

CLASSIC DRIVER

Fast hätten wir diese maßgefertigten Traumautos von Porsche Exklusive vergessen

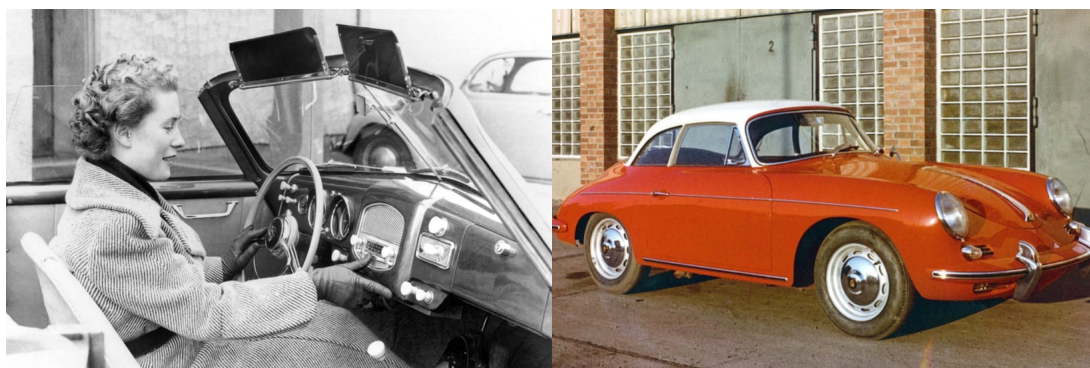
Lead

Beim FuoriConcorso Sonderwunsch werden an diesem Wochenende am Comer See die maßgefertigten Traumautos der Porsche Exklusiv Manufaktur gefeiert. Wir blicken zurück auf die außergewöhnlichsten Porsche aller Zeiten.



Seit über 70 Jahren baut Porsche einige der kultigsten und begehrtesten Sportwagen der Welt. Bis heute gilt der Besitz und das Fahren eines Porsches weltweit als ein Symbol für Individualismus und persönliche Freiheit. Während für die meisten Autoliebhaber der Besitz eines Porsche 911 das ultimative Ziel auf ihrer Wunschliste ist, ist er für andere erst der Anfang – der erste Schritt auf dem Weg zum ultimativen, persönlichen und einzigartigen Porsche ihrer Träume.

Die frühen Jahre



Seit den Anfängen der Marke Porsche erfüllen die Stuttgarter spezielle Kundenwünsche. Als Ferry Porsche 1948 – damals noch im österreichischen Gmünd – mit dem Bau von fünf 356 Coupé pro Monat begann – wurden diese in Handarbeit gefertigt, wobei die Karosserien noch aus Aluminium bestanden und manuell über Holzformen ausgeformt wurden. 1950 wurde die Produktion der nun mit Stahlblechkarosserien versehenen 356 nach Zuffenhausen verlegt und in den dortigen Werkstätten auch spezielle Auftragsarbeiten ausgeführt. Schon damals wünschten sich einige namhafte Kunden subtile Karosserieveränderungen, Sonderfarben, Lederausstattungen, Liegesitze und Autoradios.



Für die Polizei-Eskorte von Bundeskanzler Konrad Adenauer wurde zum Beispiel ein Porsche 356 Cabriolet mit einem komplexen Radio/Telefon-System ausgestattet, während für den Industriemagnaten Alfred Krupp von Bohlen und Halbach mit großem technischen Aufwand ein Heckscheibenwischer installiert wurde. Als die Kataloge mit Extras und Zubehör für den Porsche 356 immer umfangreicher wurden, fragten immer mehr rennsportbegeisterte Kunden auch nach Leistungssteigerungen und standfesteren Bremsen. Ein Trend, der zur Einführung der leistungsstärkeren Modelle „Super“ und „Carrera“ führte.

