DER PORSCHE 911S UND DIE **FUCHSFELGE** WURDEN FÜREINANDER GESCHAFFEN. COUPÉ UND LEICHTMETALLRAD REISEN SEIT 50 JAHREN GEMEINSAM DURCH DIE ZEIT. ZWEI DEUTSCHE DESIGN-IKONEN. UNTRENNBAR MITEINANDER VERBUNDEN. SIE BILDEN DIE METAEBENE DER KLASSISCHEN SPORTWAGEN- UND FELGENWELT.

Neuerfindung des Rades

AUTOR **KLAUS ACHIM PEITZMEIER** FOTOGRAFIE **TIM ADLER**

UNTERWEGS: DER 160 PS STARKE PORSCHE 911 S AUF DEM WEG NACH MEINERZHAGEN ZUR OTTO FUCHS KG. DORT WURDE IM 56. JAHR DER UNTERNEHMENSGESCHICHTE DIE PORSCHE-FUCHSFELGE ERFUNDEN.

FELGEN FÜR DIE WELT: RUND 2.400 DER 8.600 MITARBEITER DER OTTO FUCHS KG ARBEITEN AM STAMMSITZ IN MEINERZHAGEN. GEGRÜNDET WURDE DAS UNTERNEHMEN 56 JAHRE VOR DER ERFINDUNG DER PORSCHE-FURCHSFELGE UND DES 911 S: 1910.

R

Retrospektive. 20. Juli 1966. Ein Mittwoch in Stuttgart-Zuffenhausen. Irgendwo im Porsche-Werk tönt »Paperback Writer« von den Beatles aus einem Kofferradio, die mal wieder die deutschen Single-Charts gestürmt haben, als der allererste 911 S vom Band fährt – der neue Traumsportwagen einer ganzen Generation; 160 PS stark und kaum mehr als eine Tonne schwer, mit 225 km/h für die Verhältnisse jener Tage unfassbar schnell. Durchaus eine Sensation ist aber auch, worauf er rollt, obwohl die historische Bedeutung erst im Rückblick ihre volle Wirkung entfalten sollte: Zeitgleich mit dem sportlichsten 911er seiner Zeit feiert auch die legendäre Fuchsfelge ihr Debüt – das wohl berühmteste Rad der Automobilgeschichte. Die Kombination aus Fuchsfelge und 911 S wird sofort zum Kult.

Exakt 50 Jahre später, Leichlingen bei Köln, 21. Juli 2016. Michael Heinemann öffnet die Tür zu seinem kleinen, aber feinen Reich. In den dezent eingerichteten Hallen von Janzen Klassik reiht sich Schmuckstück an Schmuckstück verschiedenster Marken, aber die Porsche stellen klar dieMehrheit. Heinemann handelt mit schönen alten Autos, solange sie sich im Originalzustandbefinden. Und um sie aufzutreiben, wechselt er gern auch mal den Kontinent. Seine Devise: Lieber Klasse als Masse. Mehr als 20 Fahrzeuge kommen auf diese Weise pro Jahr kaum zusammen. Der 911 S, um den es dieses Mal geht, steht allerdings nicht zum Verkauf: »Das ist mein eigener«, wehrt der Neusser jeden Abwerbungsversuch im Ansatz ab, »den gebe ich nicht her.«

Der Grund für die unerschütterliche Treue zu dem 2,0-Liter-Auto ist ein besonderer: Das tiefschwarze Coupé gehört zu jenen 26 Serienfahrzeugen, die Porsche gleich am ersten Tag von seiner neuen »Super«-Spitzenversion gefertigt hat – und dies sogar mit einer bemerkenswert kompletten Ausstattung. »Die Recaro-Sportsitze waren für den 911 damals ebenfalls ein Novum«, berichtet Heinemann, bevor er die Aufmerksamkeit auf den seltenen Heckscheibenwischer, die hinteren Ausstellfenster oder das elektrisch (!) betätigte Schiebedach lenkt, das ihm ebenso am Herzen liegt wie die grünen Ziffern der Instrumente: »Gab es nur bei der ›0‹-Serie, also bis 1967 ...« Nicht weniger bemerkenswert: die Außentemperaturanzeige, gut versteckt links neben dem Zündschloss. Innovationen finden oftmals im Verborgenen statt. Nur drei Stationen, aber reichlich Seemeilen brauchte das frühe S-Modell, bis es seinen Weg zu Michael Heinemann fand. Besitzer Nummer eins war das Autohaus Glöckler in Frankfurt, Porsche-Freunden noch von den gleichnamigen Eigenbauten aus der Nachkriegszeit bekannt. Dort diente der Porsche ein Jahr lang wohl als Vorführwagen, bevor er im August 1968 direkt in die Staaten zur Familie English nach Arizona ging. Die hielt dem rasanten Sportler bis 2004 die Treue, dann parkierte ihn ein Rechtsanwalt neben 30 anderen Porsche in seiner kalifornischen Garage, wo er 2009 schließlich dem Rheinländer auffiel. Heinemann buchte für den Klassiker die Schiffspassage zurück in die alte Heimat.

