

Das Ohr fährt mit

Man wagt es kaum laut zu sagen:
Der Sound eines 911ers ist Musik

VON TOM HÖRNER

Was kann es Schlimmeres geben als einen Pressekollegen aus der High-Fidelity-Branche auf dem Beifahrersitz? Ob es einem etwas ausmachen würde, wenn er während der Fahrt das neuartige Soundsystem des Wagens auf Herz und Nieren prüfe. Selbstverständlich macht es einem was aus. Wir hocken schließlich in einem 911er. Die Musik spielt bei der Karre seit Urzeiten dort, wo bei deinem Popel-Polo die Köfferchen verstaut werden: im Heck. Das überflüssigste Utensil an Bord eines Porsche ist somit das Autoradio.

Dies führt unweigerlich zu der Frage, ob man im 21. Jahrhundert nicht Fahrzeuge mit 300, 400 oder 500 Pferdestärken bauen kann, bei denen das Triebwerk gewissermaßen unter Ausschluss der Öffentlichkeit vor sich hin werkelt. Kann man. Tut man.

Man stelle sich nur mal beim Ampelstart neben eine mit Hybridtechnik angetriebene Oberklassenlimousine. Schlagartig wird einem klar, wie Geräuscharm Loسدüsen heutzutage sein kann. Nur ein Zischen dringt noch aus dem Motorraum und den Endrohren. Und selbst diese Geräusche werden in den nächsten Jahrzehnten verstummen, wenn der Strom nicht mehr nur aus der Steckdose, sondern auch aus den Akkus von E-Mobilen kommt. Das jedoch ist ein Fortschritt, der dem 911er lieber erspart bleiben sollte.

Schon mal versucht, moderne Wagen am Motorklang zu identifizieren? Wer das kann, besitzt ein absolutes Gehör. Früher klang ein Opel wie ein Opel und ein Mercedes wie ein Mercedes. Insofern ist ein 911er ein einsamer Rufer in der Asphaltwüste, ein Fall für den Denkmal-schutz.

Man muss nicht mal den nach wie vor links vom 911er-Lenkrad steckenden Zündschlüssel herumdrehen, um der Faszination des Wagens zu erliegen. Es reicht ein Griff zum Buch. 2010 ist ein opulenter Band erschienen, der Sportwagen made in Zuffenhausen nicht nur im Bild huldigt. „Porsche Sounds“, vom Hamburger Edel-Verlag mit Unterstützung des Porsche-Museums herausgebracht, liegen drei CDs bei. Zwei hätte man weglassen können, darauf sind Rockklassiker und Klassikklassiker. Auf der dritten gibt's was auf die Ohren: 30 Tonspuren mit startenden, vor sich hin brodelnden oder davonjagenden Porsche, chronologisch geordnet und zweieundzwanzig innerhalb Minuten lang.

Um das Werk würdigen zu können, müsste man Musikkritiker sein. Normalsterblichen fehlt das Vokabular, um die Klangorgien in Worte fassen zu können. Man landet dabei schnell bei der so bana-



Das Herz schlägt im Heck

Foto: Porsche

len wie wahren Behauptung, dass die metallisch fauchenden Maschinen beim Hören eine Gänsehaut erzeugen.

Der typische und schon oft besungene Klang eines Porsche-Triebwerks hängt mit dessen eigenwilliger Bauweise zusammen: mit dem Boxermotor. Bei diesem von Carl Benz erfundenen Motortyp liegen sich die Zylinder gegenüber – anders als beim klassischen Reihenmotor, wo sie parallel angeordnet sind. Aufgrund seiner flachen Bauweise ist der Boxer ideal für Sportwagen, lässt sich mit ihm doch der Schwerpunkt senken.

Wer zwischen einem frühen, damals luftgekühlten Porsche, einem VW-Käfer, einer Ente von Citroën und einem BMW-Motorrad eine klangliche Verwandtschaft erkennen, liegt nicht schlecht. Allesamt werden sie von Boxermotoren angetrieben.

Im Entwicklungszentrum in Weissach arbeiten Ingenieure daran, dass der Sound so im Wageninneren ankommt, wie das die Kundschaft schätzt. Dies hat dazu geführt, dass aktuelle Modelle weit rauer und kerniger klingen als deren Vorläufer und an die Ära der luftgekühlten Triebwerke erinnern, obwohl sie einen wassergekühlten Boxer im Heck haben.