Die experimentierfreudigen 70er-Jahre



1971 führte Ferry Porsche eine zentrale Werksreparaturabteilung unter der Leitung von Ingenieur Rolf Sprenger ein, um den Kunden weltweit technische Unterstützung zu bieten. Die im Porsche Werk 1 angesiedelte Abteilung umfasste Fahrwerks-, Motoren- und Karosseriewerkstätten in Gestalt eines One-Stop-Shops. Gleichzeitig baute Porsche die Betreuung der Motorsportkunden aus und gründete die berühmte „Kundensportabteilung“. Es war dieselbe Abteilung, die bald darauf die streng limitierten und höchst erfolgreichen Rennwagen 911 Carrera RSR und RS 3.0 für ihre distinguierte Klientel bauen sollte. Als die Teamchefs teils per Hubschrauber anreisten, um ihre neuen Rennwagen in Empfang zu nehmen, stieg auch die Nachfrage nach maßgeschneiderten, aber straßenzugelassenen Sportwagen.



Für den Besitzer des Getränkeherstellers Martini & Rossi, Graf Gregorio Rossi de Montelera, entwarf Chefdesigner Anatole Lapine zusammen mit einigen Ingenieuren sogar einen straßenzugelassenen Porsche 917, während der Stardirigent und langjährige Porsche-Enthusiast Herbert von Karajan eine Leichtbauversion des Porsche 911 Turbo 3.0 in Auftrag gab, die als einzige die Karosserie des Carrera RS erhielt. Die hauseigenen Designer stellten ihr Können auch mit Sonderaufträgen für die Familien Porsche und Piëch unter Beweis: Ein Porsche 914/6 mit Tigerprint-Interieur und ein Porsche 911 Carrera RS 2.7 mit Paisley-Muster-Sitzen gehören zu den wildesten Kreationen der 70er Jahre.



Mitte der 1970er Jahre wurde das Autotuning zu einem weltweiten Trend. Doch was viele der Fahrzeuge an PS und Stil boten, fehlte ihnen an Qualität und Zuverlässigkeit. Um den Kundenwünschen nach noch spezielleren und individuelleren Fahrzeugen auf höchstem handwerklichen Niveau gerecht zu werden, bündelte Porsche 1978 seine Individualisierungsleistungen unter dem Namen „Sonderwunschprogramm“ und bot Anpassungen für Neu- und Bestandsfahrzeuge an. Die Leistungen reichten von Sonderlackierungen über Fahrwerks-, Motor- und Karosseriemodifikationen bis hin zu individuellen Innenausstattungen. Sportwagen-Cockpits wurden mit buntem Leder bezogen und anspruchsvolle HiFi-Anlagen mit Verstärkern und Equalizern installiert. Endlich hatten die Porsche-Kunden die Möglichkeit, sich ihr Traumauto zusammenzustellen.

Die wilden 1980er

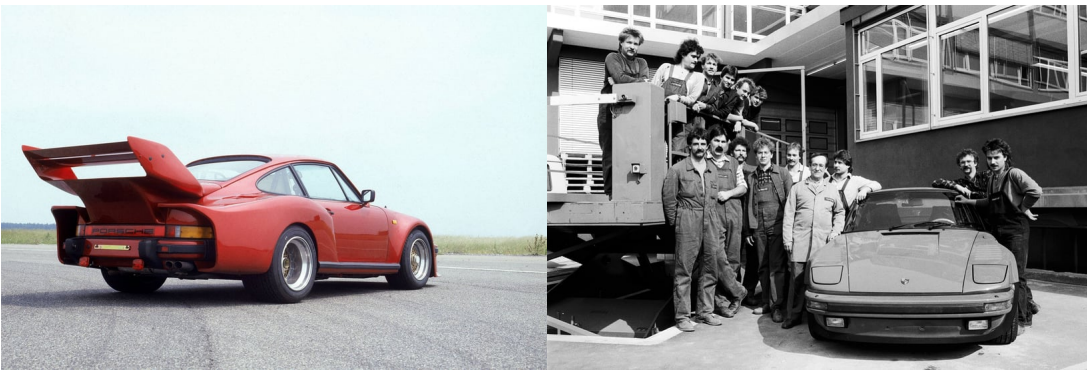


In den 1980er Jahren wuchs die weltweite Nachfrage nach einzigartigen, personalisierten Sportwagen rasant weiter, die Wünsche wurden immer ausgefeilter und anspruchsvoller. Als Folge beschlossen die Verantwortlichen in Zuffenhausen 1986 die Gründung einer neuen Abteilung mit Namen „Porsche Exclusive“. Das Ziel hieß nun, buchstäblich jeden Kunden zufrieden zu stellen. Ob Sonderfarben, Leistungssteigerungen oder ausgefallene Felgen und Kotflügel, jeder technisch machbare Wunsch wurde erfüllt.



