



Dies ist eine Leseprobe von Klett-Cotta. Dieses Buch und unser gesamtes Programm finden Sie unter www.klett-cotta.de



In Erinnerung an
Trixi von Spreckelsen-Held
(1946–2013)

Für Dada, Hektor und George



Ulf Poschardt

Klett-Cotta



Das Vorspiel 8
Beim Psychoanalytiker

Vorgeschichte 16
Das deutsche Auto:
Porsche vor Porsche

Der Ur-Elfer 70
1963–1973
Die Referenz

Das G-Modell 100
1974–1989
Der goldene Schnitt

Der 964er 142
1988–1994
Allrad, ABS,
Servolenkung

Der 993er 1993–1996 Der schnelle Neue	164
Der 996er 1997–2006 Der Gezeichnete	188
Der 997er 2004–2013 Neoklassizismus	226
Der 991er 2011–... Das erste Mal, zum siebten Mal: ein neuer Elfer	260
Die individualistische Utopie	276

Das Vorspiel

**Beim
Psychoanalytiker**





Der Psychoanalytiker meint es gut mit dem Mann auf der Couch. »Nein, Sie müssen sich keine Sorgen machen, weil Sie ein Auto lieben. Erst recht nicht, wenn es ein Auto mit weiblichen Rundungen, einem knackigen Hintern und einem Dekolleté ist, das sogar Autohasser milde stimmt.« Es gebe ein anthropologisches Grundbedürfnis nach solchen Formen und überhaupt: Die Formenwelt sei eine feminine Welt, auch wenn man es den wenigsten Autos ansehe. Wer sich als

kleiner Junge in ein Auto verliebt, rechnet beim Erwachsenwerden nicht damit, dass ausgerechnet eine der frühesten Leidenschaften, an die man sich erinnern kann, Bestand haben soll. Möglich ist das beim Porsche 911, weil er mit einem erwachsen geworden ist und auf gleichsam übernatürliche Weise dem sonst üblichen Alterungsprozess entzogen scheint. Der Porsche 911 wurde 1963 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt und seitdem ist er einfach geblieben. Das macht ihn einzigartig. Kein Sportwagen ist so alt, kein existierendes Auto.

»Sie sollten nicht alles auf die Kindheit schieben«, bemerkt Professor Rainer Kaus in seiner mit Büchern, Bildern und »In-Treatment«-DVD-Boxen vollgestopften Praxis ruhig und freundlich. »Wenn junge Männer im Porsche mit quietschenden Reifen vor der Uni halten, bleibt deren Geheimnis, was sie damit psychodynamisch erledigen.« Er, der erfahrene Psychoanalytiker, habe aber ein paar Vermutungen. Es gehe ganz einfach um den Rausch der Geschwindigkeit und den Rausch an sich. Der Sportwagen selbst wird zum Lustobjekt, mit dem wir nicht nur uns selbst, sondern auch die anderen erregen. Und als Krone des Ganzen lockt der Neid. Die Erregung von Neid sei nicht als zerstörerische Kraft zu verstehen, sondern als Provokation, um die Umwelt in Bewegung zu versetzen und zu dynamisieren. Jeder ist neidisch und jeder produziert Neid. Leider versäume es unsere Gesellschaft, damit produktiv umzugehen.

Porsche fahren sei etwas sehr Gutes, fährt der nette Herr fort, die Vorstellung, in einem engen Innenraum mit dem Fahrzeug verwoben zu sein, ist eine Symbioseerfahrung, nach der eigentlich alle Menschen streben. Die Symbiose sei wie ein Bad, in das man eintauchen könne. Wichtig sei nur, dass man darin nicht untergeht oder so mit dem Gegen-

