28
Der Auto Union-Rennwagen	51
3 Turbulente Kriegsjahre	58
Verbesserungen am VW-Motor während des Krieges • Von Rennwagen zu Panzern • Ein neues Quartier im österreichischen Bauernland • Die Entwick- lungsarbeit beginnt in Gmünd • Ferry Porsche übernimmt die Leitung in Gmünd	
Gmünd in Kärnten	73
Petermax Müllers opportunistische Rennfahrer	79
4 Die Sägemühle sichert das Überleben	82
Verhör durch britische und amerikanische Truppen • Die Franzosen schalten sich ein • Die Rollen von Louise Piëch und Ghislaine Kaes • Der Kampf ums Überleben in Gmünd • Viele Produkte, viele Ideen • Porsches Vermögenswerte sichern • Unklare Beziehungen zu Volkswagen	
Ghislaine Kaes und seine Tagebücher	99
5 Retter Italien	104
Ein radikaler Rohrrahmen für die ersten Cisitalia • Cisitalia fährt Grand Prix- Rennen • Ein Auftrag von Cisitalia • Der Cisitalia Grand Prix-Rennwagen • Die Entwick- lung des Typs 370: ein ehrgeiziges Sportwagenprojekt • Karl Rabe reist nach Turin	
Miles Collier »Die Kunst der Restaurierung«	132
6 Ein Sportwagen von VW	134
Frühe Anfänge mit dem Typ 352 • Das Fahrwerk des Typs 356 Roadster • Von simpler Einfachheit: die Karosserie des 356 Roadster • Straßenerprobung des 356 Roadster	
Das private Leben des 356-001	159
Robert Cumberford »Gedanken über den ersten 356«	166

7	Das Wunder der Produktion	168
	Ein Chassis für das Coupé: der Typ 356/2 • Auf der Suche nach Teilen für die Produktion • Eine Ikone nimmt Formen an • Die Vermarktung der Porsche- Automobile • Kinderkrankheiten in Gmünd	
	Der Typ 356 Sport Leicht	212
8	Die Geschichte eines Gmünder Porsche	220
	Der Stammbaum von 356/2-040 • Die Erhaltung von 356/2-040 • West Coast Service	
	Alex Finigan »Meine Erlebnisse mit 356/2-040«	232
	Adrian Gang »Das fehlende Bindeglied«	242
	Die Otto Mathé-Story	243
9	Warum die Sportwagen?	250
	Die Rückkehr nach Stuttgart • Ein Abschied von Gmünd und dem Porsche- Patriarchen • Andere Nachkriegssportwagen auf VW-Basis	
	Grant Larson »Die Gmünder Porsche«	272
	Tony Hatter »Gedanken über das Porsche-Design«	273
10	Der Entstehung der Spezies	274
	Die Porsche-Formensprache • Die Evolution der wesentlichen Gattung Porsche	
	Peter W. Schutz »Die Stärke der Porsche-DNA«	284
	Anhang 1: Werksdokumentation des Porsche 356/2-040	296
	Anhang 2: Betriebsanleitung des Porsche 356 von 1949	299
	Register	320
	Bildnachweis	326
	Mitarbeiter	327



Kapitel 7: Der 356/2 nimmt Form an



Kapitel 8: die lange Reise eines Autos



Kapitel 9: Porsche kehrt nach Deutschland zurück



Kapitel 10: die Evolution der Porsche-DNA

Vorwort

Am Steuer von Porsche 356/2 Nummer 040 erkennt man sofort, dass die Porsche-Leute von Anfang an genau wussten, was sie wollten. So rau der Eindruck heute auch ist, jederzeit ist die Absicht erkennbar, dem Fahrer ein leichtes, schnelles und vor allem präzises Auto an die Hand zu geben – aber immer mit einer Portion Eleganz und einem bescheidenen Raumbedarf.

Für mich ist es nicht schwer zu beschreiben, was mich am Wesen der Porsche-Automobilphilosophie so anspricht. Andere Automobile wurden auf der Basis der grundsätzlichen Idee eines Autos entwickelt. Porsche scheinen dagegen auf der grundsätzlichen Idee eines Surfboards zu basieren. Was ein Surfboard zu einem der klarsten und einfachsten Objekte macht, die der Mensch je hervorgebracht hat, drängt sich mir auch auf, wenn ich einen Porsche fahre: die glatte und leichte Form, klar und rund, und die einfache und präzise Dirigierbarkeit dank der nach vorn abfallenden Front.