Stilistisch waren die 1980er-Jahre ein Jahrzehnt des Überschwangs. Natürlich zögerten auch die Kunden von Porsche nicht, ihren Teil zur Extravaganz einzufordern. Das Interieur wurde ganz in weißes Leder gehüllt, Schalthebel wurden mit goldenen und silbernen Emblemen verziert, und sogar das hölzerne Armaturenbrett kehrte zurück. Viele 911-Kunden entschieden sich damals für den so genannten „Turbo-Look“, der ihren Carrera das Aussehen der turboaufgeladenen Spitzenmodelle der Marke verlieh. Radikalste Ausgeburt dieses Trends waren die „Schrägnasen“-Modelle („slant nose“) des Porsche 911 Turbo, die vom Gruppe-5-Werkswagen Porsche 935 inspiriert waren. 1981 wurde

der Flachnasen-Look sogar offiziell in das Individualisierungsprogramm von Porsche aufgenommen und erfreute sich bei den internationalen Kunden großer Beliebtheit.



Die werksseitige Individualisierung von Porsche war zu dieser Zeit einzigartig – kein anderer Hersteller bot einen vergleichbaren Service in ähnlichem Umfang an. Die Kunden konnten ihr Fahrzeug auf Wunsch in einer Pfauenfeder-Lackierung aus 18 verschiedenen Farbtönen lackieren lassen oder sie mit den subtilen Schattierungen der Wüste versehen. Eines der berühmtesten und aufwändigsten Fahrzeuge von Porsche Exclusive war zweifelsohne der Porsche 935 Street. Im Auftrag des saudischen Geschäftsmannes und TAG-Besitzers Mansour Ojeh verbarg sich dahinter ein einmaliger „Flat Nose“-Umbau eines Porsche 930 Turbo mit modifiziertem 934er-Rennmotor und allem erdenklichen Luxus. Die Rechnung umfasste 17 Seiten und enthielt rund 550 Einzelpositionen.



Als dann 1987 der Porsche 959 auf den Markt kam, gipfelte die Kreativität in einem neuen Niveau: Der Pianist Justus Frantz ließ 24 Lautsprecher in seinen Supersportwagen

einbauen, während ein europäischer König ein raffiniertes Revolverholster mit Druckknopf in Auftrag gab. Ein Scheich aus Katar kaufte sogar sieben individualisierte Porsche 959 in sehr kreativen Farbgebungen, bei denen das Porsche-Logo durch sein Familienwappen in 24 Karat Gold ersetzt wurde.

Die ungezügelten Neuzüger



In den 1990er-Jahren ging es mit der Einführung von Farbtönen wie Amazonasgrün, Pearl und Rubystone Red dann noch mutiger und farbenfroher zu. Da die Kundschaft von Porsche Exclusive immer internationaler wurde, wurde das Händlernetz zum wichtigsten Zugangspunkt zur Zuffenhausener Traumfabrik. Viele Kunden entschieden sich nun für eine Ton-in-Ton-Ausstattung, bei der jedes Detail von den Felgen über die lederbezogenen Instrumentenringe bis hin zum Zigarettenanzünder auf die Außenfarbe abgestimmt war. Die durchgängige Belederung eines Cockpits erforderte die Verwendung von bis zu acht verschiedenen Rinderhäuten, während die Sicherheitsgurte in noch mehr Farbtönen, von Signalgelb bis Barolorot, erhältlich waren. Aus dem Rennsport stammende Materialien wie Aluminium und Karbon hielten ebenfalls Einzug in die Cockpits und brachten die straßenzugelassenen Sportwagen von Porsche noch näher an die Rennstrecke.



