

# BAUNETZWOCHE #911

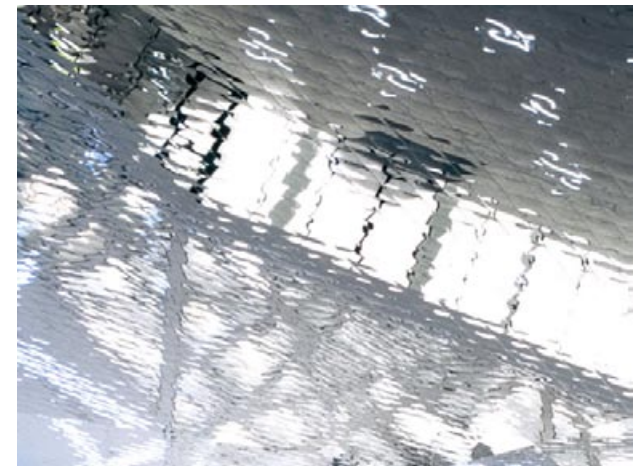
Das Querformat für Architekten. 30. Januar 2009

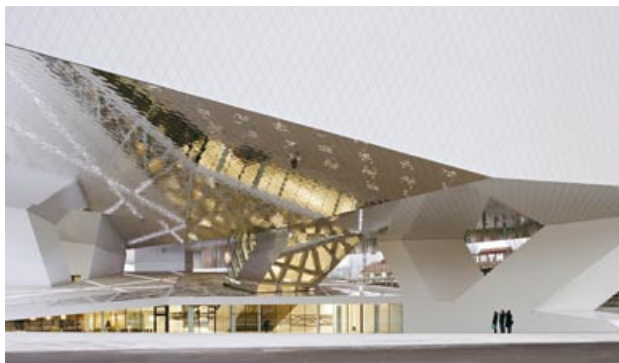
Special:  
PORSCHE-MUSEUM  
- DIE VIDEOS

## Freitag

Gestern war Einweihung in Stuttgart-Zuffenhausen, und alle waren da: Porsche-Chef Wendelin Wiedeking, Landtagspräsident Peter Straub, Ministerpräsident Günther Oettinger, Innenminister Herbert Rech, OB Wolfgang Schuster, die Mitglieder der Familien Porsche und Piëch sowie 300 weitere geladene Gäste. Ab morgen sind Sie dann dran.

*Di-So, 9-18 Uhr. Eintritt: 8 Euro, ermäßigt: 4 Euro, Kinder unter 14 Jahren und angemeldete Schulklassen: frei. Ort: Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart*





# Architektur

*Das UFO ist gelandet: ein Rundgang durch das Porsche-Museum*

*Seite 03*



# Macher

*Video-Interviews mit Roman Delugan, HG Merz und dem Leiter des Porsche-Museums, Achim Stejskal*

*Seite 11*



# Mythos

*Sounds & Specials – nur für Porsche-Fans*

*Seite 12*

# PORSCHE-MUSEUM

*Weiß, strahlend und erhaben. In der Manier eines Unbekannten Flug-Objekts markiert das neue Museum einen der Mythos-Orte der Automobilindustrie: Stuttgart-Zuffenhausen, Heimatbasis von Porsche.*



Der Eingang am Porscheplatz. Foto: Brigida González

Einer Himmelsleiter gleich führt die lange Rolltreppe empor, wächst schnurgerade aus dem niedrigen Eingangsbau, gleitet durch den verspiegelten Luftraum zwischen den Geschossen und landet schließlich direkt vor Exponat Nummer eins, der strahlend inszenierten Roh-Karosserie des Ur-Porsche: Typ 64 von 1939. Hier oben ist Raum, Licht und Weite. Hier hat der Besucher alles zurückgelassen, was unten bedrückend, eng oder einfach nur banal ist: den städtebaulichen Einheitsbrei des vom Werk geprägten Vororts mit seinen Ausfallstraßen, Kreisverkehren, Hallen und Bahngleisen, aber auch das niedrige, dienende Eingangsgeschoss des neuen Museums. Das alles spielt hier oben, im Licht, keine Rolle mehr. Außer eines grandiosen architektonischen Raums gibt es hier fast nur Autos, gut achtzig an der Zahl. An der höchsten Stelle mit Wachturm-Ausblick sind zwei Fahrzeuge wie auf einem Laufsteg aufgestellt, die ein wenig aus dem Rahmen fallen: ein knallroter Ackerschlepper Porsche Diesel mit seiner buckelrunden Fünfziger-Jahre-Haube und ein Polizei-356er mit mahnender Blinklampe, der auf der holländischen Autobahn patrouilliert haben soll. Humor scheinen sie hier ja zu haben.