Obwohl bereits ein halbes Jahrhundert alt, zeigt sich das Geburtstagskind agil wie eh und je – und startet mit uns zu einem kleinen Ausflug durchs »Bergische« ins Sauerland. Genau genommen: nach Meinerzhagen. Zur Otto Fuchs KG, also jener Firma, die durchaus von sich behaupten darf, vor 50 Jahren das Rad neu erfunden zu haben.

Tatsächlich war die Fuchsfelge für den deutschen Mittelständler gleich in vielerlei Hinsicht ein Glücksfall – ohne dieses geschmiedete Leichtmetallrad würde es dem Betrieb vermutlich so ergehen wie vielen anderen »Hidden Champions« aus der Gegend: Überregional könnte kaum jemand etwas mit dem Unternehmen verbinden. Doch die Otto Fuchs KG wurde mit ihrer Felge und Technologien, die sonst kein anderes Unternehmen im Griff hat, weltbekannt. Technisches Neuland betreten – das tat Otto Fuchs bereits Mitte der 60er Jahre. Für den neuen

Der neue 911 S debütierte 1966 auf der IAA in Frankfurt mit den Porsche-Fuchsfelgen und Recaro-Sitzen – beides ein Novum. 26 Exemplare verließen am ersten Produktionstag das Werk.

Die Ingenieure der Otto Fuchs KG betraten schon immer gern technisches Neuland. Deshalb beschlossen sie 1966 in Meinerzhagen, das Rad neu zu erfinden.

911 S waren die ambitionierten Porsche-Ingenieure verzweifelt auf der Suche nach Rädern, von denen sie sich so etwas wie die Quadratur des Kreises wünschten: Auf der einen Seite sollten sie mit rund 4,7 Kilogramm gut sechs Pfund leichter sein als ein vergleichbares Stahlrad, um die ungefederten und rotierenden Massen zu reduzieren – was fahrdynamisch natürlich große Vorteile mit sich

ZENTRALE: DER 911 S BEI DER EINFAHRT IN DIE FUCHSWERKE IM SAUERLÄNDISCHEN MEINERZHAGEN NAHE DER »SAUERLANDLINIE« A45.

bringt. Andererseits aber mussten sie sich durch eine besondere Robustheit auszeichnen, um dem gestiegenen Temperament des Sportwagens zu entsprechen, und Platz bieten für immer größere Bremsscheiben und -trommeln.

Zahlreiche Versuche mit verschiedensten Materialien, Konstruktionen und Produktionsverfahren – etwa mit gegossenen Magnesium-Rädern aus den USA – hatten das gewünschte Ergebnis vermissen lassen. Die entscheidende Wendung brachte erst der Blick auf ein Kundenprojekt, an dem Porsche als Konstruktionsbüro beteiligt war: Bei einem Panzer kam eine geschmiedete Leichtmetallrolle als Umlenkpunkt für die Kette zum Einsatz – hergestellt von Otto Fuchs. Bei Porsche war das Unternehmen deshalb bereits gut bekannt, als der Diplom-Ingenieur Günter Kraetsch, Anfang 1965 als Handelsvertreter von Otto Fuchs zu Gast in Zuffenhausen, eher zufällig davon erfuhr, dass Porsche auf der Suche nach einem leichten und hoch belastbaren Rad war. Mit dieser Information reiste Kraetsch sofort zurück nach Meinerzhagen, wo man bereits seit geraumer Zeit an einem solchen Rad arbeitete – es war die Geburtsstunde des Projekts »Fuchsfelge«. Die Otto Fuchs KG zollt Günter Kraetsch noch heute dafür Dank. Doch der Weg von der Idee zum fertigen Produkt erwies sich als steinig. Günter Kraetsch formulierte es damals so: »Wir konnten uns bei der Entwicklung des Rades keines Vorbilds bedienen, unser Rad war das erste ungeteilte, nicht geschweißte oder genietete Rad.« Eine erste Konstruktionszeichnung präsentierten die Leute der Otto Fuchs KG bereits am 13. Februar. Irgendwann im April erhielten sie von den Porsche-Kollegen das offizielle Go. Schon Anfang Mai stand ein Holzmodell zur Verfügung, um mit Porsche 911-Designer Ferdinand Alexander (»Butzi«) Porsche die Gestaltung abzustimmen; für den letzten Feinschliff sorgte in Stuttgart dann Heinrich Klie, der darum auch als Formgeber der klassischen Fuchsfelge gilt. Die Bürolichter gingen daraufhin in Meinerzhagen nur noch selten aus: Die Zeit, um die neue Fertigungsmethode bis zur Weltpremiere der Felge und des 911 S auf der IAA in Frankfurt ans Laufen zu bringen, war extrem knapp und echte Pionierarbeit gefragt. Erst am 10. September konnten die ersten beiden Felgen-Versuchsräder