Wie lange der 911er noch röhren wird, weiß kein Mensch. Aber wohin Sprit-spartetechnik führt, lässt sich an modernen Musclicars aus Übersee kaum überhören. Bei manchen Typen arbeiten die Achtzylindertriebwerke bei zurückhaltender Fahrweise nur mit vier Kolben. Das mindert die Emission, führt aber dazu, dass das sonore Blubbern beim Cruisen auf der Strecke bleibt – und die Fahrer ganz gern mal das Gaspedal durchtreten.



Alter schützt vor Schönheit nicht: Der Porsche im Vordergrund stammt aus der ersten 911er-Generation, dahinter das aktuelle Carrera-Modell

Foto: Werkfoto

Erlaubt ist, was gefällt

Wer die Farbwahl hat, hat die Qual – Zum Glück aber verzeihen einem die 911er-Freunde fast jede farbliche Geschmacksverirrung

Ein Ferrari ist rot, ein Lamborghini gelb, ein schneller Mercedes immer silbern. So das Klischee. Und welcher Lack soll es beim 911er sein? Egal, sagen Kenner. Hauptsache, es ist ein Porsche.

VON TOMO PAVLOVIC

Ein frisch übergestreiftes weißes Hemd schreit geradezu nach einem Soßenspritzer aus dem Teller mit Spaghetti Bolognese. Ordnung muss doch gar nicht sein. Bei den Autofarben ist es nicht anders. Für manche Menschen ist es unerträglich, ein schnelles Auto in einem leisen, dezenten Farbton am Straßenrand stehen zu sehen. Ein Sportwagen muss schließlich brüllen, sich dreckig aufführen, muss auf der grauen Autobahn auffallen wie ein besudeltes Oberhemd in einem gediegenen Restaurant.

Farben rufen Gefühle hervor, wecken unmittelbare Assoziationen. Rot steht gemeinhin für Leidenschaft. Und deshalb muss ein Ferrari rot wie eine sonnengereifte italienische Tomate sein. Und ein Porsche 911? Sollte der vielleicht in einem satten Kanariengelb um Aufmerksamkeit buhlen? In einem Müllwagen-Orange? Oder in einem gurken-grünen Blechkleid?

„Eine schwierige Frage. Ich denke aber nicht, dass es ‚die‘ Porsche-Farbe gibt“, sagt Franz Karl. Der 54-jährige Münchner ist Kenner der Marke aus Zuffenhausen, ein Porsche-911-Liebhaber und Begründer des Internetportals www.elferclassixs.de, auf dem Enthusiasten dieses Modells (aber nur mit Luftkühlung, was eine andere und sehr komplizierte Geschichte ist) Stammtische und gemeinsame Ausfahrten organisieren – sofern sie dazu in der Lage sind. Franz Karl ist es. Seit 1991 ist er ein wahrhaft stolzer Besitzer eines 911er, Baujahr 1973. Die

Farbe? Hellgelb. Wirkt optimistisch und aufbauend. Ein Antidepressivum im tristen Großstadt-Allerlei. Doch mit Esoterik hat Franz Karls Wahl nichts zu tun. „Die Lackierung war typisch für die 70er Jahre. Damals mochte man es bunt“, sagt Franz Karl. Und man liebte Anglizismen, die nach großer weiter Welt klangen. Auf der Farbkarte von 1973, nach der die Kunden seinerzeit einen Neuwagen bestellten, stand beispielsweise nicht einfach nur hellgelb, wie Franz Karl seinen 911er beschreibt, sondern „Light Yellow“. Light Yellow und Signal Yellow waren damals groß in Mode: auf Tapeten, Miniröcken, Radioweckern – und auf Autos. Wer allerdings heute im Rückspiegel auf der Überholspur ein bananengelbes Ungeheuer auf sich zurasen sieht, denkt nicht zwangsläufig an einen enthemmten Porsche, sondern eher an einen Lamborghini Gallardo. Oder an einen aufgebrezelten PS-Zwerg mit Hoppla-jetzt-komm-ich-Lack.

Mögen nostalgische Alfisti und Ferraristi vorzugsweise ein zu Herzen gehendes Rot wählen und Mercedes-Fahrer wegen der glorreichen Silberpfeile eine dementsprechende Metallic-Lackierung bestellen – eine klassische Porsche-911er-Farbe findet sich auf keinem Bestellformular.

„Wer einen neuen 911er kauft, orientiert sich eben an den Farben, die gerade zeitgemäß sind – oder aber an seinem eigenen Geschmack“, betont auch Jörn-Michael Müller-Neuhaus, Buchautor und Journalist bei der Fachzeitschrift „Auto Classic“. Eine nicht nur bei Porsche-Fahrern beliebte Modefarbe sei beispielsweise, wie Müller-Neuhaus süffisant anmerkt, dieses „merkwürdige Kuhfladenbraun“. Andererseits gab es diese gedeckten Kaffeesorten-Trendfarben auch schon in den 80er Jahren auf jedem Parkplatz zu besichtigen, allerdings nur selten in der Metallic-Variante. Erlaubt ist, was gefällt. Und Altes kommt wieder.

