

auto schau fenster

Ostwestfalen-Lippe

Nr.12 DM 2,50

Bad Salzungen: Manege
frei für den Automobil Circus
Mastholte: Rallye national -
Lippe-Ems-Fahrt'89
Paderborn: Die Highlights
der dritten Automobil-Ausstellung

Ausgabe: Dezember'89
6.Jahrgang

Aktuelles aus dem Großraum: Bielefeld, Detmold, Gütersloh und Paderborn



**Sportcoupe als Augenweide:
Die neue Toyota Celica**



**Turbodiesel als Dampfhammer:
Golf GTD von Blomeier-Tuning**



**Oldie aus den 60ern als Supersportwagen -
Porsche 904 Carrera GTS mit 155 PS und 250 km/h**

Porsche 904 Carrera GTS Coupe

1964 ging im Hause Porsche nicht nur der erfolgreichste Heckmotor-Sportwagen aller Zeiten, der Typ 911, in Serie, es war auch jenes bedeutende Jahr, in dem der "Carrera GTS" mit seiner werksinternen Bezeichnung "904" ein neues Kapitel in der Porsche-Sportgeschichte aufschlug. Er nahm in technischer Hinsicht vieles vorweg, was erst später im Rennwagenbau üblich wurde. Zum Beispiel die gemischte Stahl-Kunststoffbauweise. Und er war der erste Porsche überhaupt, dessen komplette (!) Karosserie aus Kunststoff bestand.

Trotzdem war er, wie viele meinen, keineswegs der erste deutsche Serienwagen mit einem Kunststoffaufbau. Der hieß nämlich "Spatz" und wurde in den fünfziger Jahren als Kleinwagen bei der "Bayrische Auto-Werke GmbH" in Traunreuth gefertigt. Während der Spatz damals seinen Besitzern als mehr oder minder bequemes Fortbewegungsmittel diente und gemütlich über die Straßen zuckelte, sollte der gut zehn Jahre später entwickelte Porsche 904 einen ganz anderen Zweck erfüllen: Er sollte sich im harten Wettbewerbssport mit Konkurrenten messen, also in der GT-Klasse mitfahren und mußte deshalb in 100 Exemplaren gebaut werden. Eine spannende Geschichte oder anders interpretiert, der beste Beweis dafür, daß sich auch unter Zeit- und Termindruck ein perfektes Automobil entwickeln läßt, das sich in der Serienproduktion optisch kaum von seinen Prototypen unterschied.

Vielleicht lag es daran, daß Ferdinand Alexander Porsche (man nannte ihn "Butzi"), ältester Sohn von Ferry Porsche, die volle Verantwortung für das Styling des neuen Sportwagen übernehmen mußte. Sicherlich ein guter Entschluß, schließlich galt Butzi Porsche, ausgebildet als Industriedesigner an der Hochschule für Gestaltung in Ulm, als absoluter Experte seines Fachs. Gerade 28 Jahre alt,

avancierte er 1963 zum Chef der Styling-Abteilung und fühlte sich in seinem Metier voll gefordert, wenn es darum ging, neue Karosserieformen zu kreieren. Die technische Seite überließ er gerne anderen Spezialisten, zum Beispiel Hans Tomala, seines Zeichens technischer Direktor im Hause Porsche. Tomala und Ferry Porsche waren es, die Ende 1962 beschlossen, einen neuen GT-Wagen zu entwickeln. Neuentwicklungen verschlingen bekanntlich Unsummen an Geld und gerade diese Kosten sollten und mußten auf irgendeine Art und Weise wieder erwirtschaftet werden. Was lag näher, als die geplante Neukonstruktion auch Privatfahrern zugänglich zu machen und eine limitierte Serienproduktion zu starten? Die war ohnehin notwendig, weil zur Homologation als GT-Automobil mindestens 100 Fahrzeuge innerhalb eines Jahres zu produ-

zieren waren.

Wie dem auch sei, Butzi Porsche belastete das alles nicht. Er fixierte seinen Beitrag zum neuen Projekt bereits am Zeichenbrett und mußte sich mit den Angaben von vorderer bzw. hinterer Spurweite und dem Radstand zufrieden geben. Er wußte ferner noch, daß ein Mittelmotor-Konzept vorgesehen war und der Wagen so niedrig wie möglich gehalten werden sollte. Designer erinnern sich gern an frühere Arbeiten und lassen von Linienführungen, die sie für perfekt und gelungen halten, nur ungern los. Nicht anders bei Butzi Porsche. Charakterzüge seines Coupes anno 1961, entstanden auf dem Chassis des Typ 718, bildeten die Ausgangsbasis für das 904-Design. Die Zeit drängte, Windkanalversuche konnten nicht eingeplant werden. Trotz alledem: Butzi's Arbeit war weitgehend abgeschlossen. Als er im Februar 1963

die Karosserie im 1:1 Modell präsentierte, zerbrachen sich die Techniker nach wie vor über die Motorisierung des neuen 904 den Kopf.