stand verwoben bleibt, dass die Trennung unmöglich wird. In der Symbiose zu erstarren, könnte problematisch werden. In der Symbiose enthalten sei die Sehnsucht, sich fallen zu lassen. Der Motor lässt die Welt vorbeirauschen und ich kann mich dabei fallen lassen. Auf Nachfragen von der Couch, ob nicht *das* wenigstens gefährlich und bedenklich sei, antwortet der Psychoanalytiker leise: »Die Beobachtung der technischen Dinge muss gegeben bleiben.« Das heißt? »Okay, ich regrediere, ich gehe in eine Symbiose mit dem Fahrzeug, dem Rausch, der Geschwindigkeit, aber ich verliere nicht die Kontrolle, auch nicht über mein Lustgefühl. Rausch, Regression und Symbiose sind wichtige Lust erregende Dinge, aber sie brauchen eine Grenze, die von der Selbstschädigung abhält.« Er blickt mich streng an. »Es gibt Leute, die gehen lustvoll in den Rausch, in die Regression und in die Symbiose, und denen ist es egal, was mit ihnen passiert. Jede Regression benötigt ein Moment der Umkehr.« Der Porsche-Fahrer weiß sofort, wovon die Rede ist, hat ihn die nicht gelungene Umkehr bereits in Todesnähe und schöne Sportwagen auf den Schrottplatz befördert. Aber es muss ja nicht jede Information gleich in der ersten Sitzung plaziert werden. Der Psychoanalytiker mustert den Patienten. »Da muss man Glück haben. Zum Beispiel einen Partner, der einen an die Verantwortung erinnert und der auch mal sagen darf: ›Es reicht. Es ist gut.‹ Daraus wird ein verinnerlichtes Gefühl der Verantwortung.«

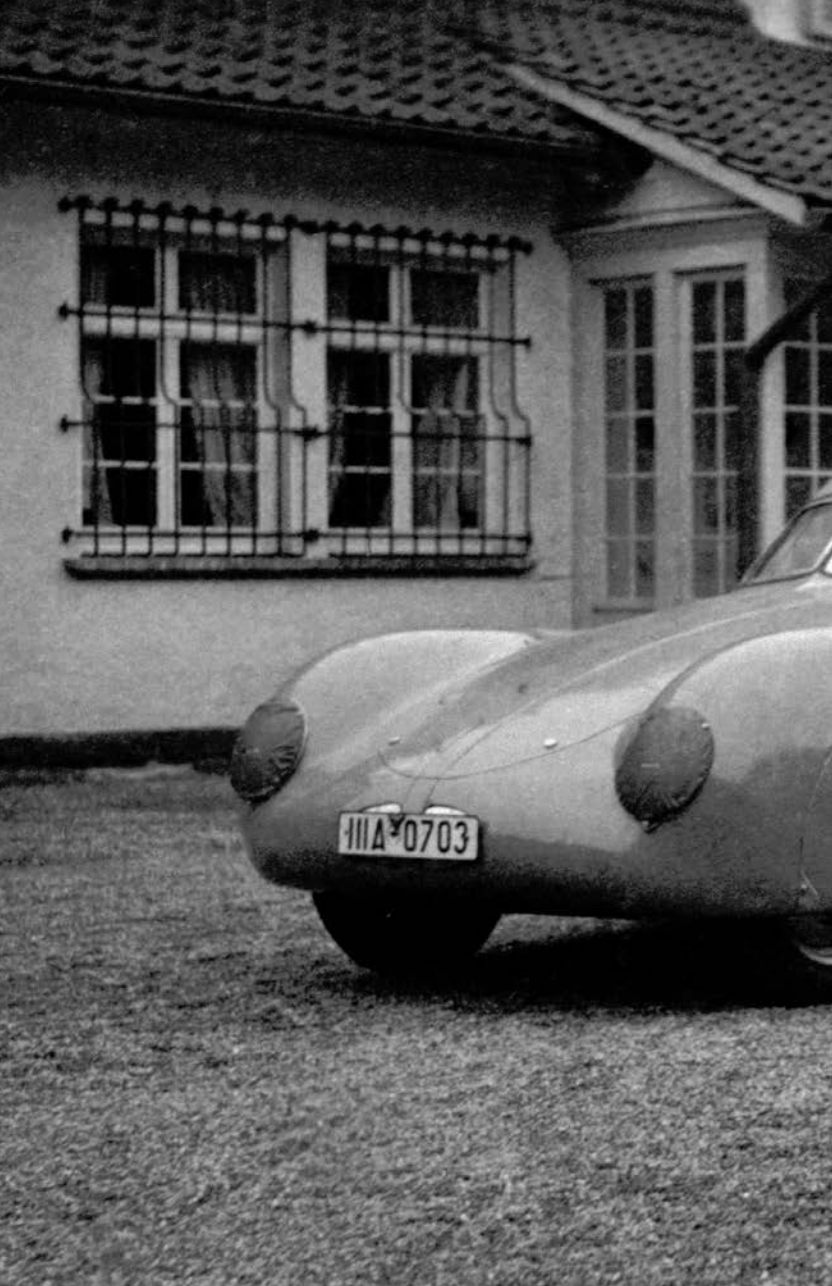
Und was ist mit dem Todestrieb? Den wiederum hält der Psychoanalytiker für ein wenig überschätzt. Der helfe auch nicht so recht weiter. Rausch sei mit Glück verbunden, auch deshalb, weil fast jeder wisse, wie Dinge an einem gewissen Punkt zu stoppen seien. Jeder habe die Freiheit, seine Gefühle von Rausch, Regression und Symbiose auszuleben,

