

Porsche 356 bei der Carrera Panamericana, November 1952

Modell: Spark 1/43 (Porsche Museum), Typ 356 1500S, Startnummer 11, gemeldet vom mexikanischen Volkswagen-Importeur Alfons zu Hohenlohe, mit Unterstützung des Porsche-Werks
Fahrer: Paul Alfons von Metternich, Assistant (Copilot): Baron Manuel Antônio de Teffé
Platz 25 im Gesamtklassement, Platz 8 in der Sportwagen-Kategorie

Präambel: Porsche 356-Renneinsätze 1950-1952

Das Jahr 1950 stand bei Porsche für den Wechsel der 356-Produktion von Gmünd nach Stuttgart, von dem in Handarbeit gefertigten 356 mit Alu-Karosserie zum ersten Serien-Modell mit Stahlkarosserie, das nun in Stuttgart gefertigt wurde. Parallel begannen die ersten Privatkunden damit, den neu erworbenen 356 in meist kleineren Veranstaltungen (Rallyes, Bergprüfungen) einzusetzen. Auf internationaler Ebene begann die Rennhistorie im Juni 1951 mit dem Start eines „356 SL“, dem Gmünd-Alu-Coupé, als Werkseinsatz in Le Mans. Das Auto holte auf Anhieb den Sieg in der 1,1 Liter-Klasse. Im September folgte ein erfolgreicher Einsatz bei der Tour de France: Picard und Fage holten mit einem 1,3 Liter 356 (Startnummer 304) den Sieg in der 1,5 Liter-Klasse. Es gab 1951 auch bereits einige Privateinsätze in den USA, das soll hier aber nicht weiter vertieft werden.

Das folgende Jahr 1952 sah eine deutliche Verstärkung der Renneinsätze des 356, sowohl bei Rallyes und Bergprüfungen als auch bei Rundstreckenrennen, wobei weiterhin parallel das Gmünd Coupé und der in Stuttgart gebaute Stahl-356 zum Einsatz kamen, mit 1,1 bzw. 1,3 und 1,5 Liter-Motoren und bis zu 70 PS (1500S). Die wichtigsten internationalen Straßenrennen waren:

Mille Miglia, Mai 1952: Lurani und von Berckheim gewinnen die 1,5 Liter-Wertung (Gmünd-Coupé, Nr. 327); Einsiedel und von Metternich erreichen den 1,1 Liter-Klassensieg (Startnr. 048).

Le Mans, Juni 1952: Drei Werks-356 SL (Gmünd), Nr. 50 Sieger in der 1,1 Liter-Klasse (Veuillet – Mouche)

Coppa d´Oro delle Dolomiti, Juli 1952: 356 Sieger in der 1,5 Liter-Klasse

Fernfahrt Liège-Rome-Liège, August 1952, Gesamtsieg des 356 SL (Gmünd), 1,5 Liter, Nr. 81, Polenski – Walter. Weitere vier 356 am Start, u.a. mit von Hanstein und Petermax Müller.

Tour de France, September 1952: 356 SL (Gmünd), 1,5 Liter (Nr. 62), Thirion – Polenski (Damenteam)

Zusätzlich fuhren viele private Porsche 356 in den USA (meist Sprintrennen) sowie u.a. in Frankreich und natürlich in Westdeutschland und Österreich.

Carrera Panamericana 1952

Am Ende der Saison folgte im November ein besonderer Höhepunkt: Der Start zweier 356 bei der dritten Carrera Panamericana Mexico, bei der nun auch Sportwagen starten durften. Das hier behandelte Spark-Modell stellt eines der beiden Fahrzeuge dar. Das zweite Auto (Nr. 10) war ein 356 Coupé, weiß oder hellgelb lackiert (?), Fahrer Constantin von Berckheim, Assistant (Copilot) Herbert Linge. Es schied nach einer Beschädigung des Getriebegehäuses durch einen Felsen aus. Die beiden 356 hatten 1,5 Liter-Motoren (70 PS), kamen aus der Stuttgart-Produktion und hatten offenbar vollständig oder teilweise Alu-Karosserien (Porsche-Quelle) – ist das korrekt? Es waren Privateinsätze, die Autos wurden aber im Werk für den schwierigen Einsatz vorbereitet.