Über die Jahrzehnte ihrer Entwicklung wirkten Porsche-Modelle immer so, als würden sie sich auch im Wasser sehr wohlfühlen können. Gleichzeitig erinnern ihre Form und der leicht amüsierte Gesichtseindruck immer auch ein wenig an Delfine. Rundliche Nase, flache Schwanzflosse – Delfine und Porsche scheinen beide eine Antwort auf die gleiche Frage zu suchen: »Wie macht mir das Vorwärtskommen am meisten Spaß?«

An Nummer 040 liebe ich den Dachverlauf wie der Kopf eines unschuldigen Hundebabys und die Oberflächen-gestaltung wie aus Knetgummi. Mit diesen Autos gelang Porsche ein ganz besonderes Debüt in der automobilen Landschaft. Und wenn man auf diesen unglaublich schmalen Reifen unterwegs ist und der Wind an der Karosserie entlang weht wie an einem Regentropfen aus Aluminium, dann merkt man, dass diese Autos sich über ihre Geburt gefreut haben müssen.

Die Evolution ist ein ganz zentrales Element des Reizes, den ein Porsche ausübt. Mich faszinieren sowohl die

Schnelligkeit als auch die Langsamkeit der Veränderungen bei Porsche. Von einer handgefertigten Aluminiumkarosserie über VW-Teilen zum brachialen 917 in nur 20 Jahren? Das ist schnell. Aber auch im 21. Jahrhundert noch immer am Heckmotorkonzept festhalten? Das ist langsam.

Ich liebe einfach die Porsche-Geschichte, sie besagt für mich so in etwa Folgendes: »Am Anfang haben wir dies gemacht. Dann hat sich viel verändert. Und wir machen noch immer das Gleiche.« Die Beständigkeit der Designprinzipien, die Fixierung auf die Qualität und das Fahrgefühl der allerersten und der allerneuesten Porsche-Modelle machen die Besonderheit dieser Marke aus.

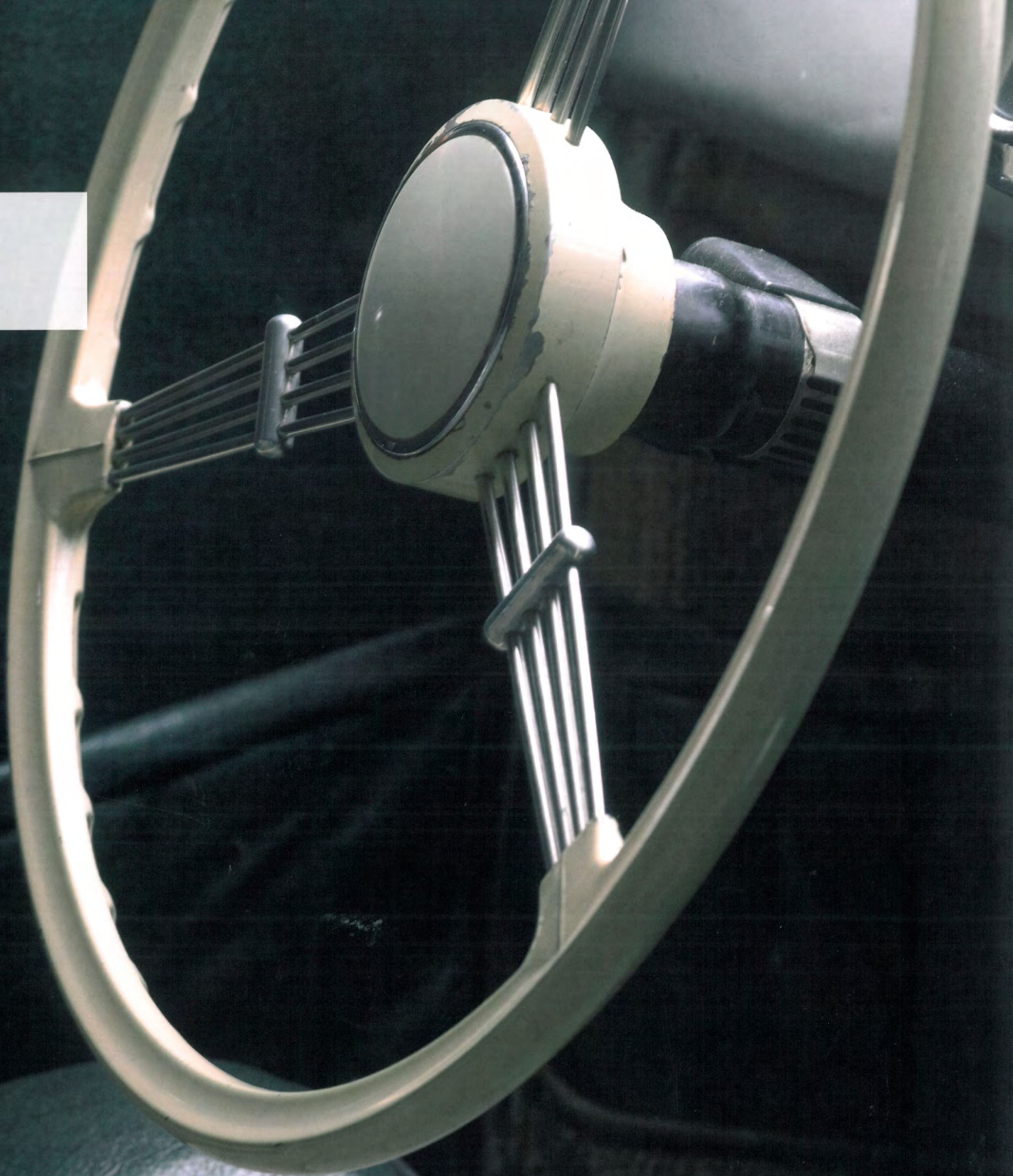
Von Ferry Porsche gibt es dieses wunderbare Zitat: »Wir alle wollen etwas erschaffen, das bezeugt, dass wir hier waren.« Also, diese Jungs waren ganz sicher hier. Eine Welt ohne Porsche wäre eine schwere, langsame und schwache Welt. Seit der Erschaffung der allerersten Exemplare in Gmünd können wir über unseren Planeten titschen wie ein flacher Stein über einen ruhigen See.