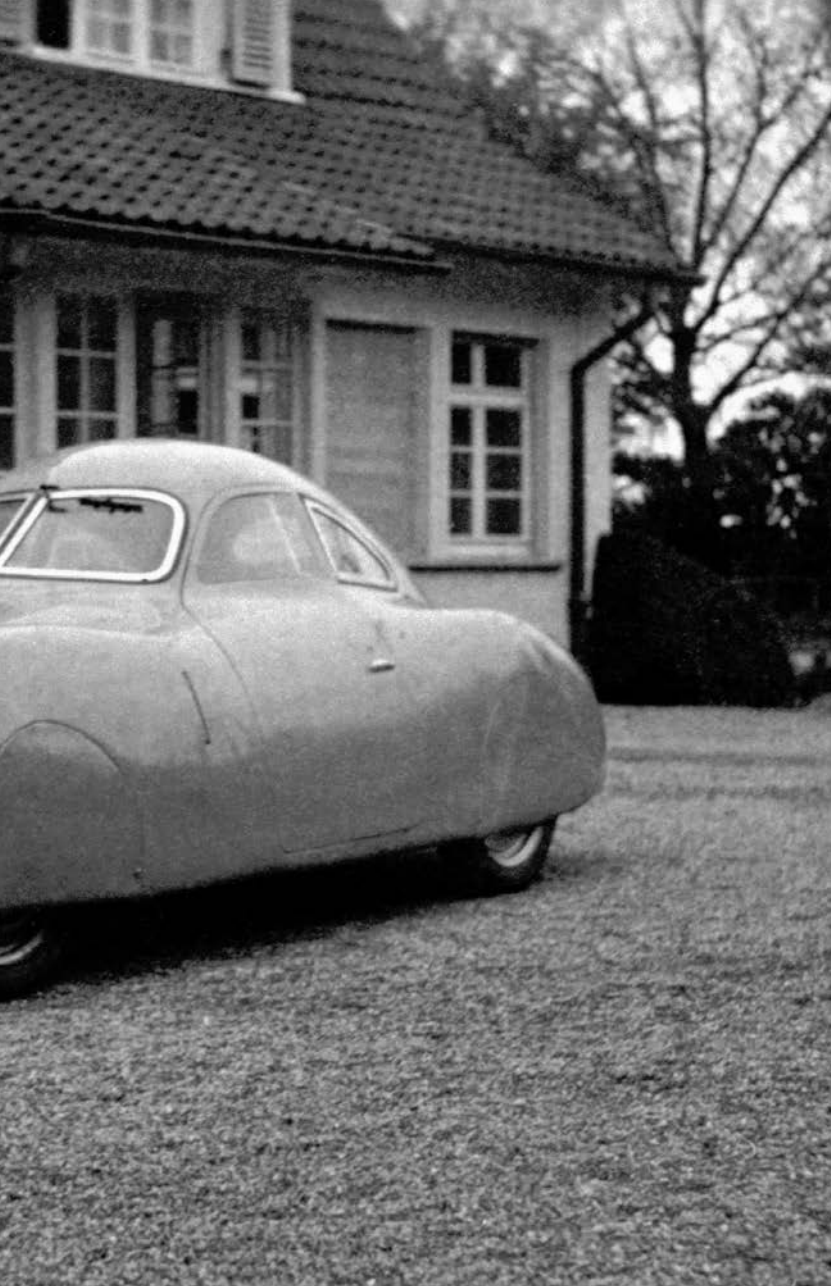
und sie stoppen zu können, rundet das Glück ab. Zum notorischen Raser findet er einen klugen Gedanken beim französischen Ethnologen und Anthropologen Georges Devereux. Der erklärte in seinem Hauptwerk, je angstfreier man etwas beobachten könne, umso mehr werde man erkennen. So gesehen erlaubt es der Porsche, besser wahrzunehmen, vorausgesetzt der Fahrer ist kein Hasenfuß. Je angstfreier er ist, umso besser wird er den Wagen lenken.