Der Elfer

Fortsetzung von VI

Porsche ahnte die Provokation und stellte sich vorab im Katalog den potenziellen Fragen der Gusseisernen: Auf die Frage, warum Porsche das gemacht habe, gaben sie eine wegweisende Antwort: „Damit der 911 auch in 30 Jahren noch ein Klassiker ist.“

Damit war Porsche inmitten einer philosophisch-semantischen Diskussion über den Konservatismus, von dem Franz-Josef Strauß betonte, dass es nicht darum gehe, als Konservativer nach hinten zu blicken, sondern an der Spitze des Fortschritts zu marschieren. Doch die nostalgischen Beharrungskräfte waren durch den Traditionsbruch des 996ers traumatisiert. Wenn das der Preis für den Fortschritt war, um einen Klassiker marktfähig zu halten, würden sie diese Art Fortschritt ablehnen. Die Elferisti bemühten dazu auch biologistische Vergleiche. Für den 993er-Besitzer Per Hinrichs war die DNA der Elfer von Generation zu Generation ordentlich vererbt worden. Dagegen erschien der 996er wie eine Mutation durch kosmische Strahlen oder einen Blechtumor. „Während der 993er noch ein Sportwagen war, eng, klein und angemessen zickig“, so Hinrichs, „wuchs sich der 996er zur Geschäftsführerlimousine aus.“ Mit dem Porsche 997 ruderte Porsche schnell zurück, und mit dem aktuellen Modell 991 ist der



Elfer ein raues, auch herausforderndes Sportgerät, wenn man die entsprechenden elektronischen Fahrhilfen ausschaltet.

Die Entwicklung der neuen Fahrzeuge findet nach den Erschütterungen durch den 996 im kulturellen Dunstkreis der alten Elfer statt. Deren Besitzer und Fahrer organisieren sich in zunehmend eigenwilligen und elitären Zirkeln. Die Besitzer der Luftgekühlten sind die größte Fraktion der Traditionalisten. Nun bilden sich weitere Gruppen und Splitterparteien heraus; für alte Porsche 911 S zum Beispiel oder für eine sehr spezielle Hot-Rod-Variante des Elfer-tums, die sich in Kalifornien unter dem Logo R-Gruppe (sic!) zusammenfindet mit getunten Ur-Elfern. Aufregende Blogs wie „Teil

Überhaupt handle es sich um ein Missverständnis, wenn man bestimmte Automarken mit einzelnen Farben verbindet, was dem Rennsport zu verdanken sei, so Müller-Neuhaus. Korrekterweise spricht man auch von Karosseriefarben. Und die waren bis 1970 zur Kennzeichnung von Rennwagen bei internationalen Rennen nach einem Schlüssel streng vorgeschrieben.

Mit Nationalfarben wie etwa bei einem Fußballtrikot haben sie nichts zu tun. So war für italienische Fabrikate Rot vorgeschrieben („Rosso Corsa“), für britische Rennwa-

Info

Ausstellung zeigt 911er

- **Anlass:** Es gibt nur wenige Autos, die so berühmt sind wie der Porsche 911. Mehr als 800 000 Exemplare wurden seit seiner Weltpremiere 1963 auf der Frankfurter Internationalen Automobil-Ausstellung in Stuttgart-Zuffenhausen produziert. Zum Jubiläum präsentiert das Porsche-Museum mehr als 40 verschiedene 911er aus 50 Jahren.

- **Ort:** Porsche-Museum, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart-Zuffenhausen

- **Öffnungszeiten:** Dienstag bis Sonntag von 9 bis 18 Uhr, montags geschlossen

- **Preise:** Erwachsene 8 Euro, ermäßigt 4 Euro, Kinder bis 14 Jahre freier Eintritt.

- **Anfahrt:** S-Bahn-Linie 6 bis Haltestelle Neuwirtshaus/Porscheplatz

- **Dauer:** 4. Juni bis 29. September 2013

der Maschine“, in dem ein Liebhaber sehr alter Elfer von seinen Abenteuern berichtet, sprechen noch zu einem kleinen Kreis von Eingeweihten, doch die Gemeinde wächst – und damit auch die Liturgie und der Elfer-Katechismus.

