

CLASSIC DRIVER

Porsche Exclusive: Geschichten aus der Sonderwunschabteilung

Lead

Vor rund 27 Jahren wurde Porsche Exclusive als Spezialabteilung in Zuffenhausen gegründet – doch der Bau von individuellen Modellen begann viel früher. Unvergessen etwa sind die Slant-Nose-Modelle der 80er Jahre. Porsche-Experte Wilfried Hallier blickt zurück auf die wilde Zeit.

Die Individualisierung von Porsche-Modellen begann genau genommen mit dem ersten Tag der Produktion. Also 1948. Denn schon damals wurden individuelle Kundenwünsche berücksichtigt. Ab Anfang der 50er Jahre wurden diese im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen erfüllt. Bis in die späten 70er Jahre waren es meistens Änderungen für den sportlichen Einsatz. Hierbei wurden etwa die berühmten RS- und RSR-Typen entwickelt und gefertigt. Doch bereits in den 50er Jahren gab es auch Kunden, die beispielsweise eine individuelle Lederausstattung bevorzugten. Besonders gefragt waren zu dieser Zeit zudem Autoradios, aber auch Skiträger oder Scheinwerferblenden wurden nachträglich montiert. Eine Duplexbremse für den Porsche 356 kostete damals einen Aufpreis von 240 D-Mark. Und ein Ölthermometer 55 D-Mark.





Im Jahr 1954 gab es eine maschinengeschriebene Seite mit zehn Sonderwunschpositionen. Heute dagegen werden viele der Porsche-Exclusive-Ausstattungen direkt am Band montiert. Was heute in unseren modernen Autos selbstverständlich ist, war damals Sonderausstattung, so etwa eine Scheibenwaschanlage. Ein Sportauspuff, Sportsitze, Zusatzscheinwerfer und Felgen mit Zentralverschluss waren für die damaligen 356er-Fahrer der absolute Hit. Um besonders die rennsportbegeisterten Kunden zu unterstützen, wurde 1973 zudem die Abteilung Kundensport gegründet. Hier wurden Rennteams und Privatfahrer unterstützt.



Ab 1978 nannte sich dieser Bereich Sonderwunschabteilung, und die ersten eigenen Prospekte mit dem Namen Porsche-Sonderwunschprogramm wurden gefertigt. Vorher gab es meist auf einer Schreibmaschine geschriebene Listen, wonach die Kunden ihre Wünsche bestellen konnten. In genanntem Sonderwunschprogramm wird zum Beispiel geschrieben: „Der Katalog bietet Ihnen nur eine Übersicht der wichtigsten Arbeiten, unsere Reparatur-Abteilung kann mehr. Übrigens werden dort nicht nur Neufahrzeuge, sondern auch bereits zugelassene Fahrzeuge umgebaut.“ Wie damals ist das auch heute genauso möglich.





Die weltweite Nachfrage nach dem Individual-Programm war so groß, dass man sich 1986 bei Porsche entschloss, die Sparte „Porsche Exclusive“ zu gründen. Diese besteht noch heute und erfreut sich einer steigenden Nachfrage. Hier wurde und wird fast jeder Kundenwunsch erfüllt. Ganz gleich, ob man nun die Lackfarbe seines Lieblingspullovers oder Leistungssteigerungen für den besonders sportlichen Einsatz wünscht - was möglich und technisch machbar ist, wird erfüllt.