Professor Kaus ist der ideale Psychoanalytiker für Porsche-Fahrer. Seine Couch ist tiefer gelegt und sein Verstand neugierig und ohne jedes Vorurteil. »Leisurely« wäre ein Sportwagen ideal zu bewegen. »Wenn wir stets nur hasten und eilen, erzeugen wir Druck. Und zu viel Druck ist nicht gut für die Psychosomatik. Ungelöster Neid auch nicht.« Anstatt mich verteidigen zu müssen, macht mich Professor Kaus zu einem eher vernünftigen, ausgeglichenen Zeitgenossen. Ein gesunder Narzissmus sei wichtig für ein unneurotisches Selbstwertgefühl. Versteht man Narzissmus weniger als krankhafte Selbstverliebtheit, wie das der protestantische Volksglaube tut, sondern als angemessene Form der Selbstfürsorge, tut er gut, entspannt, regt an und kann neue Ideen entstehen lassen. So wie der Mensch nur dank Lust und Erregung Fantasien entwickeln kann, so stützt der Narzissmus Aktivität und Dynamik. Eine gewisse Freude an der Darstellung sei dabei unerlässlich. »Im Wesentlichen«, bemerkt Professor Kaus kühl, »denkt der Mensch von sich aus, erst dann kann er solidarisch werden.«

Vorgeschichte

Das deutsche Auto: Porsche vor Porsche





»What a Krautwagen!«, schwärmte Boris Johnson beim Anblick des Porsche 911 Targa, den man ihm zum Testen vor die Tür gestellt hatte. Boris Johnson war damals, 2003, ein einflussreicher Oppositionspolitiker der Tories, 2008 wurde er Bürgermeister von London und seit dem Amtsantritt von David Cameron als Premier gilt Johnson als künftiger Kandidat für den Tory-Vorsitz. Nebenbei wirkte er als Schriftgelehrter, Freigeist, Exzentriker und Autoliebhaber. Für ihn,

den Briten, war und ist der Porsche 911 zunächst ein sehr deutsches Auto mit einem Namen, das nach den Terroranschlägen vom 11. September so absurd klingt wie ein Nissan Osama oder ein Datsun Pearl Harbor. Gegen Ende seines Tests für die britische »GQ« nach all den Spötteleien und Witzen über den Namen lobt er den Elfer in nahezu unbritischer Überschwänglichkeit und befiehlt seinen Lesern, sich unverzüglich einen zuzulegen. Diese etwas militärische Geste ist eine ironische Anspielung auf jenes im Elfer vermutete Preußentum.