Ursprünglich sollte jenes Sechszylinder-Aggregat genügend Kraft auf die Hinterräder bringen, dessen Einbau auch für den neuen Porsche 901 (später in 911 umbenannt) in Erwägung gezogen wurde. Nach dem Stand der Dinge konnte dieser Motor frühestens Ende 1964 zur Serienreife gelangen, viel zu spät für das 904-Projekt! Tomala schlug als 904-Motorisierung eine modifizierte Version des 2-Liter Vierzylinders (Typ 587) vor, der bis dato erfolgreich unter der Haube des Porsche Carrera-2 rumorte. Zwar lehrte man in der Saison 1963 mit 155 PS (= Typ 587/2) den Gegnern das Fürchten, aber für 1964 war das zu wenig Power. Konkurrenten wie Abarth-Simca und Alfa Romeo saßen Porsche im



Im alten Fahrerlager am Nürburgring fühlt sich der Carrera 904 wie zu Hause



Porsche's dezenter Hinweis auf Power und Geschwindigkeit zielt unübersehbar die Kunststoffflanken des rasanten Sportcoupes

Nacken. Aber mit 180 PS im Rücken konnte man sich auf der Piste sehen lassen. Diesen Wert erzielten Porsche-Ingenieure durch Vergrößern von Ein- und Auslaßventil, Verändern der Nockenform und einer Überarbeitung der Verbrennungskammern. Das Resultat nannte sich der Einfachheit halber "587/3" - das Problem der Motorisierung für den Porsche 904 war gelöst! Aller-

dings wurde diese Leistung nur beim Einbau einer Sportabgasanlage erreicht, in der für den Straßenverkehr gerechten Version mußte sich der Käufer mit 155 Pferdestärken zufrieden geben. Trotzdem bekam er ein schlagkräftiges Sportinstrument in die Hand, das dank seiner aerodynamischen günstigen Karosserieform mühelos die 250 km/h Markierung erreichte. Die Innenausstat-

tung wurde bewußt nüchtern, zweckmäßig und übersichtlich ausgeführt, um allen Anforderungen des wettbewerbsmäßigen Fahrens gerecht zu werden. Um eine optimale Sitzposition zu erreichen, kann der Fahrer das Lenkrad axial und die Fußpedale im Abstand zum Fahrersitz verstellen.

Bevor wir dazu kommen, wie die Kunststoffkarosserie gefertigt wurde, möchten wir erst einmal deren Unterbau, einen leichten Kastenrahmen, unter die Lupe nehmen. Diese punktgeschweißte, nur 54 (!) kg leichte Chassis-Konstruktion variierte teilweise im Querschnitt. Zwei Querträger im Cockpitbereich sowie Verbindungsstücke vorn und hinten waren mit den Seitenholmen verschweißt. Mit der Karosserie verschraubt, verdop-

den. Anfang 1963 hatte Butzi Porsche nach drei Prototypen endgültig das optische Erscheinungsbild des 904 festgelegt. Sein wohl interessantestes Detail war mit Sicherheit der in das Dach hineinragende Türausschnitt. Er sorgte für bequemen Einstieg in den flachen Sportflitzer. Die Karosserie selbst bestand aus gut 50 Einzelteilen, deren größte Komponenten der Fußbodenbereich des Cockpits (hier mußten die Ausbuchtungen für die Sitze berücksichtigt werden) und der "Karosserierücken" bildete.

Dieses Heckteil ließ sich mittels Scharniere weit nach hinten wegklappen, um an den hochgezüchteten Motor zu gelangen. Um die 81,5 kg leichte Karosse (einschließlich ih-



Instrumente mit Chromringen verleihen dem ansonsten eher nüchternen Interieur einen kleinen Touch von Nostalgie

pelte sich praktisch die Verwindungsfestigkeit des Leitrahmens. Die Vorder- und Hinterachsaufhängung des 904 geschah mittels Dreieckslenkern und konzentrischen Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern. Radaufhängung sowie Anordnung der Bremsanlage stimmten in ihrer Grundkonstruktion weitgehend mit der des Porsche 356-C Serienmodells überein. Trotzdem variierten die Porsche 904 untereinander. Dem Kunden ermöglichte man die Wahl seiner Getriebe-Übersetzung. Je nach sportlicher Veranlagung konnte zwischen einer "Flugplatz"- einer "Le Mans"- einer "Berg" oder der am meisten gewünschten "Nürburgring"-Übersetzung gewählt wer-

der Einzelteile) kostengünstig herstellen zu können, nahm man von Butzi's Entwurf, dem "Urklötz", dementsprechende Negativformen aus Holz. Porsche fand übrigens für die Karosserie- und Chassis-Herstellung einen geeigneten Spezialisten: die "Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH" mit Sitz in Speyer. Genau der richtige Partner, denn hier war man mit der Verarbeitung von glasfaserverstärkten Kunststoffen (GFK) bestens vertraut. Heinkel's Fachkräfte fertigten die Porsche 904-Karosserie mit 2 mm Wandstärke im sogenannten "Handauflegeverfahren". Das heißt, in die Negativform wurden abwechselnd Oberflächenvlies, Glasmatte und Glasgewebe gelegt und mit flüssigem