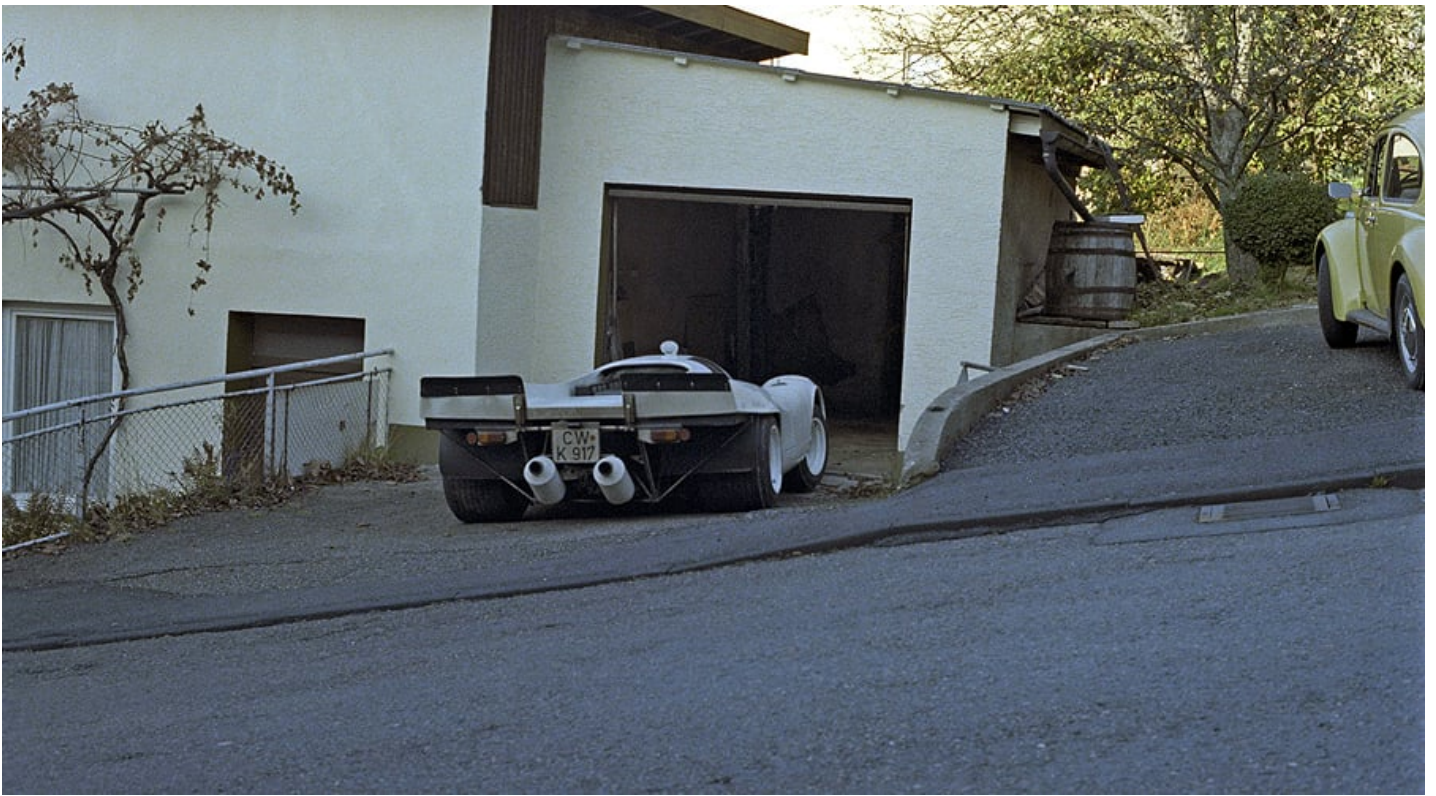


In den bunten Achtzigerjahren wurden zum Beispiel die berühmten Slant-Nose-Modelle (Flachbauten) realisiert. Besonders beliebt waren sie in Großbritannien, den USA und Japan. In den beiden letzteren Ländern findet man heute auch das größte Angebot dieser besonderen, meist mit Turbo motorisierten Modelle. Teilweise war die Nachfrage so groß, dass man die Karosseriearbeiten ausgliederte. Seinerzeit etwa ins Porsche Zentrum Hamburg. Heutzutage sind Preisforderungen von bis zu 100.000 US-Dollar keine Seltenheit. In Deutschland tun sich die „Flachschnautzer“ hingegen noch etwas schwer, nicht jeder Geschmack wird damit getroffen.



