



Der einstige
Dienstwagen
der Kantons-
polizei Zürich:
Der Porsche 356
1600 SC
Cabriolet.

Schneller, als die Polizei erlaubt

Der Porsche 356, ein Oldtimer, fasziniert bis heute mit seinem puristischen Design. Einer davon wurde im Porsche Zentrum Schinznach Bad restauriert. Es ist der Porsche, mit dem in den Sechzigerjahren die Kantonspolizei Zürich auf Streife ging.

TEXT SIBYLLE VEIGL // FOTOGRAFIE ROBERT HUBER

Die Kulleraugen-Scheinwerfer erinnern an seinen Taufonkel, den unermüdlichen VW Käfer. Dahinter aber bereits erkennbar die typische Porsche-Linie, aerodynamisch geschwungen, elegant und ein Hauch verspielt. Der Porsche 356 ist das erste Serienmodell der Porsche-Familie, gebaut von 1948 bis 1965, und für Fans und Nostalgiker Ursprung und Inbegriff der Porsche-Seele. Oder einfach «ein feiner Wagen», wie Marco-Jan Manke sagt. Er ist

Mechaniker beim Porsche Zentrum Schinznach Bad und hat diesen Frühling ein altes Metier wieder aufgenommen: Die Restauration eines Porsche 356 1600 SC Cabriolet mit erster Inverkehrsetzung im Jahr 1965. Statt der Analyse moderner Modelle mittels Computer hat er den Vierzylinder-Boxermotor komplett zerlegt, hat jedes Teil gefeilt, geputzt und geschmiegelt und wo nötig durch Originalteile ersetzt. Er hat den Bodenschutz erneuert, das



«Wer die alte Motorentechnik nicht versteht, versteht die moderne auch nicht»: Marco-Jan Manke restauriert den Polizei-Porsche.

Bremssystem revidiert und den 45-Liter-Tank von innen vom Rost reinigen lassen. So eine Arbeit, das sei Mechanik pur, sagt Manke, «aber wer die alte Motorentechnik nicht versteht, versteht die moderne auch nicht». Das Fahrzeug ist praktisch im Originalzustand zu ihm gekommen, ohne spätere Fremdeinbauten. Speziell ist der 356 aber wegen seines Vorlebens: Von 1965 bis weit in die Siebzigerjahre stand das Cabriolet im Dienst der Kantonspolizei Zürich, damals noch in Polizeiwass gehalten. Nach der Ausrangierung aus dem Dienst wurde es vorschriftsgemäss umgespritzt, die Wahl fiel auf Orange. Sein Vater sei noch im Polizeidienst mit dem Porsche gefahren und habe ihn dann auch gekauft, sagt Thomas Miethlich, selbst bei der Polizei in Zürich tätig und heute stolzer Besitzer der Rarität, die fast 30 Jahre lang in der Garage von Miethlichs stand. In einem

desolaten Zustand sei das Cabrio gewesen, als es zur Restaurierung kam, meint Mechaniker Manke. Einst war das Cabrio eines der schnellsten Autos, mit seinen 95 Pferdestärken und einer Höchstgeschwindigkeit von 185 Stundenkilometern. Für ein bisschen Aufruhr habe der Sportwagen schon gesorgt, sagt Heinz Schafroth, der in den Sechzigerjahren bei der Verkehrspolizei Winterthur im Porsche Dienst tat. Denn in der Schweiz waren nur zwei im Einsatz, einer in Zürich und einer in Winterthur. Im ganzen Land waren die schnellen Zürcher Polizisten ein Thema, und sogar im Kantonsrat sorgte der Porsche in den Sechzigerjahren bei Budgetdebatten für Diskussionen: Ob es denn nicht günstigere Fahrzeuge statt der teuren Porsche-Sportwagen täten, wollten die Politiker wissen. Doch die Sachzwänge im Verkehrsbereich waren zu gross, als dass die Ausgaben wirklich auf den Prüf-

stand gekommen wären. Denn es war die Zeit des rasanten Wirtschaftswachstums, zwischen 1950 und 1970 stieg die Zahl der Motorfahrzeuge im Kanton Zürich von 48 000 auf 312 000 an, die Pendlerströme verdreifachten sich. Das Automobil wurde wie der Kühlschrank oder die Waschmaschine zum Standardgut eines Haushalts.

Es war die Zeit, wo der Verkehr sich ausschliesslich über Landstrassen bewegte – Autobahnen gab es erst in der Romandie und im Kanton Bern. Radar-kontrollen gab es noch keine. Allerdings auch keine sehr schnellen Autos, sagt Schafroth. Kein Problem für den Polizeiwagen, Temposünder zu verfolgen. Dafür war das Verstauen der Utensilien der Verkehrspolizei in dem Zweisitzer-Cabrio eine logistische Leistung: Auf dem Notsitzli hinten in einer Kiste waren Funk und Lampen verstaut, im Kofferraum vorn die Signale. Das Blaulicht war an der Windschutzscheibe über dem Armaturenbrett angebracht. Und bei der Fahrt mit offenem Verdeck musste Helm getragen werden.