Es ist mir eine Ehre, meinen Namen neben den des großen Karl Ludvigsen setzen zu dürfen. Wer seine Kunst mit einer solchen technischen Präzision und Schönheit beherrscht, hat die lichtesten Höhen erreicht, in der Schriftstellerei wie im Automobilbau. Es ist kein Zufall, dass der Name Ludvigsen so eng mit dem Namen Porsche verbunden ist, denn auch bei ihm ist Perfektion selbstverständlich. Diese neue Erzählung über die allerersten Porsche-Modelle macht da keine Ausnahme.

Ein großer Dank gilt auch meinem besonderen Freund Sam Cabiglio, der mir dabei half, dieses und ein paar andere Autos zu finden, sodass ich meinen persönlichen Teil zu diesem Kapitel der Porsche-Story beitragen kann.

Jerry Seinfeld
New York, NY

6



Ein Sportwagen von VW

1947 traf Ostorin auf den 6. April. Drei Tage später trafen Ferry Porsche und Karl Rabe in Gmünd zu einem Gespräch über einen neuen VW-Sportwagen zusammen.

Am Anfang des Zweiten Weltkriegs war die Schweizer Firma Oerlikon, Bührle & Co. einer der führenden Waffenlieferanten für Deutschland, Italien und Rumänien; ihre 20-mm-Kanone war eine der besten ihrer Art. 1944 wurde das Unternehmen aus einem Zürcher Vorort von den Alliierten als Waffenlieferant auf die schwarze Liste gesetzt. Die Entscheidung der Alliierten, die Lieferungen aus der Schweiz zu verhindern, verbunden mit den immer größeren Zahlungsschwierigkeiten der Kunden, brachte Oerlikon in eine sehr prekäre Lage, aus der sich die Firma in den Nachkriegsjahren kaum befreien zu können schien¹.

Also waren die Angestellten von Oerlikon 1945 und 1946 auf der Suche nach neuen Beschäftigungen, unter ihnen der gelernte Architekt Rupprecht von Senger, der für Oerlikon als Technischer Zeichner gearbeitet hatte. Von Senger wollte seine persönlichen Kontakte und seine gewinnende Persönlichkeit für sich spielen lassen und gründete eine Anzeigenagentur in Zürich, Senger Annoncen. Er bewegte sich in den richtigen Kreisen, sowohl zu Hause als auch in den Skiresorts der Reichen und Mächtigen.

In einem dieser Resorts, in St. Moritz im Engadin, hatte von Senger vor dem Krieg Bekanntschaft mit Anton und Louise Piëch gemacht. Hier lebte auch einer seiner Freunde, der Chemiker Heinz Höfer, ganz in der Nähe des Gmünder Porsche-Werks, in Millstatt am Nordufer des Millstätter Sees, östlich von Spittal. Immer auf der Suche nach zusätzlichen Einkommensquellen in den mageren Nachkriegszeiten, agierte Höfer als Mittelsmann zwischen von Senger und dem Porsche-Team im Exil – eine Rolle, die er von 1946 bis 1947 beibehalten sollte.

