

CLASSIC DRIVER

Warum legte Porsche diesen schrillen 914-Prototypen auf Eis?

Lead

Eine große Zahl an futuristischen Konzeptstudien feierte in dieser Woche in Genf Debüt. Doch wie so oft in der Vergangenheit werden viele von ihnen keinen Serienanlauf erleben. Dieser originelle Porsche 914/6 erlitt 1970 ein ähnliches Schicksal – obwohl die Prospekte für ihn schon gedruckt waren...



Haben Sie sich jemals vorgestellt, was wohl dabei herauskommt, wenn man Designersatzstücke eines Jensen GT, Lotus Europa, Ferrari 250 „Breadvan“ und eines Porsche 914 zu einem neuen Gesamtwerk verschmelzen lässt? Nun, wir auch nicht, bis wir von diesem einzigartigen Porsche 914/6 erfuhren, den kein Geringerer als der berühmte deutsche Designer Albrecht Graf von Goertz 1970 im Auftrag von Porsche zeichnete.





Ehe der 1914 auf dem Rittergut Brunkensen/Alfeld (Leine) geborene Goertz seine Karriere im Automobil-Design antritt, startet der Adelspross eine Lehre bei der Deutschen Bank in Frankfurt, die er später in London bei der Privatbank Helbert Wagg & Company fortsetzt. 1935 beschließt er, als Sohn einer Jüdin in Nazi-Deutschland ohnehin mit wenig Perspektiven, in die USA zu emigrieren. Er montiert in einer Flugzeugfabrik Motoren, wäscht Autos und lebt sein Designtalent an den damals neuen Hot Rods aus. Sein erster eigener Entwurf, ein Coupé mit verkleideten Hinterrädern namens Paragon, schafft es 1939 immerhin auf die Weltausstellung in San Francisco.

1940 wird Goertz zur Armee einberufen. Nach dem Krieg kommt er in Kontakt zum legendären Industriedesigner Raymond Loewy, der vom Shell-Logo über den Studebaker Avanti bis zu Stromlinien-Lokomotiven alles nur Denkbare entworfen hat. Kennengelernt hat er den Deutschen über den Paragon und eine Reihe von Hot Rods, die Goertz in einer gemieteten Garage in Los Angeles aufgemotzt hat. Loewy erkennt das Talent des Deutschen und verschafft ihm eine Stelle bei Studebaker.



Doch schon nach zwei Jahren kommt es zum Bruch. Goertz eröffnet 1953 sein eigenes Designbüro und entwirft unter anderem Fahrräder, Kameras, Füllfederhalter und Möbel. Im Rahmen seiner Arbeit lernt er den legendären Max Hoffman kennen – damals unter anderem Amerika-Importeur für BMW. Der weiß von BMW-Plänen für eine neue Serie von Sportwagen und ermuntert Goertz, doch mal Kontakt nach München aufzunehmen. Und so entsteht der 1955 auf der IAA vorgestellte 507, bis heute sein anerkanntes Meisterwerk. Zumindest inoffiziell arbeitet Goertz auch für Porsche – die Verbindung, aus der dieser skurrile 914er hervorgehen sollte.





Wie vielen Classic Driver-Lesern bekannt sein dürfte, war der von VW und Porsche gemeinsam entwickelte und 1969 herausgebrachte VW-Porsche 914 kein überwältigender Erfolg. Zumindest nicht als 914/6, der Vierzylinder, als „Volks-Porsche“ bekannt, erreichte dagegen ganz manierliche Absatzzahlen. Das bei Karmann gebaute Auto sollte sowohl ein Nachfolger des Porsche 912 als auch des Karmann Ghia sein. Der Zweisitzer mit Targa-Dach hatte hinter dem Cockpit Platz für einen Vierzylinder-VW- oder Sechszylinder-Porsche-Motor. Sein kantiges Design traf nicht auf ungeteilte Begeisterung bei Porsche-Fans, speziell nicht in grellen Farben wie Sonnenblumen Gelb, Ravenna Grün oder Olympic Blau.

Auf Einladung von Ferdinand Alexander Porsche erhielt Goertz 1970 einen 914, um daran eine Neuinterpretation zu wagen. Es war kein Auto von der Stange, sondern ein 914/6 R jenes Typs, der 1970 bei den 24 Stunden von Le Mans auf Platz sechs im Gesamtklassement gelandet war.



Goertz hatte wenig Zeit, fertigte ein paar Skizzen und ein Plastilin-Modell in 1:5 an – und schickte alles – zusammen mit dem 914 – zum Turiner Karosseriebauer Eurostyle. Mit dem Auftrag, daraus ein nach seinen Entwürfen umgestaltetes Modell auf die Räder zu stellen, das noch 1970 auf dem Turiner Salon ausgestellt werden sollte. Das Resultat war zweifellos ein Messe-Hingucker. Der ein wenig wie ein Kit-Car wirkende Seriendesign hatte sich in ein deutlich exotischeres und substanzielleres Modell verwandelt. Im Heckbereich nahm er Anleihen am legendären Ferrari Breadvan, im Kontrast dazu stand eine sehr scharf gezeichnete Frontpartie.

Porsche schien offenbar eine Serienfertigung zu erwägen, wurden doch schon Verkaufsbroschüren gedruckt. Doch aus unbekanntem Gründen wurde das Projekt so schnell gestoppt wie es zuvor initiiert worden war. So blieb der hier gezeigte grügelbe Prototyp ein Einzelstück, das Goertz 1990 dem Deutschen Automobil Museum auf Schloss Langenburg bei Heilbronn vermachte. Wo er noch heute zu bestaunen ist. Goertz starb 2006 im hohen Alter von 92 Jahren – und nahm die Geheimnisse rund um diese wohl abgedrehteste Kreation der Porsche Modellgeschichte mit.

Photos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2018

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/warum-legte-porsche-diesen-schrillen-914-prototypen-auf-eis>
© Classic Driver. All rights reserved.