

Drei magische Zahlen

Vereint und doch (noch) kein Paar: PENTHOUSE-Redakteur Jürgen Ponath teilt sein Leben seit genau 40 Jahren mit dem besten Sportwagen aller Zeiten. Und hofft auf ein Happy-End.

Meine Leidenschaft für den Porsche 911 beginnt mit einer fatalen Fehlzündung: Im Alter von 18 Monaten schreite ich auf wackligen Beinen die große Fensterfront im Wohnzimmer ab. Den Blick aus dem Fenster gerichtet, sehe ich zwei junge Männer an einem Auto schrauben. „Cedes“ zischt es fast unhörbar zwischen meinen Lippen hervor. Meiner Mutter gefriert das Blut in den Adern. Hat der kleine Windelscheißer etwa gerade ... Er hat! Mit sicherem Blick identifiziere ich das halb zerlegte Auto auf dem kleinen Bauernhof. Die beiden Männer, Heinz und Josef, restaurieren einen alten Mercedes. Das Schicksal hält aber eine ganz andere automobiler Vorliebe für mich bereit, als ich im Juli 1963 das Licht der Welt erblicke. Knapp zwei Monate später präsentiert Porsche den ersten 911er. Die Presse feiert ihn auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) im Jahr 1963 als „interessantesten Sportwagen der Welt.“ Der Nachfolger des legendären 356 setzt Maßstäbe in Sachen Leistung: 130 PS treiben den Elfer voran. Und saufen nicht zu knapp: Da fließen locker schon mal 18 Liter auf 100 Kilometer durch den Vergaser. Die ersten Exemplare kosten 21.900 Mark. Kein Billigangebot.

Penthouse
Ausgabe 9-2003

Stellvertretender
Chefredakteur

Magazine Press
International
GmbH

Leidenschaft lebenslänglich

Mich fasziniert das Blechkleid. Bis heute stelle ich immer wieder zwei Fragen: Bin ich auf die Welt gekommen, weil Porsche sich mit dem 911 anschickte, die Welt der Sportwagen durcheinander zu wirbeln? Oder reagiert das Unternehmen mit dem 911 auf mein kleines Erdenbürgertum? Eine Antwort habe ich auch 40 Jahre später nicht gefunden. Fest steht aber: Der schnittige Bolide für die Straße begleitet mein Leben. Wir sind gleich alt. Und so verwundert es nicht, dass meine Matchbox-Sammlung einer Zuffenhausener Ausstellungshalle gleicht. Poliert und beschützt vor den Unbilden des Alltags stehen die 911er in ihrem kleinen, gelben Käfig. Bei gutem Wetter wagen sie eine Ausfahrt. Bei Matsch und Schnee spiele ich mit Capris oder dem NSU Prinz. Vier

Jahre nach meiner Geburt präsentiert Porsche den 911 S – Deutschlands schnellstes Serienfahrzeug leistet sagenhafte 160 PS und ist sensationelle 225 Kilometer in der Stunde schnell. Viel besser aber ist der erotisierende Sound des Motors. Leidenschaftlich, röchelnd und unverwechselbar brüllt der Heckmotor schon bei sanftem Druck auf das Gaspedal. So ganz anders eben als der Fiat 850 meiner Eltern. Mit dem Objekt meiner jungen Begierde hat dieser nur eines gemeinsam: die Farbe. An Weihnachten schlägt meine große Stunde: Das Christkind hat ein Herz für meine Leidenschaft. Mit leuchtenden Augen packe ich die Carrerabahn aus, die der himmlische Gesandte unter den Tannenbaum gelegt hat. Mein Puls beschleunigt sich. Mit einem Freudenschrei quittiere ich die Rennwagen, die auf der schwarzen Bahn ihre Runden drehen sollen: Der orangefarbene Mercedes-Prototyp C111 wird sich mit dem knallroten Porsche 911 duellieren. Ich genieße die Kraft des konkurrenzlos roten Boliden auf der schwarzen Rennbahn. Mit gebührendem Abstand vor der Konkurrenz passiert er regelmäßig den monströsen Rundenzähler und liefert die erste unabhängige Leistungsbeurteilung des Porsche. Er ist meine Nummer eins.