Die Idee eines Automobilprojekts lag diesen Männern nicht fern. In dem Land, das einmal mehr als fünfzig Auto-

mobil- und Nutzfahrzeughersteller zählen konnte, gab es eine ganze Reihe von sehr fähigen Karosseriebaufirmen. Einstige große Marken wie Piccard-Pictet, Stella, Turicum und Martini waren verschwunden, während Schweizer Talente wie Marc Birkigt und Louis Chevrolet ihr Glück woanders suchten. Dennoch wurden in der Schweiz vor dem Krieg jährlich 20000 Fahrzeuge verkauft, warum sollten einige davon nicht auch in der Schweiz hergestellt werden?

Solch ein Projekt lag dem Treffen zwischen Karl Rabe und seinem Besucher Heinz Höfer am 17. Februar 1946 zu Grunde, das Rabe zufolge »einige sehr interessante Ausführungen« enthielt. Eine Einschätzung, die Rabe nur zu gern Ferry Porsche mitteilte, als dieser zehn Tage später aus der Gefangenschaft in den Hausarrest nach Bad Rippoldsau entlassen wurde.

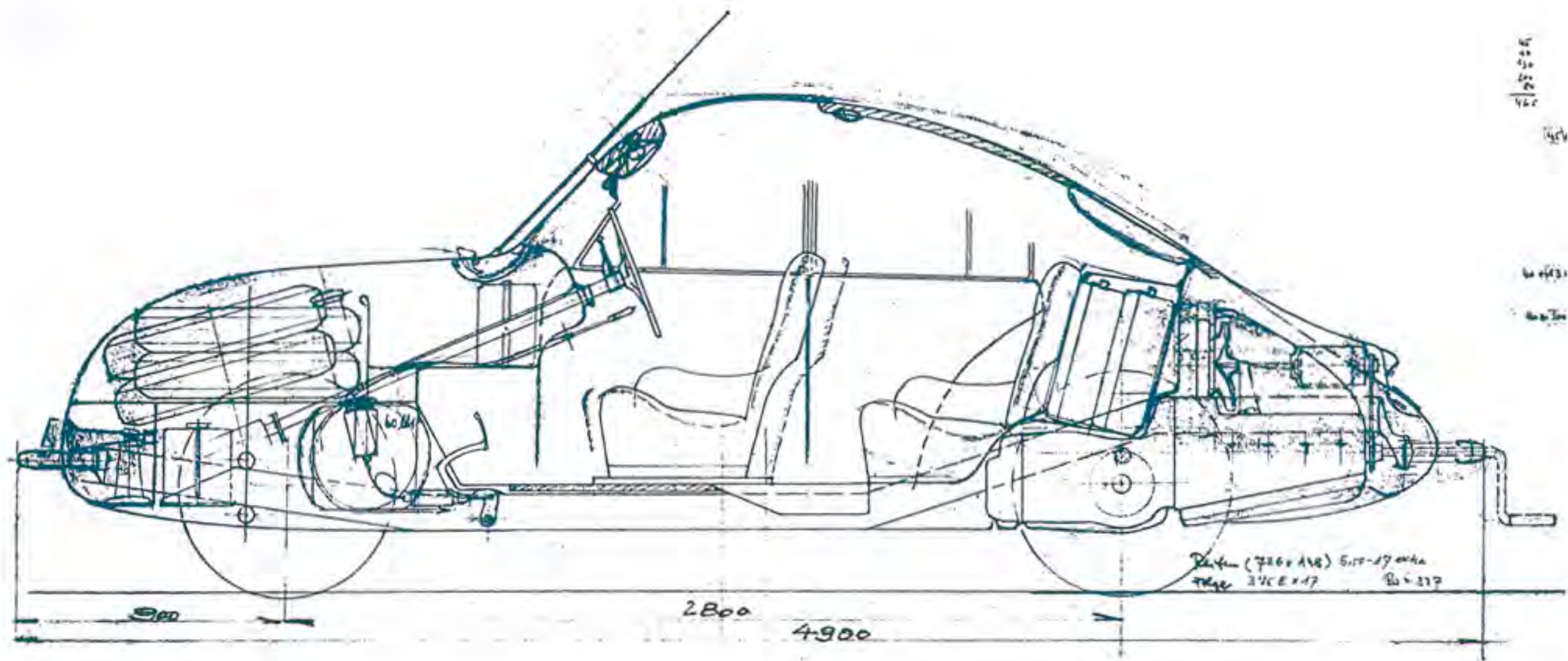
Frühe Anfänge mit dem Typ 352

Ein intensiver Dialog begann, dem ein offizieller Auftrag Höfers am 26. Juni 1946 folgte, in dem Porsche gebeten wurde, ein Fahrzeug zu entwerfen »für eine Schweizer Firma, mit der wir befreundet sind, die die Produktion von Automobilen in Zusammenarbeit mit einer Schweizer Finanzgruppe« ins Auge gefasst hatte. Das Auto, so teilte Höfer mit, würde »in einer Fabrik montiert, während die Einzelteile in Serienfertigung bei verschiedenen Unternehmen der metallverarbeitenden Industrie« entstehen sollten. Die Eckdaten für den Auftrag lauteten wie folgt:

Extrem leichte Konstruktion mit Aluminium als prinzipiellem Grundmaterial, Gewicht zum Beispiel 800 kg für einen serienmäßigen Viersitzer.

Fahreigenschaften und Abmessungen so nah wie möglich den Anforderungen der Schweizer Autobahnen entsprechend, ähnlich dem 1,5-Liter Lancia.

¹ 1950 tat sich Oerlikon als Hersteller von Stadtbussen hervor. Sie wurden von einem riesigen Unterflur-Schwungrad angetrieben, das bei jedem Stopp von einem Elektromotor beschleunigt wurde.



Unter den Vorschlägen, die Rupprecht von Senger und Heinz Höfer 1946 als Teil des Projekts 352 unterbreitet wurden, befand sich auch die mittlerweile klassische Anordnung eines luftgekühlten Boxermotors im Heck.