Andere Briten agieren weniger freundlich. Jeremy Clarkson zum Beispiel. Der wohl berühmteste Autojournalist der Welt hasst den Porsche. »Wäre der Porsche 911 eine Frau, es wäre Brünhild, wäre er ein Gebäude, es müsste ein Bunker sein, und wäre es eine Speise, dann wohl eine Torte aus Fleisch«, vermutete Clarkson in einem mittlerweile berühmt-berüchtigten Film, der im Internet auch heute Elfer-Freunde amüsiert. Er zeigt Clarkson beim Versuch, einen Porsche zu ermorden. Leidvoll muss er feststellen, dass es wohl doch kein Gerücht sei, dass diese Autos aus Granit gefertigt werden. Ein altes Klavier kracht auf den betagten roten Elfer und verursacht lediglich eine Beule. Dann kracht er gegen ein Haus und sieht dessen Mauerwerk zerstört, nicht aber die Fahrtüchtigkeit des Porsche. Er schießt auf den Elfer, übergießt den Motor mit Säure. Es hilft nichts. Schließlich lässt er den Elfer von einem zehn Meter hohen Kran auf einen mit Gas gefüllten Wohnwagen herunterkrachen, um das Auto in die Luft zu jagen.

So gerät der Akt der Zerstörung wider Willen zu einer britischen Verbeugung vor der Qualität dieses »Supercars«, das eigentlich zu solide ist für dieses Orchideenfach des Automobilbaus. In einer anderen Sendung gibt sich Clarkson mit

seiner Abneigung weniger Mühe. Eigentlich, so spottet er, sei der Porsche 911 ein Käfer mit Sportschuhen. Der Motor im Heck eine Absurdität, als würden bei einer Kutsche die Pferde hinten angezäumt, um Menschen und Gepäck durch die Gegend zu schieben. Das eigenwillig Teutonische des Sportwagens wird als Monstrosität gefürchtet, bewundert und bestaunt. Am anderen Ende des Erdballs ist die Exotik des Fahrzeugs potenziert. In Japan verwandelt ein kettenrauchender Tuner betagte und weniger betagte Elfer in Haikus unter Verwendung der deutschen Sprache. Abgekürzt heißt Akira Nakais Unternehmen RWB. Die drei Versalien stehen für »Rauh Welt Begriff«, eine Zeile konkreter Poesie, die hierzulande für Verwirrung sorgen könnte, die aber in Japan für eine der freisinnigsten Arten des Autotunens stehen. Während die aus Filmen wie »The Fast and the Furious« bekannte Tuning-Szene vor allem asiatische Fahrzeuge modifiziert, besitzt der Porsche 911 etwas doppelt Exotisches: Er ist nicht nur europäisch, sondern deutsch. »Sekund Entwicklung« fantasiedeutsch es da auf wuchtigen Heckspoilern der RWB-Porsche. Und alle von Akira Nakai getunten Fahrzeuge haben einen Aufkleber am oberen Rand der Frontscheibe, auf der »Rauh Welt« zu lesen ist. Zur skulpturalen Gestaltung der breiter, tiefer und hysterischer veredelten Porsche Elfer kommt eine theatralische Sprache, die in Tokio wohl nur ein paar Mitarbeiter des Goethe-Instituts und Germanistikstudenten verstehen werden. Johnson, Clarkson und Akira Nakai aber eint ihre Agitiertheit durch ein Produkt, das nicht nur einzigartig, sondern eben auch einzigartig deutsch ist. Deutsch wird für den in Interviews eher wortkargen Schrauber zu einer Hubraumerweiterung seiner Fantasie und zum Drehzahlverstärker der Mythologisierung jenes Sportwagens, der weltweit als eine der

fünf großen Motorsportlegenden gilt. Dem teutonisch puritanischen Gefährt nimmt Akira Nakai seine Strenge und lässt es mit monströsen Heckflügeln, Radkästen und ultrabreiten Slicks zu einem Fabelwesen werden, das in Verken- nung der Realität die Straßen dieser Welt mit einer unendlichen Rennstrecke verwechselt. Aus dem deutschen wird ein globaler Paradiesvogel.