Der Fahrer eines Elfers hat ernsthafte Probleme, sich anzupassen, sich den Vorgaben eines Kollektivs unterzuordnen oder seine persönliche Integrität zu relativieren. Dies führt auch dazu, dass der orthodoxe Elferist sein Fahrzeug weniger als Statussymbol denn als Freiheitsstatue versteht. Das wiederum hat zur Folge, dass er es verantwortlich bewegt. Als eine junge Frau einen älteren Herrn und ehemaligen Rennfahrer fragte, wie ein Elfer zu bewegen sei, sagte er knapp: „Es ist ganz einfach. Man fährt den 911er mit dem Hintern – und mit Bescheidenheit.“ Diese Ethik blieb – trotz aller neuereichen Protzer, die den Sportwagen bewegen, um ein fragiles Selbstwertgefühl aufzupolieren.

Für mich bleibt der Elfer ein Wunder. Ich weiß nicht, warum ich ihm auf fast manische Art verfallen bin. Je mehr man die Geschichte dieses Sportwagens auseinandernimmt und seine Spuren in der Design-, Kunst-, Film- und Literaturgeschichte studiert, umso deutlicher wird, dass er Intellektuelle und

gen Grün („British Racing Green“). Deutsche Autos traten zunächst in Weiß an, nach 1934 in Silber – nachdem der Leiter des Mercedes-Rennstalls beim Grand Prix am Nürburgring aus Gewichtsgründen die Farbe von den Wagen kratzen ließ und selbige fortan „Silberpfeile“ hießen. Entscheidend war die Nationalität des Konstrukteurs. Demnach ist die patriotisch angehauchte und bis heute gültige Farbsymbolik einer willkürlichen Rennordnung zu verdanken. Ein englischer Oldtimer, vielleicht ein Jaguar E-Type aus den 60ern, muss nicht unbedingt in einem matten Jägergrün dastehen, um als Original durchzugehen. Übrigens habe, so verrät Müller-Neuhaus, auch die Familie Porsche bei eigenen Einkäufen des neuesten Hausmodells stets ein Grün gewählt.

Also gilt: Wer die Wahl hat, hat die Qual. Und wer das nötige Kleingeld hat, kann sich jede Wunschfarbe bei Porsche bestellen, die sein Herz begehrt, also auch die fragwürdigen Farbtöne Pink und Mint. Beide kann man beispielsweise auf der Münchner Präsentiermeile Maximilianstraße bewundern, wenn man nur lang genug vor einem Café Stellung bezieht. Früher oder später fährt garantiert ein mintfarbener 911er mit Strähnen, Sonnenbrille und Drei-Buchstaben-Kennzeichen vorbei. Die aktuelle Preisleiste sieht für so eine Augensünde 4165 Euro vor, bei sechsmonatiger Wartezeit.

Um aufzufallen, sollte man ohnehin nicht nach Trends gehen, sondern die Akustiker befragen. So haben Studien der Technischen Universität München gezeigt, dass die vom Menschen wahrgenommene Lautstärke von vorbeifahrenden Autos nicht nur vom Schallpegel abhängt, sondern auch von der „Lautheit“ der Farbe. Eine Versuchsreihe ergab, dass rote und dunkelgrüne Autos bei gleichem Schallpegel lauter empfunden werden als blaue. Kurzum: Wer es schnell und laut will, der sieht rot. Auch beim 911er.

Sportler, Handwerker und Fahrlehrer, lesbische Tennischampions und blinde Richter gleichermaßen fasziniert. Letzterer fährt in dem wundervollen Dokumentarfilm „100 Porsche und me“ über den Rasen eines kleinen Flughafens und strahlt, weil die Beschleunigung und der Lärm dieses Sportwagens ihn die Welt neu spüren lassen. Während die Vernichtung von Sinnlichkeit der Preis für Modernisierung und Aufklärung zu sein scheint, hat Porsche nach einigen Irrungen und Wirrungen verstanden, dass Sinnlichkeit und Charakter jeden Zwang zur sterilen Perfektion überragen.

Mit 23 Jahren habe ich meinen ersten Elfer für gerade mal 20 000 Mark gekauft, als meine Studentenbude noch 200 Mark Miete kostete. Das war vom Mund abgespart – in meinem Fall selbst erschrieben und mit Knäcke-brot und Scheibletten am Küchentisch gegenfinanziert. Mit diesem Auto begann das erwachsene Leben. Dass ich seither auch die Träume meiner Kindheit ausleben darf, ist ein besonderes Glück. Es sieht nicht so aus, als ob das irgendwann aufhören könnte.

- Ulf Poschardt ist leidenschaftlicher Porsche-Fahrer und Journalist. Sein Buch über den Sportwagen „911“ erscheint am 24. Juli im Verlag Klett-Cotta, Stuttgart.