Dank einer ausgeglichenen Linienführung macht die nur 1065 mm hohe Flunder aus jeder Perspektive eine mehr als gute Figur

Kunstharz durchtränkt. Es folgte die Nachbearbeitung der Rohkarosserieteile wie Schleifen, Spachteln und Grundieren, bevor die Rennwagen mit Nitrolack lackiert werden konnten. Im November 1963 lieferte Heinkel die erste Karosserie an Porsche, ab Nummer sieben montierte man in Speyer sogar die Wagen vor, baute die elektrische Anlage, die gesamte Instrumentierung, den Benzintank und die Scheiben ein.

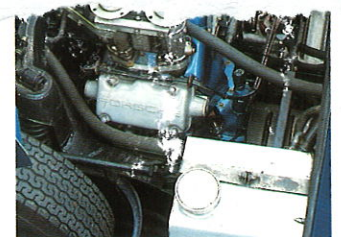
Mit 80 Mann ließen sich so täglich zwei Fahrzeuge vorfertigen, der Rest war Aufgabe des Hauses Porsche. Hier verließ exakt am 31. März 1964 der einhunderste Wagen das Endmontageband - die zur Homologation notwendige Stückzahl war erreicht! Wer meint, daß Porsche erst jetzt den Wagen der Öffentlichkeit präsentierte, der irrt. Sein Debüt feierte der 904 bereits am 26. November 1963, also kurze Zeit nach Anlieferung der ersten Karosserie aus dem Heinkel-Werk. Stilvollen Rahmen für das Spektakel bot der Solitude-Kurs, wo Fachpresse und potentielle Käufer den Neuling kritisch unter die Lupe nahmen. Porsche's Rechnung, die Entwicklungskosten des 904 durch Verkauf an Privatkunden zu erwirtschaften, ging auf: von den 100 zu fertigenden Autos sollten zehn Stück im Werk verbleiben, von den restlichen 90 Exemplaren waren 60 Stück auf je-

den Fall in festen Händen, denn Porsche konnte innerhalb von zwei Wochen nach dem Debüt 60 Kaufverträge abschließen. Wer einen 904 (alle 100 Fahrzeuge wurden mit Vier-Zylinder-Motoren bestückt) sein Eigen nennen wollte, dem kostete das sportliche Vergnügen genau 29.700 DM. Ein Drittel der Summe mußte bei Vertragsabschluß bereits angezahlt werden! Wo blieben nun alle Carrera GTS? Dazu muß vorangeschickt werden, daß aufgrund der enormen Nachfrage nach Fertigstellung der erforder-

lichen 100...
einmal zus...
ge qu...
baut wurden...
hatte man nicht...
tiert, sie dienten de...
Ersatzteilträger. Wir...
uns hier auf die W...
ben und gehen...
gesamt 120 Einfa...
Ein guter Start für...
en Wagen, der im Febr...
1964 beim 12-Stunden Re...
nnen in Sebring seine Renn...
Premiere feiern sollte.
So weit die Geschichte der...
"ganz normalen" Serienwag...
gen, mit denen auch der Priv...
atfahrer sein Talent bewei...
sen konnte. Wir fanden unser...
Fotoobjekt übrigens im Renn...
sport-Museum am Nürburg-



ring, dort steht es gelegentlich neben seinen stärkeren Brüdern: Porsche stattete nämlich die Werkswagen teilweise mit 6- und 8-Zylinder-Aggregaten aus, extreme "Hochleistungssportler", die sich mit verbreiterten Kotflügeln, zusätzlichen Lufterlässen und hochgezüchteter Technik im harten Rennsport behaupteten.



180 PS aus 1966 ccm: Genug für die Spitze von 252 km/h

Das Aggregat wurde in einen der drei Original-GTS-Prototypen von Butzi Porsche eingebaut, der Wagen interieurmäßig aufgewertet und orange lackiert. Doch wie das Schicksal so spielte, sollte auch dieser Spezie nie zur Serienreife gelangen. Allein der originale Carrera GTS sollte das Fahrzeug werden, das heute mit zu den gesuchtesten Porsche überhaupt zählt.

Text und Fotos: Reinhard Lintelmann

Start frei ! Hier zeigen sich 650 kg pure Technik in ihrer schönsten Form