Karosserie so strömungsgünstig wie möglich, zur Erzielung einer möglichst hohen Endgeschwindigkeit bei möglichst niedrigem Verbrauch.

Im Allgemeinen sollte das Auto den Charakter und die Eigenschaften eines Qualitätsprodukts aufweisen, als da wären: geringe Geräuschbelastung, hoher Fahrkomfort, Stil etc.

Der Verkaufspreis des Autos in der Schweiz als viersitzige Standard-Limousine sollte 7500 Schweizer Franken nicht überschreiten.

Der Gedanke, ein komplett neues Automobil entwerfen zu können, war Manna für den Hunger von Rabe und Porsche. Die britischen Besatzungsmächte erteilten ihnen am 7. August die am 16. Juli beantragte Erlaubnis, mit den Arbeiten am Projekt beginnen zu dürfen. Am 29. August beauftragte Rupprecht von Senger, der hinter Höfers Kontaktaufnahme stand, Porsche mit Projekt 352, der Erarbeitung von Studien zu diesem Konzept.

Der Preisrahmen, den die Schweizer gesetzt hatten, war allerdings entmutigend. Mit einem Verkaufspreis von 7500 Schweizer Franken (zum damaligen Kurs etwa \$ 1750) würde so ein Fahrzeug gegen etablierte Volumenmodelle wie den Peugeot 202, Simca 8 und Ford Prefect antreten müssen. Er müsste sogar noch mehr Auto fürs Geld bieten, wenn er das notwendige Absatzvolumen in der Schweiz und im Export erreichen sollte, um sich zu rechnen.

Auf der anderen Seite war das angestrebte Gewicht nicht gerade üppig bemessen. Der als Vergleichsmodell herangezogene Lancia war der von vielen Rennfahrern bevorzugte Aprilia, eines der angesehensten Autos in Europa. Trotz konventioneller Stahlkarosserie wog er nur 670 kg, weit weniger als das von den Kunden angegebene Gewicht.

Obwohl er anzunehmenderweise nicht viel Geld einbringen würde, war dieser Entwicklungsauftrag Ende 1946 willkommene Beschäftigung zu einer Zeit, als Cisi-talia noch ein kleiner Punkt am Horizont war². Am 19. August, zehn Tage bevor von Sengers Auftrag offiziell in den Porsche-Büchern eingetragen wurde, hatte Erwin Komenda eine erste Studie über ein Fahrzeuglayout angefertigt. Als Antrieb war ein luftgekühlter Achtzylinder-Boxermotor mit 1,5 Litern Hubraum vorgesehen, der hinter der Hinterachse Platz finden sollte und dessen Gewicht mit 125 kg angesetzt war. Die Leistung sollte 50 PS bei 3800/min betragen und für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gut sein.