Das Feuer glüht weiter

Fortan legt Porsche ständig nach, um „den“ Sportler fit zu halten. 1967 erscheint der 911 als Targa. Wenig später wird eine Getriebeautomatik nachgeschoben. Die Leistung wächst ständig und erreicht 1973 mit dem 911 Carrera RS 2.7 Coupé satte 210 PS. Kindergarten und Grundschule liegen längst hinter mir, als im gleichen Jahr die G-Serie erscheint. Auch als Gymnasiast glüht das Feuer weiter in mir. Vielleicht nicht mehr ganz so heiß. Die langweilige Schule und vor allem Mädchen fordern meine ganze Aufmerksamkeit. Wir beide fahren in die erste Krise. Die Mädchen wollen nur auf Feten knutschen, und die Kritiker des 911 vergleichen das Blechkleid des Neuen mit schwedischen Familienlimousinen. Doch die Zeit heilt unsere Wunden. Zum Abschluss meiner Schulzeit im Jahre 1982 schneidet Porsche dem 911 das Dach ab und präsentiert das erste Cabriolet. Und meine erste große Liebe lässt sich auf mehr als Knutschereien im Dunklen ein. In Anbetracht dessen schreckt der Cabrio-Preis von 64.500 Mark nicht ab. Führerschein, selbst Auto fahren: Fürs Erste muss die knallgrüne Ente meiner Mutter herhalten.

Bist du zu schwach, ist er zu stark

Meine Welt wird größer. Und damit auch die Sehnsucht, einen echten

Elfer selbst zu fahren. 1984 – kurz vor dem Ende der Bundeswehrzeit – bietet sich die einzigartige Gelegenheit: Stubenkamerad Jan erscheint mit dem 911er seines Vaters in der Kaserne. Gemeinsam machen wir eine Spritztour durch Holstein. Dann die entscheidende Frage: Willst du fahren? Und ob. Seit ich denken kann. Kenner wie ich finden das links vom Lenkrad liegende Zündschloss blind. Ein Dreh und der luftgekühlte Sechszylinder-Boxermotor im Heck brüllt auf, bevor er die Sporen kriegt. Der brachiale Vortrieb versetzt mich in Angst und Schrecken. Kann das wahr sein? Die Tachonadel klettert in mir unbekannte Geschwindigkeitsbereiche. Draußen fliegt die Landschaft vorbei. Bei 220 km/h gebe ich auf. „Danke Jan, mir reicht’s!“ Die Eindrücke übermannen mich. Die Kraft des Wagens so hautnah zu spüren, ist einfach zu viel für mich. Was meine Grundüberzeugung untermauert: „Ich will ihn haben!“

Kommt Zeit, kommt Porsche

Die Jahre vergehen. Der Speedster von 1991 fasziniert mich ebenso wie der Turbo ein Jahr später. Auch die Befürchtungen, die Modellerneuerung von 1997 würde den Mythos 911 zerstören, bewahrheitet sich nicht. Luftgekühlt war gestern. Die Wasserkühlung raubt zwar ein bisschen vom faszinierenden Sound, aber der Charakter bleibt. Genau wie meine Leidenschaft. Auch 2003 steht immer noch keiner in meiner Garage. Kein Problem. Schließlich ist das Durchschnittsalter eines 911-Fahrers 47 Jahre. Mit 40 bleibt mir also noch Zeit. Keine Ausnahme von der Regel: Heinz und Josef hatten ihn früher. Mit knapp 25. Ich habe ihn damals nur nicht zu Gesicht bekommen. Er stand in der Garage.

Infokasten | Sechs Tätertypen

Der Ur-Elfer (1963-1973)

Im September 1963 wird der Typ 901 vorgestellt. Weil sich der französische Autobauer Peugeot die Ziffernfolge mit der Null in der Mitte gesichert hatte, wird aus dem 901 einfach 911. Der „Elfer“ ist geboren.

Die G-Serie (1973-1988)

Die Ölkrise spitzt sich zu. Der Porsche 911 bleibt beim kompromisslosen Leistungsprinzip. Und setzt mit dem ersten Turbomotor sogar noch auf eine zusätzliche PS-Spritze.

Entwicklung 911-964 (1988-1993)

Zum 25-jährigen Jubiläum des 911 erscheint der erste serienmäßige

„Elfer“ mit Allradantrieb. Völlig neu überarbeitet, setzt der 911 mit hochwertigen Ausstattungsmerkmalen wie ABS und Airbags Maßstäbe.

Traditioneller Neuanfang (1997 bis heute)

Der Typ 996 läuft 1997 erstmals vom Band. Für das enorme Leistungspotenzial des Boxermotors wird erstmals in der Elfer-Geschichte eine Wasserkühlung eingesetzt. Trotzdem bleibt er eines: ein echter 911.