Seinen deutschen Kern pflegt er stolz und aufgrund der his- torischen Verwicklungen mit den düstersten Ecken der Ge- schichte nicht ohne Mühen. Damit erreichte Porsche auch dafür schwierige Märkte, wie den amerikanischen an Ost- und Westküste, wo die freiberufliche, kreative und unter- nehmungslustige Klientel oft auch jüdischer Herkunft ist. »Ich bin Halbösterreicher und habe eine – wenn Sie so wol- len – spezielle ästhetische Verbindung zu diesen Autos«, er- klärt Jerry Seinfeld. »Wenn ich einen Porsche ansehe, löst er in mir Gefühle aus wie kein anderes Auto. Ich liebe die Ge- schichte von Porsche und baue die Sammlung so auf, dass diese Geschichte auch erzählt wird. Von den Anfängen in Gmünd bis zu den neuesten Modellen.« Die Nazi-Wurzeln der Firma stören ihn, der auch in seinem Werk seine jüdi- sche Identität betont, nicht. »Die Nazis selbst verstören mich mehr als die Autos, die in dieser Zeit entwickelt wur- den. Für mich war der VW Käfer fast schon eine Art Wie- dergutmachung am Rest der Welt.«

Der Elfer hat aus seinen Wurzeln nie einen Hehl gemacht, im Gegenteil: Die Ahnentafel des bis heute erfolgreichsten Sportwagens aller Zeiten reicht direkt in die frühen 30er Jahre, als das Unglück zuerst über Deutschland und dann von dort über den Rest der Welt kroch. Inmitten der Welt- wirtschaftskrise hatte der damals schon renommierte Inge-

nieur Ferdinand Porsche in Stuttgart ein Konstruktionsbüro eröffnet, aus dem im April 1931 die »Dr. Ing. h.c. F. Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Konstruktion und Beratung für Motoren- und Fahrzeugbau« wurde. Zusammen mit seinem Schwiegersohn Anton Piëch und bald auch seinem Sohn Ferry arbeitete er als Ingenieurdienstleister für Autofirmen wie Wanderer, NSU oder Zündapp. Für Letztere ging es in den Aufträgen um die Entwicklung eines Kleinwagens, der auch in Krisenzeiten massenhaften Absatz finden könnte. Am anderen Ende der Auftragspalette standen die Konzeption von Hochleistungsmotoren und die Entwicklung eines Formel-Rennwagens für die Auto Union. Porsche interessierte sich stets für beides, wobei auch als Ingenieur bei Austro Daimler und Mercedes-Benz seine Neigung für sportliche Fahrzeuge immer deutlich zu erkennen war. Beeindruckt habe ihn, so sein Enkel Ferdinand Piëch, wie Bugatti leichte Rennwagen mit leistungsfähigen Motoren kombinierte und so das Beste aus beiden Welten vereinte. Für Austro Daimler konstruierte Porsche mit dem »Sascha« einen Rennwagen in Leichtbauweise mit einem Motor, der mit spärlichen 1,1 Litern Hubraum auskam. Dieser nach Graf Sascha Kolowrat-Krakowsky getaufte Wagen war eine entscheidende Wegmarke in der Entwicklung des späteren Volkswagens. Der Spagat zwischen Alltag und Rennstrecke prägte Porschés Leben früh und wurde mit den ersten Porsche-Sportwagen ab 1948 ideal geschlossen, durch seinen Sohn Ferry, der das Lebenswerk seines Vaters in dessen Sinne fortführte.

Die Arbeiten an niederpreisigen Kleinwagen und exklusiven Rennwagen führte im Konstruktionsbüro in Stuttgart zu einer Kompetenzanhäufung in einer ungewöhnlichen Kombination. Ferdinand Porsche ahnte, dass die Verbindung