Komendas erster Entwurf sah 17-Zoll-Räder und einen Radstand von 2,80 m vor, was für großzügige Platzverhältnisse gesorgt hätte. Für Gepäck fand sich Platz hinter der Rückbank und in der Front neben den beiden Reserve-

² Aus der Notwendigkeit, die Mitarbeiter in seinem 1930/1931 gegründeten Konstruktionsbüro zu beschäftigen, war Porsche bereit, für geringe Bezahlung und Kostenerstattung in Verbindung mit hohen Lizenzgebühren pro hergestelltem Fahrzeug zu arbeiten. Die Umstände von 1946 waren nicht unähnlich.

Die Entstehung der Spezies

In der Geschichte des 356 gab es unzählige Gelegenheiten, das Design in eine andere Richtung weiterzuentwickeln und einen Pfad zu einem anderen Auto vorzugeben als jenem, dem dieses Buch gewidmet ist.

Seit Mitte der 1950er-Jahre ist der Name Giorgetto Giugiaro in Designkreisen ein Begriff. Hoch angesehen als einer der führenden Designer seiner Generation, kann der italienische Automobilstylist auf eine einzigartige Erfahrung in der Evolution des Automobildesigns zurückblicken. Über die Jahre hat er viele Moden kommen und gehen sehen. »All die Karosserieformen, all die scharfen Ecken und Kanten, sie kamen und sie gingen wieder«, bemerkte er, »und der Porsche hat sie alle völlig unbeschadet überlebt. Es ging alles an Porsche vorbei!« Und dass dies in der Tat so war, sagt viel über die Kraft der Porsche-DNA aus. Während andere Automobilhersteller mit der Zeit gegangen sind, Giugiaros »Origami-Look« oder fernöstliches »Organic Design« adaptiert haben, schaffte es der 911 in all seinen Ausführungen, den Prinzipien der Gmünder Ingenieure von 1948 treu zu bleiben. Tatsächlich sprechen die heutigen Porsche-Designer in den Kästen im vorigen Kapitel davon, wie sich im 911 immer mehr statt weniger »Komenda« wiederfand. Der 911 hat allen Versuchen widerstanden, ihm eine andere Persönlichkeit zu geben.

Die kraftvolle und ausgeprägte Ästhetik der ersten 356 und 356/2 hat sich auch auf andere Porsche-Produkte ausgedehnt. Natürlich wäre es für die Ingenieure in Karnerau 1947/1948 undenkbar gewesen, sich einen Porsche Cayenne, Carrera GT oder Panamera vorzustellen. In diesen Jahren der Entbehrung und Improvisation war an maßlosen Überfluss wie bei solchen Fahrzeugen nicht zu denken. Ihre Idee verwegener Straßenfahrzeugkonzepte reichte nicht weiter als bis zum Schweizer 352 von 1946/47 und dem Typ 370 für Cisitalia 1947/48. Und auch heute beziehen sich die Erbauer der aufwendigen, modernen Porsche-Kreationen auf die Designprinzipien von Erwin Komenda, Karl Rabe und Ferry Porsche aus der Zeit der 1930er- bis 1950er-Jahre.

Natürlich ist es bedeutsam, dass Giugiaro die Modelle 356 und 911 gemeint hat, als er »Porsche« sagte. Viele Designchefs in Weissach haben den Versuch nicht gescheut, der Marke neues genetisches Material hinzuzufügen. 1959 war Erwin Komenda noch immer für die Karosserieentwicklung zuständig, als Porsche Carlo Abarth verpflichtete, um 20 Leichtbaukarosserien aus Aluminium für den 1,6-Liter-356 B Carrera herzustellen. Seinen ersten Einsatz erlebte der Carrera GTL, der inoffiziell unter dem Namen »Abarth Carrera« bekannt wurde, auf der Targa Florio im Mai 1960.

Mit dem GTL bot sich eine eindrucksvolle Alternative zur bekannten Porsche-Form. Die Form war das Werk des angesehenen Designers Franco Scaglione, eines bekannten Ingenieurs und Stylisten von Sportwagenkarosserien, der eine besondere Gabe für aerodynamische Karosserien hatte. Scaglione brachte Elemente des zeitgenössischen italienischen Designs mit Porsche-Elementen wie dem Fließheck mit den Lüftungsschlitzen, den geneigten Scheinwerfern und den Heckleuchten des 356 A, die er hier zur neuen Form passend vertikal verwendete, zusammen. Auf die Ideen von Beutler zurückgehend, fanden sich hier kleine Ausbeulungen, die den hinteren Kotflügeln ihren ausgeprägten Charakter gaben.