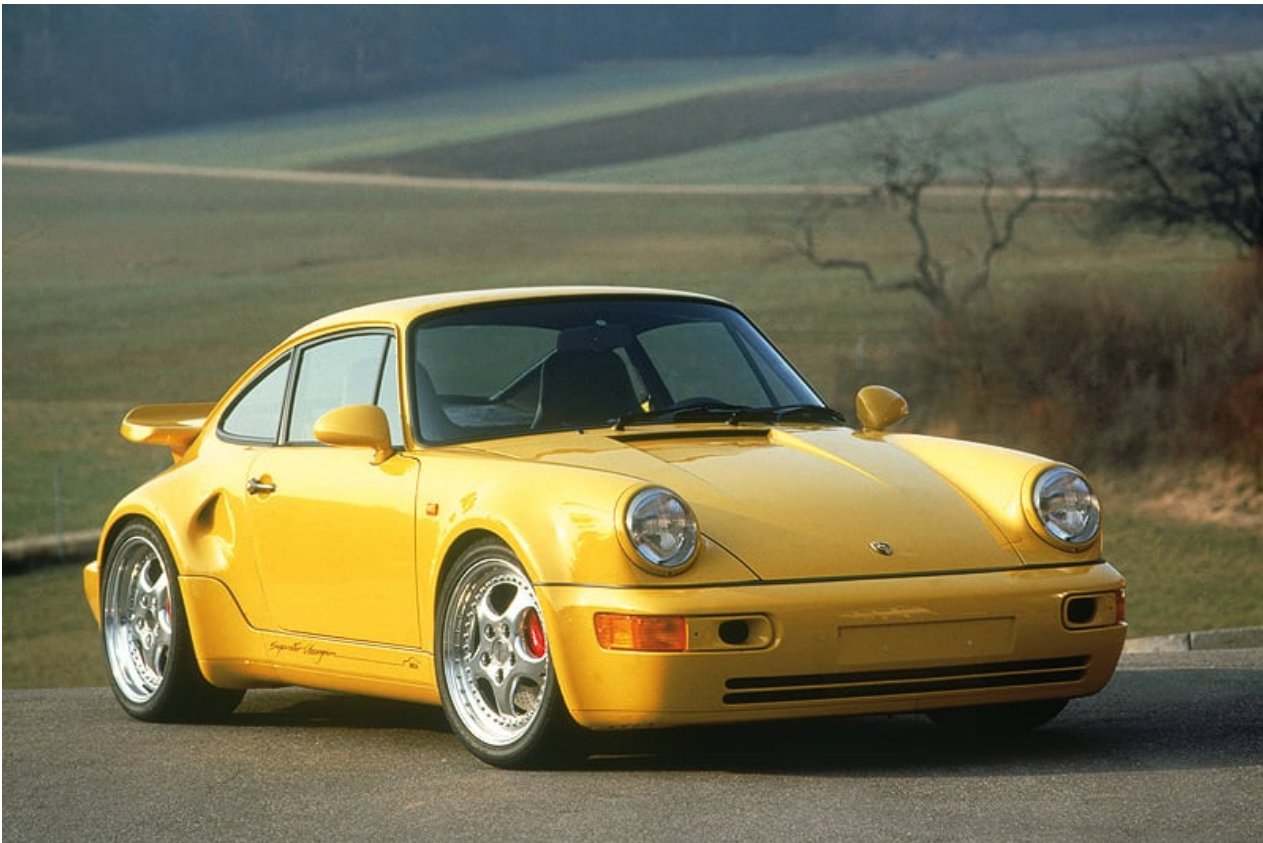


Mitte der 80er wurden bei Porsche in der Sonderwunschabteilung auch die sogenannten Tubulook-Modelle des 911 gefertigt: Genauer - ein 911 mit Turbokarosserie, Turbobremse und Fahrwerk, natürlich mit den passenden Turbofuchsfelgen, aber mit Serienmotor. Auch diese Modelle sind heute rar und wertvoll. Mehrere Porsche 959, das Highlight des damaligen Sportwagenbaus, wurden für viele Besitzer noch weiter veredelt. Ein Scheich aus Qatar etwa erhielt gleich sieben individualisierte 959. Ein Teil dieser Fahrzeuge befindet sich gerade bei Porsche Classic zur Überholung. Nicht zu vergessen auch die Frontmotormodelle: 924, 944, 968 und 928 wurden bei Porsche nach Kundenwünschen individualisiert. Hier gab es besonders in den USA, Japan und den Emiraten eine starke Nachfrage nach sehr fantasievollen Farben und Ausstattungen.



Auch brachiale Rennwagen wurden auf Kundenwunsch bei Porsche modifiziert. Im Jahr 1983 etwa gab der TAG-Eigentümer Mansour Ojeh eine Straßenversion des Rennwagentyps 935 in Auftrag. Und wussten Sie, dass die begabten Mechaniker bei Porsche auch zwei 917 Rennwagen straßentauglich gemacht haben? Einen 917 mit Straßenzulassung bekam der Martini-Sponsor Graf Rossi im Jahr 1975 von den Porsche-Technikern übergeben. Natürlich, wie damals alle Martini-Porsche, in einer silbernen Lackierung. Ein zweiter 917 in weiß wurde 1977 an einen deutschen Hotelier ausgeliefert.





1997, zum Anfang meiner Tätigkeit als Geschäftsführer beim Porsche Zentrum Hamburg Nord-West, hatten wir den Auftrag, für Jil Sander einen 993 4S nach ihren Wünschen fertigen zu lassen. Bei diesem sehr besonderen Auto hat die Designerin nicht nur die Außenfarben festgelegt, das Leder wurde speziell für sie gefertigt und zu Porsche geliefert, die Farbe der Nähte und selbst die Fadenstärke wurden von der Auftraggeberin bestimmt. Dieses Auto hatte damals einen Mehrpreis von über 70.000 D-Mark und befindet sich heute, nach meinem Wissen, in einer privaten Sammlung.



Viele berühmte Persönlichkeiten besuchten im Laufe der Jahrzehnte die Porsche-Exclusive-Abteilung in Stuttgart, um sich ihren persönlichen Porsche bauen zu lassen. Die meisten dieser Fahrzeuge befinden sich in privaten Sammlungen und kehren hin und wieder an ihren Geburtsort zurück, um eine Verjüngungskur zu erhalten. Einige von ihnen sind auch im Porsche Museum am Porscheplatz zu bewundern. Sicher trifft nicht alles, was damals angesagt war, unseren heutigen Geschmack. Doch Sammlerstücke mit Wertsteigerungspotenzial sind die individuellen Porsche aus Zuffenhausen allesamt.



Wilfried Hallier war 14 Jahre lang Geschäftsführer des Porsche Zentrums Hamburg Nord-West und kennt aus eigener Erfahrung den Markt für klassische Porsche 911. In dieser Reihe gibt der Porsche-Experte Empfehlungen für klassische 911er-Modelle mit Wertsteigerungspotenzial.

Fotos: Porsche

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/porsche-exclusive-geschichten-aus-der-sonderwunschabteilung>
© Classic Driver. All rights reserved.