dieser bis dahin sich weitgehend unversöhnt gegenüberstehenden Autogenres eine Chance sein könnte. Doch die Zeit dafür war noch nicht reif. Die Grundkonzeption des ersten Porsche, der 1948 auch so genannt werden durfte, war bereits in dem Kleinwagenentwurf für NSU, genannt Typ 32, vorhanden: Er besaß ein Fließheck und einen Vierzylinder-Boxermotor im Heck, der luftgekühlt war. Nach der Machtergreifung der Nazis und des ziemlich autoverrückten Führers präsentierte Ferdinand Porsche im Januar 1934 seine Vorstellung eines »Deutschen Volkswagens«. Wichtig war ihm dabei neben Windschnittigkeit, technischer Innovation und einem bezahlbaren Preis ein neues Grundverständnis des Volkswagens: Er sollte – wie Porsche in einem Exposé für das Reichsverkehrsministerium ausführte – keine Schrumpfform eines großen Wagens sein, sondern etwas ganz Eigenes auf der Höhe der Zeit. Die Verwendung für das Militär deutete er lediglich in einem Nebensatz an. Wenig später nach der selbstbewussten Bewerbung erhält die kleine Stuttgarter Manufaktur vom Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) den Auftrag zum Bau dieses Kleinwagens. Aufgrund der unzähligen Vorarbeiten und Prototypen, die Porsche bis dahin schon entworfen hatte, konnte bereits ein Jahr später eine Art Ur-Käfer vorgestellt werden. Ende 1935 wurden der erste und der zweite Versuchswagen in München Adolf Hitler präsentiert, der ziemlich begeistert war.

Weniger begeistert war die Konkurrenz über den neuen Liebling des Führers und die kleine Ingenieursbutze in Stuttgart, die dabei war, den vielleicht größten Auftrag der 30er Jahre zu bekommen. Die Missgunst störte Porsche kaum. Unbeirrt reist er in die Vereinigten Staaten, um dort bei Ford und General Motors zu studieren, wie effizient und

zünftig Kleinwagen produziert werden können. Im Mai 1937 wird in Berlin die »Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH«, kurz GeZuVor, gegründet. Ferdinand Porsche wird einer der drei Geschäftsführer und soll sich im noch zu gründenden Volkswagen-Werk um Planung und Technik kümmern.

Doch Porsche ist keineswegs mit den Anfängen von VW absorbiert und so vergrößert sich die Stuttgarter Porsche KG, wie das Unternehmen mittlerweile heißt, fortlaufend. 1938 erfolgt der Umzug nach Zuffenhausen, wo später das Porsche-Werk 1 entstehen wird. Ein Jahr vor Kriegsbeginn ist der Volkswagen fertig. Im Mai findet bei Fallersleben die Grundsteinlegung für das Volkswagen-Werk statt. Ferry Porsche berichtet, dass Hitler es gerne »Porsche-Werk« genannt hätte, aber der Geehrte dies abgelehnt hat. Darüber wurde einiges Politische hereingeheimnist, doch Porsche war auf sehr deutsche Art bemüht, dem Politischen auszuweichen. Von seinem Enkel, Ferdinand Piëch, wird er deswegen als politisch naiv »wie ein Kind« bezeichnet und als ein Tüftler geschildert, der nahezu ausschließlich an den technischen Dingen interessiert war. Er trug keine Uniformen und suchte eine pragmatische Nähe zum Nazi-Staat, ohne dabei zum begeisterten Mitläufer mutieren zu müssen. Den Führer nannte er stets »Herr Hitler«. Die Barbarei des Holocausts, die Judenvernichtung, die KZs, all das sollte in der Welt des Ingenieurs außen vor bleiben. Dabei profitierte insbesondere die deutsche Auto- und Wehrindustrie von den Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, die in den Werkhallen unter menschenunwürdigen Bedingungen arbeiten mussten. Ein besonders dunkler Schatten fällt auf das Ausscheiden von Adolf Rosenberger, der kaufmännischer Geschäftsführer bei Porsche war. 1935 wurde der einst enge

Freund Porsches wegen Rassenschande verhaftet und in ein KZ gesteckt, das er aber nach wenigen Tagen verlassen konnte. Er floh daraufhin über die Schweiz nach Amerika – dank der Hilfe der Porsches, wie diese in ihren Erinnerungen behaupten. Rosenberger sah das anders. Für die von ihm an Ferry abgetretenen Firmenanteile wollte er nach dem Krieg eine Entschädigung, die er auch in Gestalt von 50.000 Mark und einem Porsche erhielt.