Er sei gern mit dem Porsche gefahren. Auch oder vielleicht gerade, weil es kein einfaches Auto gewesen sei: «Man musste sorgfältig umgehen mit ihm», sagt Schafroth. Es brauchte mehr Gespür beim Fahren, was gerade mit den hohen Stiefeln, die damals zur Uniform der Verkehrspolizei gehörten, nicht einfach war. Aber es sei eben «ein richtiger VW» gewesen, das Auto sei immer gelaufen.

Ein Käfer und doch keiner

Ein richtiger Volkswagen: Der 356, das erste Serienfahrzeug aus dem Hause Porsche, hatte etliche Serienteile vom Käfer wie Getriebe, Bremsen, Federung und Lenkung. Auch der luftgekühlte Boxermotor im Heck des Fahrzeugs basierte auf dem des Käfers, wurde aber laufend weiterentwickelt. Die Zahl 356 leitete sich aus der Nummerierung der Porsche-Konstruktionen ab. Die von 1948 bis 1955 ge-


AMAG UND PORSCHE – 60 JAHRE ZUSAMMENARBEIT

Am 5. April 1951 besiegelten Porsche und die AMAG Automobil- und Motoren AG einen Importvertrag. In der 60-jährigen Zusammenarbeit wurde die Schweiz dank der Vertriebsstruktur der AMAG Gruppe zu einem der wichtigsten Märkte für Porsche.

Die Verhandlungen waren während des Genfer Automobil-Salons im März 1950 geführt worden, wo Porsche mit einem einzigen Fahrzeug, einem in Blau métallisé gehaltenen 356 Coupé, präsent war. Die damalige Automobil-Handelsgesellschaft Neue AMAG importierte und vertrieb mit ihrem landesweiten Netz an Betrieben bereits seit 1948 die Marke Volkswagen mit dem Bestseller VW Käfer. Die Vereinbarung wurde von Ferry Porsche und seinem kaufmännischen Direktor auf der einen Seite sowie AMAG-Besitzer Walter Haefner und seinem Verkaufsleiter auf der anderen Seite unterzeichnet. Mindestens 50 Porsche sollte AMAG in den verbleibenden neun Monaten des Jahres 1951 verkaufen – mit ganzen 78 übertraf sie bereits im ersten Jahr alle Erwartungen. «In seiner Klasse so unschlagbar und preiswürdig wie der VW in der Tiefpreis-Kategorie!» lautete der Slogan im ersten Porsche-Insert. Der «Porsche-Sportwagen» wurde als Coupé zweitürig für 13 500 Franken angeboten, das Cabriolet für 16 500 Franken – die Preise waren inklusive Heizung und Defroster. Als Sonderausstattung galten etwa die Liegesitze mit Vorrichtungen für einsteckbare Schlummerrollen, die Scheibenwischeranlage oder ein Zweiklanghorn samt Relais. Sechs Jahre nach Beginn der Zusammenarbeit konnte bereits der 1000. Porsche importiert werden, und weil die Schweiz schon damals einer der wichtigsten Märkte für den Sportwagen war, reiste Ferry Porsche 1956 persönlich nach Schinznach Bad, um die Schlüssel fürs Jubiläumsauto zu übergeben. Der eigentliche Erfolg begann jedoch 1965 mit dem Verkaufsstart der bis heute legendären 911-Reihe, die zum eigentlichen Synonym für Porsche werden sollte. Eine Veränderung gab es im Jahr 2008: Der Import ging an die Porsche Schweiz AG. Noch immer ist Porsche AMAG RETAIL jedoch der wichtigste Handelspartner der Marke in der Schweiz. Mit den sieben Porsche Zentren (Tessin, Bern, Maienfeld, Schinznach Bad, Winterthur, Zürich und Zug) und weiteren Servicevertretungen in Jona und Bellinzona ist Porsche AMAG RETAIL sogar der weltweit viertgrösste Porsche-Händler. Und wächst weiter: Zurzeit wird in Schlieren das achte Porsche Zentrum gebaut.

Internet www.porsche.amag.ch

NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS ** NEWS **

 **SEAT COPA-Sondermodelle** Durch das Sponsoring-Engagement und zu Ehren der UEFA Europa League hat SEAT ein Sondermodell kreiert. Nach der erfolgreichen Sonderserie Good Stuff bringt SEAT mit den COPA-Modellen eine noch attraktivere Sonderedition: Sportlich und umfassend ausgestattet, bieten die COPA-Modelle für Ibiza, Ibiza SC, Ibiza ST, Leon und Altea/Altea XL Kombi gegenüber den vergleichbaren Serienfahrzeugen einen Preisvorteil von bis zu 4670 Franken (Leon COPA 1.6 TDI mit 105 PS). Die COPA-Sondermodelle sind seit März 2011 in der Schweiz verfügbar und bereits ab 21 500 Franken (Ibiza SC COPA Style 1.2 TSI mit 105 PS) erhältlich. www.seat.ch