Viele der bei Porsche Exclusive entwickelten Ideen waren so beliebt, dass sie in Serie gingen – wie der Porsche 928 GTS oder der Carrera 2 Speedster, beide mit Ursprüngen in der Individualisierungsabteilung. Gleichzeitig begannen die Designer und Ingenieure mit der Arbeit an streng limitierten Editionen, die das ganze Potenzial der Abteilung aufzeigten und nur an die treuesten Kunden von Porsche verkauft wurden. Der in enger Zusammenarbeit mit der Rennabteilung in Weissach entwickelte Porsche 911 Turbo S aus der 964-Serie setzte auf dem Genfer Automobilsalon von 1992 neue Maßstäbe für leichte Straßenrennwagen. Erstmals setzte Porsche hier für wesentliche Karosserieteile kohlefaserverstärkten Kunststoff ein. Mit seiner Sonderlackierung in Speed Yellow und dazu passenden Sitzlehnen, Sicherheitsgurten und Logos gehörte der Turbo S zur Avantgarde des Autodesigns der 90er Jahre. Ein weiterer bemerkenswerter Sportwagen in limitierter Auflage von Porsche Exclusive war der 911 Turbo 3.6 „Flachbau“ mit schräger Nase und den Scheinwerfern des neuen 968.



Mit der zunehmenden Beliebtheit von Cabriolets stieg auch die Nachfrage nach noch exklusiveren Versionen des offenen Typs 964. Liebhaber erinnern sich an die Porsche 911 \([page\]

Speedster mit breiter Karosserie („wide-body“), an das noch seltenere 911 Turbo Cabriolet mit 3,3-Liter-Turbo-Motor oder an den einmaligen American Roadster GS mit 3,8-Liter-Carrera RS-Motor und dem Farbmuster der Konzeptstudie Porsche Panamericana.

Kurz nach Einführung der Generation 993 des Porsche 911 im Jahr 1993 legte Porsche ein neues „Tequipment“-Programm auf. Es ermöglichte den Kunden, ihren Porsche nach dem Kauf mit Spoilern, breiteren Kotflügeln und Felgen sowie zahlreichen anderen Accessoires zu individualisieren. Anlässlich des 60. Geburtstags von F.A. Porsche im Jahr 1995 schufen die Designer eine Speedster-Version des 993. Sie inspirierte den amerikanischen Schauspieler Jerry Seinfeld zur Bestellung eines ähnlichen Modells mit noch außergewöhnlicherer Lederausstattung. Und wieder war es der Porsche 911 Turbo S, der in puncto Leistung und Exklusivität die größten Wellen schlug und die Ära des luftgekühlten Boxermotors eindrucksvoll und würdig beendete.

Die Jahrtausendwende



In den späten 1990er-Jahren feierte Porsche mit der Einführung der Generation 996 des Porsche 911 und der zweiten Modellreihe Boxster mit Mittelmotor neue Erfolge. 2002 folgte der SUV Cayenne, der neue Märkte und Kundengruppen erschloss. Mit seiner langen Tradition der hauseigenen Individualisierung war Porsche Exclusive gut gerüstet, um mit der Globalisierung Schritt zu halten, die Verkaufszahlen zu steigern und auf die noch vielfältigeren Wünsche der verschiedenen Zielgruppen in aller Welt einzugehen. Während amerikanische Kunden bestimmte Farbkombinationen bevorzugten – Guards Red mit Leder in Savannah Beige war zum Beispiel sehr beliebt – bestellten Kunden in Japan für ihre neuen Autos eher Aero- und Power-Kits. Aufgrund der wachsenden Nachfrage wurden viele Optionen und Zubehörteile nun direkt am Fließband montiert, wodurch das Exclusive & Tequipment-Programm zu einem integralen Bestandteil der Planungs-, Bestell- und Produktionsprozesse avancierte.