Der Käfer entstand in der düstersten Zeit der deutschen Geschichte und sieht so gar nicht danach aus. Er war verglichen mit den anderen Kleinwagen dieser Zeit ein eleganter, wohlproportionierter Fünfsitzer, dessen anthropomorphes Antlitz mit den Glupschaugen und der hohen Stirn alle Merkmale des Kindchenschemas aufwies und damit eine Voraussetzung für seine bald globale, jahrzehntelange Popularität war. Grimmig wirkte der Käfer nicht einmal in der schwarzen Standardlackierung. Als wüsste dieses Fahrzeug von seinem Ruhm in künftigen Friedenszeiten, blieb ihm das Herrisch-Aggressive der Mercedes-Cabriolets und Limousinen fremd. Gleichzeitig zum Kleinwagenkonzept hatte Porsche, so der Autojournalist Wolfgang Blau, der Reichsführung auch die Idee eines Sportwagens auf KdF-Basis nahebringen wollen, doch die hatte andere Pläne. Statt der Beglückung fleißiger Kleinfamilien werden aus den Ur-Käfern erst mal Kübelwagen für die Wehrmacht gebaut. Das Porsche-Büro profitiert von der Hochrüstung, die mit Beginn des Zweiten Weltkriegs enormen Umfang annahm. In Zuffenhausen wurden Panzer, schwimmfähige Geländewagen und auch ein Volkstraktor entwickelt. Ferdinand Porsche wurde im Reichsministerium für Rüstung und Munition zum Leiter der Panzerkommission. Zuvor hatte Porsche noch im Auftrag des Volkswagen-Werks einen

Rennwagen geplant und gebaut, als dessen Herz ein hochgetunter VW-Boxer mit 33 PS schlug, der in eine extrem stromlinienförmige Karosserie gepackt knapp 150 Kilometer in der Stunde schnell war. Der Typ 64, oder auch »Berlin-Rom-Wagen«, galt als der erste kompromisslose Porsche. Er hatte die Silhouette der späteren Porsches, einen Heckmotor und ein extrem niedriges Gewicht von nur 545 Kilo. Nach dem Krieg erhielt er dann auf seiner tiefsitzenden Nase auch jenen Schriftzug mit den sieben Buchstaben, der ihn vollends zu einer Art »ersten Porsche« machte.

1943 entfernt Albert Speer als Rüstungsminister Porsche von seinem Amt als Leiter der Panzerkommission. Die Deutschen sind dabei, den Krieg zu verlieren, und die Alliierten bombardieren bevorzugt die Fabriken, in denen Panzer und Militärgerät gebaut oder entworfen werden. Das Rüstungskommando der Wehrmacht legt Porsche den Umzug nach Kärnten nahe. In Gmünd, inmitten des lieblichen Liesertals, 749 Meter hoch gelegen, werden in zugigen Hallen eines ehemaligen Sägewerks Behelfswerkstätten eingerichtet. Als der Krieg endet, übernehmen die Amerikaner das Porsche-Werk in Stuttgart, besser gesagt, was davon übriggeblieben ist, um dort ihre Lastwagen zu reparieren. In Gmünd erhält Porsche eine provisorische Erlaubnis, um die Arbeit wieder aufzunehmen und ausschließlich Ziviles zu konzipieren.

Anfang August wird Ferdinand Porsche verhaftet und von Kärnten in den östlichen Hintertaunus gebracht. Auf Schloss Kransberg war ein Vernehmungszentrum namens »Dustbin« eingerichtet worden, in dem Kriegsverbrecher und Wissenschaftler verhört wurden. Nachdem einige Zeugen für Porsche ausgesagt hatten, wurde er im September wieder freigelassen. Wenig später verhafteten ihn die Franzosen. Die Gründe für diese Verhaftung waren vielschichtig.