Anmerkungen zum Spark-Modell des 356 Nr. 11

(a) Modelle in 1/43 / (b) Fotomaterial (Literatur, Internet) / (c) Aussehen des 356 Nr. 11 bei der Carrera / (d) kritische Analyse des Spark-Modells

Zu (a): **Modelle** in 1/43: Resine-Bausatz von Arena, lieferbar als Kit und als Fertigmodell (beide 356, Nr. 10 und 11) / ab 2025: 356 Nr. 11, Spark, Vertrieb durch das Porsche Museum

Zu (b): **Fotomaterial** zu den beiden Porsche 356 war lange Zeit äußerst spärlich vorhanden, ist aber mittlerweile Dank Internet recht ordentlich. Dabei ist folgendes zu beachten: Pressefotos von Autorennen waren damals traditionell in SW (schwarz-weiß), so auch hier. Vom Porsche 356 bei der Carrera 1952 sind mir nicht einmal eine Handvoll echter Farbfotos bekannt, diese sind aber keine Fotos vom Renngeschehen, sie sind vielmehr in den Pausen zwischen den Etappen entstanden (Parc Fermé, Presse- und Sponsortermine, private Fotos). Dazu gibt es einige SW-Fotos, die teilweise nachkoloriert wurden (356 in blau). Auch ein Foto, auf dem die beiden 356 hintereinander stehen, ist ursprünglich eine SW-Aufnahme. Außerdem hat man bei Porsche anlässlich der Präsentation des 911 Carrera Panamericana Special (2022) eine Serie aktueller Farbfotos veröffentlicht, auf denen neben dem 911 auch das blaue 356-Cabriolet zu sehen ist. Da das Original von 1952 nicht mehr existiert, stellt sich die Frage, ob das Auto eine Computer-Simulation nach dem alten Vorbild darstellt oder ob man einen 356 des Baujahres 1952 entsprechend präpariert hat. Jedenfalls ist das Cabrio-Dach des 356 auf diesen Farbfotos geöffnet, der Verdeckkasten ist mit einer hellgrauen Persenning abgedeckt, an den Felgen fehlen die Chrom-Radkappen, und vorn und hinten hat das Auto die bekannten roten Blechschilder des Veranstalters.

Zu (c): Der 356 Nr. 11 bei der Carrera 1952 unterschied sich in seinem Äußeren je nach Situation: Bei der Ankunft des Teams in Mexiko, während der Rennens und in den Pausen zwischen den Etappen (z.B. Parc Fermé). Vor Beginn der Veranstaltung (Ankunft in Mexiko) zeigen Fotos die Nr. 11 als offenes Cabriolet mit heller Persenning über dem Verdeckkasten, mit Chrom-Radkappen, ohne die Schilder des Veranstalters vorn und hinten und mit einem nur kleinen Bosch-Aufkleber über den Hinterrädern. Während der Rennetappen fuhr man nach Aussage der damaligen Porsche-Leute immer mit geschlossenem Verdeck (Farbe: mittelgrau), es gibt auch tatsächlich kein Rennfoto mit offenem Verdeck. Zwischen den Etappen (z.B. Parc Fermé) war das Auto manchmal offen, das Verdeck lag im offenen Verdeckkasten *ohne* Persenning, die Chrom-Radkappen fehlten, die Schilder des Veranstalters waren montiert und die Bosch-Aufkleber über den Hinterrädern waren größer als bei der Ankunft in Mexiko.

(d) Kritische Analyse des **Spark-Modells**: Vorweg sei gesagt, dass zum Modell des 356 Nr. 11 während der Rennetappen nur der Arena-Bausatz passt, bei dem das geschlossene Dach als Teil mitgeliefert wird. Und beim Spark-Modell kann man sich auch kurz fassen: Von der Veranstaltung 1952 ist mir kein Foto bekannt, bei dem die Details des Spark-Modells komplett übereinstimmen. Das Modell ist zwar handwerklich gelungen, hat im Gegensatz zu älteren Spark 356-Modellen nun endlich auch Reifen in der korrekten Breite, aber es stellt weder die Version während des Rennens noch die bei Ankunft in Mexiko oder zwischen den Rennetappen dar: Das Modell hat eine Persenning in der falschen Farbe (schwarz), die Chrom-Radkappen fehlen, die Carrera-Schilder vorn und hinten sind montiert und die Bosch-Aufkleber sind diejenigen vom Rennen und nicht von der Ankunft in Mexiko. Würde man die Farbe der Persenning von schwarz auf hellgrau korrigieren (was ja kein großes Problem wäre), würde das Spark-Modell dem 356 entsprechen, der bei der Präsentation des 911 Carrera Panamericana von 2022 mit auf den Fotos abgebildet ist. Das war aber nicht das Auto in der

Form von 1952! Womöglich hat Spark diese neue Fotoserie (oder Fotomontage?) des Hauses Porsche als Vorbild für das Modell verwendet?

Es bleibt also dabei: Wer ein exaktes Modell des 356 Nr. 11 während der Renntappen sucht, muss weiter auf den Arena-Bausatz zurückgreifen.

Erbsenzählerei? Naja, wenn man über 70 Euro für ein Modell bezahlen soll und bedenkt, dass eine ganze Reihe von Originalfotos des 356 bei der Carrera 1952 frei verfügbar im Internet zu sehen ist, sollte man die genannten Fehler des Spark-Modells schon benennen dürfen – **es sei denn**, es existieren noch vom Autor dieses Berichts unbekannte Fotos von 1952 mit abweichenden Karosseriemerkmalen, die das Spark-Modell rehabilitieren. Dann bitte ich um einen entsprechenden Kommentar.