IM FUCHSWERK: HINRICH MÄHLMANN (GESCHÄFTSFÜHRER DER OTTO FUCHS KG, LINKS) UND JÖRG LUDWIG (VERTRIEB UND MARKETING, MITTE) ERLÄUTERN MICHAEL HEINEMANN (BESITZER DES 66ER PORSCHE 911 S) DAS FERTIGUNGSVERFAHREN DER PORSCHE-FUCHSFELGE.

LUXURY | LIFESTYLE | AUTOMOBILE | TRAVEL | HOTELS | WATCHES | CIGARS

680'000 begeisterte Leser rund um den Globus!

TESTAUSGABE
JETZT ONLINE BESTELLEN
www.luxurylife-magazine.com

in der Dimension 4,5 x 15 per Luftfracht nach Stuttgart geschickt werden; doch schon vier Tage später war jener Radsatz fertig, der kurz darauf einen roten Porsche 911 S Targa auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt schmückte – und sogleich Begeisterung beim Publikum auslöste. Kurz vor Weihnachten ließ Porsche eine erste Bestellung folgen: Es waren 5.000 Stück. Dabei gab es immer noch große Probleme mit der Produktion: Erste Exemplare waren zu schwer, auch die Toleranzen für Höhen- und Seitenschlag passten nicht immer. Pressfalten zwischen Speichen und Felgenrand sorgten für Stirnrunzeln, vereinzelt bildeten sich auch Risse. Innovation ist schön, macht aber viel Arbeit ...

Know-how gibt es eben nicht umsonst, es will erkämpft werden. Den Durchbruch erzielten die Fuchs-Ingenieure in Meinerzhagen schließlich mit der Einführung eines innovativen, mehrstufigen Schmiedeprozesses. Er vereinfachte die Herstellung, reduzierte den Ausschuss, verbesserte die Qualität und erlaubte deutlich höhere Stückzahlen. Was vor fünf Jahrzehnten mit der Dimension 4,5 x 15 begann, nahm schnell Fahrt auf. Erst wuchsen die Räder in die Breite, dann auch in die Höhe. Heute fertigt die Otto Fuchs KG selbst mächtige 22-Zöller und stattet praktisch alle wichtigen Premiummarken mit exklusiven Leichtmetallrädern in den unterschiedlichsten Designs und Größen aus. Zwei Eigenschaften aber blieben dabei unverändert: Immer sind sie einteilig und geschmiedet. Wie die Fuchsfelge für den 911 S. :::

Mit 5.000 Exemplaren der Porsche-Fuchsfelge ging es los. Innerhalb der letzten fünf Jahrzehnte entwickelten sich die Felgen zu den berühmtesten Rädern aller Zeiten. Kein anderes Rad steht einem frühen Porsche 911 besser als dieses.

911 S IM FUCHSIMPERIUM: MIT DEN GESCHÄFTSBEREICHEN LUFT- UND RAUMFAHRT, AUTOMOBIL UND TRANSPORT, BAUINDUSTRIE SOWIE MASCHINEN- UND ANLAGENBAU ERWIRTSCHAFTET DIE OTTO FUCHS KG EINEN UMSATZ IM MILLIARDEN-EURO-BEREICH.

MÄNNER FREUNDSCHAFT

»Le Mans« ist Kult. Warum? Weil Steve McQueen sein Meisterwerk mit gewaltiger Leidenschaft umgesetzt hat. Sein Film-Rivale: Siegfried Rauch. Beide aus einfachen Verhältnissen, erarbeiteten sich ihren Ruhm hart, verstanden sich auf Anhieb. In diesem Buch erzählt Siegfried Rauch exklusiv – von den Abenteuern am Set, von den gegenseitigen Besuchen in Hollywood und Bayern, von dem Menschen Steve McQueen. Berichte von Rennfahrern, Stuntmen und Filmcrew bereichern die Story, genau wie exklusive Fotos aus den privaten Alben beider Familien. Dazu gibt Siegfried Rauch Einblicke in bisher unveröffentlichte persönliche Briefe von Steve McQueen und erzählt, warum McQueen Taufpate seines Sohnes Benedikt wurde.

STORIES & BILDER ZUM FILM

€ 29,90 [D]
ISBN 978-3-667-10462-5

Reinlesen: www.delius-klasing.de/auto

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 33

DELIUS KLASING