Dank des niedrigeren Gewichts und des reduzierten Luftwiderstands war der Carrera GTL auf den Rennstrecken sehr erfolgreich. Und doch hatten Scagliones Ideen keinen Einfluss auf die Weiterentwicklung der DNA des 356 oder auch des gerade entstehenden 911. Ebenso wenig traf dies auf ein intern entwickeltes Leichtbaumodell zu, von dem zwei Exemplare auf einem Carrera 2-Chassis für die Saison 1963 aufgebaut wurden.

Der Carrera 2 GS-GT war das Werk von Butzi Porsche und Renningenieur Schröder, hatte eine tief heruntergezogene Front und Scheinwerfer mit langen Plexiglasab-



Der erste 356 Carrera GTL vor den Turiner Abarth-Werken nach seiner Fertigstellung. Franco Scagliones kunstvolle Interpretation eines Porsche in Aluminium – italienisch mit einem Hauch teutonischen Charmes.

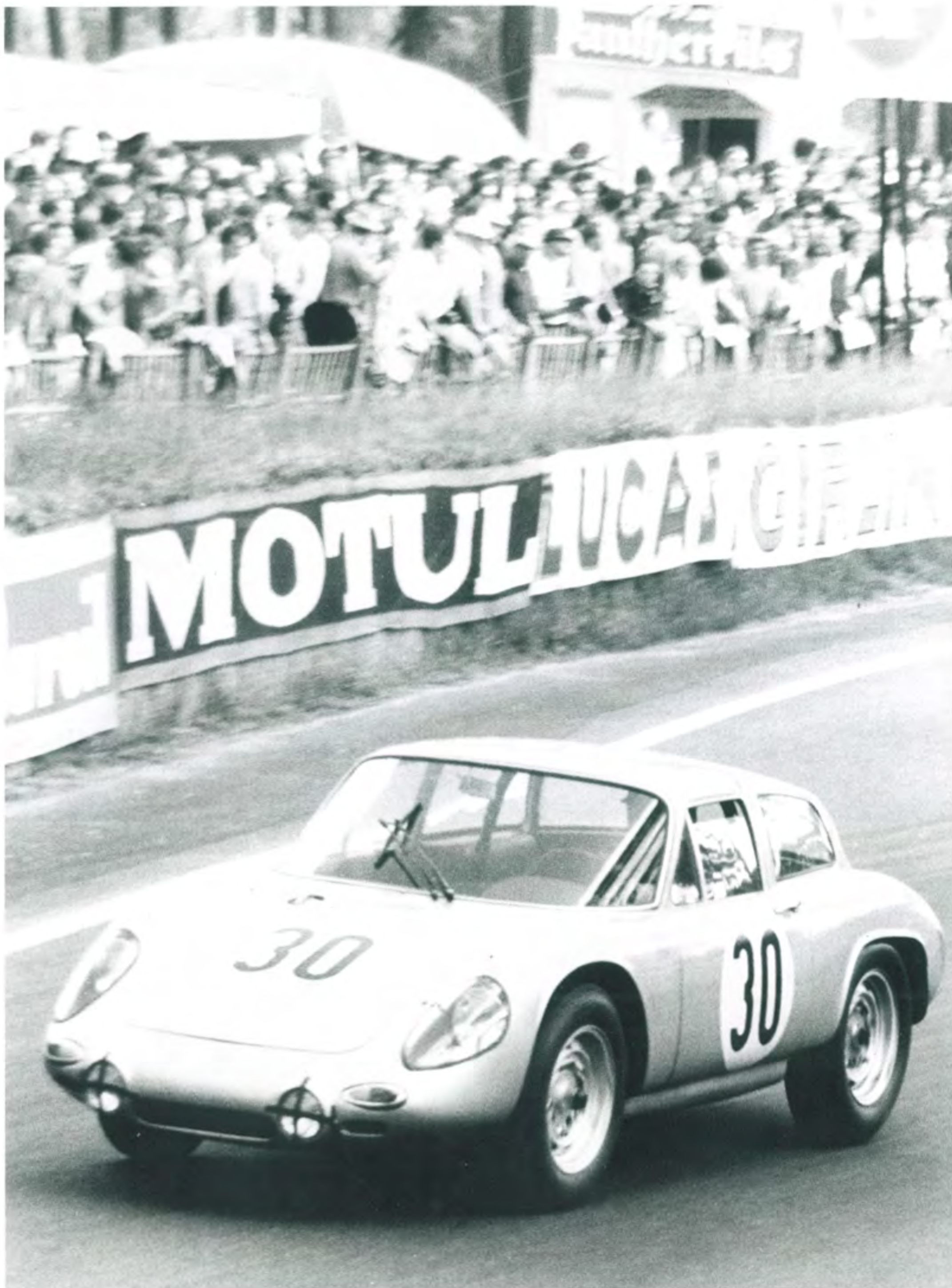
deckungen. Die Dachlinie endete abrupt über dem zulaufenden Heck. Auffallend war, dass die Schweller unter den Fahrzeugseiten tief eingezogen waren. Der GS-GT war eine Variante des 356, die so schön war wie schnell. »Wenn ich einen Porsche-Rennwagen für die Straße haben dürfte, dann diesen«, fasste Team-Fahrer Joe Buzzetta zusammen.