Mit dem Boom der Digitalisierung begann Porsche erstmals auch Navigationssysteme in seine Fahrzeuge einzubauen. Eine sehr beliebte Sonderausstattung war damals die

Sportauspuffanlage, mit der der Auspuffton auf Knopfdruck lauter oder leiser gestellt werden konnte. Boxster-Kunden mit Vorliebe für klassische Fahrzeuge konnten ein vom legendären Porsche 550 Spyder inspiriertes Speedster Heck ordern. Die Vorliebe für Farbblockierungen („Colour blocking“) und zweifarbige Innenausstattungen führte rund um die Jahrtausendwende auch zu einigen der verrücktesten Kreationen, die man sich nur vorstellen kann: Ein Kunde ließ das Cockpit seines Porsche mit rotem, grünem und weißem Leder verkleiden, um so den Nationalfarben des Oman zu huldigen. Ein anderer entschied sich für eine Kombination aus violetterm Leder und türkischem Wurzelahorn. Die an Batmans Erzfeind, den Joker, erinnerte.



In den späten 1990er-Jahren und in den ersten Jahren des neuen Jahrtausends hatte Porsche die 911er-Baureihe erfolgreich diversifiziert, mit dem Boxster neue Kundenkreise erschlossen und mit dem Cayenne und dem Panamera zwei weitere und sehr erfolgreiche Modellreihen ins Portfolio aufgenommen. Während Porsche Exclusive damit beschäftigt war, seine Kataloge um neue Optionen zu erweitern und die ständig wachsende Modellpalette zu individualisieren, beschloss das Team 2009, mit einer von den 1970er Jahren inspirierten limitierten Auflage des Typs 997, dem Porsche 911 Sport Classic, zu seinen Wurzeln zurückzukehren. Ausgestattet mit Fuchs-Rädern, dem ikonischen Entenbürzel des Carrera 2.7 RS, Sitzbezügen mit Pepita-Muster und vielen weiteren Retro-Features wurde der Sport Classic von Sammlern begeistert aufgenommen und war fast sofort ausverkauft. Ein Jahr später ließ der Porsche 911 Speedster den kultigen Namen und die tiefliegende, offene Form wieder aufleben.

Die Porsche Exclusive Manufaktur heute



Inspiziert vom Erfolg der beiden Modelle ließ Porsche Exclusive weitere außergewöhnliche Fahrzeuge in limitierter Auflage folgen: 2012 erschienen zur Feier des 65-jährigen Bestehens des ersten Porsche Clubs 13 Porsche 911 Club Coupés. Im Jahr 2014 stellten die Zuffenhausener Handwerker ihr Können mit einer handbemalten Panamera Exclusive Serie unter Beweis, der mit Poltrona Frau-Leder ausgestattet war. 2017 krönte Porsche Exclusive das Topmodell der Marke mit einer auf 500 Exemplare limitierten Porsche 911 Turbo S Exclusive Serie. 2019 verabschiedete Porsche Exclusive die Generation 991 mit einem weiteren 911 Speedster, der auf 1948 Exemplare limitiert war. Im Jahr 2020 dann erschien eine neue Porsche 911 Targa Heritage Design Edition. Inspiriert von den Porsche der 1950er- und 1960er-Jahre als Botschafter des wachsenden Heritage-Portfolios des Studios mit legendären Farben, Mustern und Ausstattungsoptionen für seine zeitgenössischen Fahrzeuge. Last but not least erschien im Frühjahr 2022 mit dem Porsche 911 Sport Classic das vorerst letzte Modell der Heritage Serie, diesmal auf 1250 Exemplare limitiert.



Heute ist die Porsche Exclusive Manufaktur eine wahre Traumfabrik, in der sich die Ideen und die Persönlichkeit der besten Kunden der Marke in einem permanenten Zustrom außergewöhnlicher Fahrzeuge widerspiegeln. Wenn Sie also davon träumen, Ihren ganz persönlichen Porsche zu besitzen und zu fahren, stehen Ihnen die Berater der Porsche Exclusive Manufaktur gerne zur Seite und begleiten Sie auf dieser außergewöhnlichen Reise.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/fast-hatten-wir-diese-massgefertigten-traumautos-von-porsche-exklusive-vergessen>
© Classic Driver. All rights reserved.