Der Renn-Carrera 2 von 1963 war das erste neue Design aus Zuffenhausen auf dem 356-Chassis, das die Firma der Öffentlichkeit gezeigt hatte. Für Butzi Porsche war es eine weitere Designübung, die schlussendlich zur Form des 904 von 1964 führte, einem Auto, dessen Form entschieden mit allen Porsche-Vorgängern brach. Ein weiteres dramatisches Design von Butzi war der in Deutschland als VW-Porsche vermarktete Porsche 914 von 1970, der eine völlig andere Formensprache zum VW-Porsche-

Joint-Venture hinzufügte. Hat er in der DNA Einflüsse für spätere Porsche-Generationen hinterlassen? Nicht das kleinste Bisschen¹.

Anatole »Tony« Lapine war in den 1970er-Jahren Leiter des Designs, als der 924 und der 928 vorgestellt wurden. Obwohl ursprünglich als Volkswagen entwickelt, war der 924 nicht völlig ohne Porsche-Einflüsse entstanden – wie beispielsweise der Front »ohne Kühlergrill«, die er trotz seines konventionellen Frontmotorlayouts mit Wasserkühlung bekommen hatte. Die Grundform ging auf den

¹ Der »VW-Porsche« 914 (und mit ihm der 914/6) wurde sogar zur persona non grata, denn bei der Vorstellung des Boxster verlor man nicht ein einziges Wort über seinen Mittelmotor-Vorgänger. Man hatte sie aus der Geschichte getilgt.



Die erste öffentlich zur Schau gestellte Karosserievariante eines 356, der 356 Carrera 2 GS-GT, beim Rennen in Le Mans 1963. Nur zwei dieser ansprechenden Rennwagen wurden jemals gebaut.



Mit einer Form, die nur aus Zuffenhausen kommen konnte, war der Porsche 928 von 1978 unverkennbar ein Porsche. Dennoch blieb auch er ein Ausleger ohne Einfluss auf die Essenz der 911-Baureihe.



Während das Grundkonzept des 924 auf den Neuling Harm Lagaay zurückzuführen war, zeichnete Dick Soderberg für die endgültige Form verantwortlich. Abgebildet ist ein 1982er-Modell.

Newcomer Harm Lagaay zurück, der in späteren Jahren Porsche-Designchef wurde. Ähnliches galt für den 928, dessen Front ähnlich kühlergrilllos daherkam, dem aber Wolfgang Möbius nichtsdestotrotz eine neue Ästhetik verleihen wollte. Keiner der beiden Entwürfe hinterließ einen bleibenden Eindruck auf die Grundmodelle der Marke.

Die Porsche-Formensprache

Wichtig war natürlich der Übergang vom 356 zum 911. Ferry Porsche hatte mit dem Gedanken gespielt, hier Hilfe von außen anzunehmen. Er war vom deutsch-amerikanischen Designer Albrecht Graf Goertz und dessen jüngster Kreation, dem BMW 507, sehr beeindruckt und bat

ihn, eine neue Optik für den Nachfolger des 356 zu entwickeln. 1957/1958 entwarf Goertz ein Fließheckdesign mit komplett umlaufendem Heckfenster. Es entstand als 1:1-Modell im Porsche-Designstudio unter Heinrich Klie, der 1951 den Modellbau gegründet hatte. Die eine Seite war konventionell gestaltet, während die andere in moderner Doppelscheinwerferoptik ausgeführt war.

»Im Laufe der Unterhaltung«, erinnerte Goertz sich, »erzählte mir Dr. Porsche, dass er einen Sohn habe, der an der Hochschule für Design in Ulm studiere. Ich habe dem rein formalen Training an Designschulen nie wirklich etwas abgewinnen können, denn meistens überwiegt dort die Theorie – und ich ziehe die Wirklichkeit vor. Ich schlug also vor, dass der Junge, Ferdinand ›Butzi‹ Porsche, die Schule verlassen und mit mir an diesem Projekt im Por-