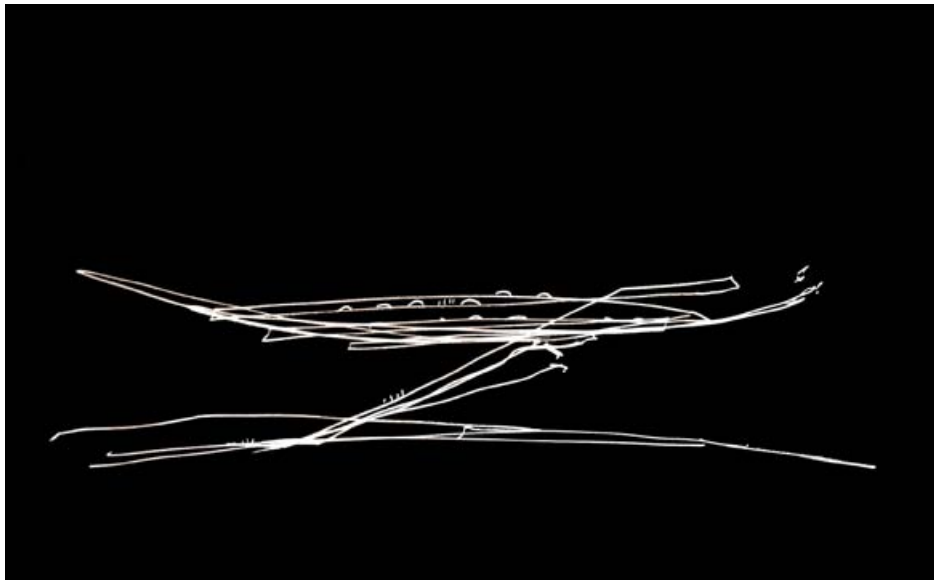
## Mythos Porsche

Doch zurück zum Ursprung des Museumsbaus. Dieser führt ebenso wie die Geschichte des Familienbetriebs Porsche AG nach Wien: Dort hatte der aus Böhmen stammende Ferdinand Porsche sein Berufsleben begonnen, dort sind auch die Architekten des neuen Museums ansässig.

Elke Delugan-Meissl und Roman Delugan hatten Anfang 2005 den Realisierungswettbewerb als einer von zehn nicht-anonymen Teilnehmern gewonnen. Delugan Meissl Associated Architects hatten von



*Einer Himmelsleiter gleich verbindet die Rolltreppe den Eingangsbereich mit der Ausstellung*  
Fotos: Brigida González, Benedikt Hotze



Entwurfsskizze Delugan Meissl: „Basis“ und „Kosmos“



Zuffenhausen ist Porschestadt. Foto: Hertha Hurnaus

diesem Zeitpunkt an nicht mehr und nicht weniger zu leisten, als den Mythos Porsche in Architektur umzusetzen.

Aber was ist der Mythos Porsche? Ist es der Porsche 550 A Spyder, mit dem James Dean (schuldlos) in den Tod fuhr? Ein Auto, von dem Porsche freimütig zugesteht, es sei „bewusst aggressiv“ konstruiert? Oder ist es der klassische 911er, wie er seit 1963 gebaut wird? Der Wagen, der – mehr noch als durch sein Fahrverhalten – durch seine Akustik beeindruckt: mit dem heiseren Fauchen des Motors, dem Kreischen des Lüfterrads, dem Rasseln der Steuerketten? Oder sind es schließlich Fahrzeuge wie der Geländewagen-Schrank Cayenne, der zwar eine Menge aktuelle Technologie spazierenfährt, aber dennoch alles andere ist als ein Sinnbild für zeitgemäße Mobilität?

### Leitidee

Die Architekten sprechen von Eigenschaften der Marke Porsche wie Dynamik und Statik. Daraus erwächst der zentrale Gedanke, das Gebäude in zwei Bauteile aufzusplitten, diese durch einen Rolltreppenstrang miteinander zu verbinden und ihnen jeweils Funktionen zuzuweisen.

Eher statisch und ruhig ist die Erdgeschosszone, die „Basis“: Hier sind Foyer, Bistro, Klassikerwerkstatt, Shop, Archiv und Verwaltung untergebracht. Bewegt ist dagegen der eigentliche Ausstellungsbau als dynamisierter Architekturaufsatz: der „Kosmos“. Dieser befindet sich in einem schwebenden, asymmetrischen Baukörper aus einem Stahlrahmenwerk, der auf drei enormen Y-Stützen aus Beton ruht und mit seinen Ausmaßen von 140 Metern Länge und bis zu 70 Metern Breite die Szenerie Zuffenhausens beherrscht. Das Tragwerk dieses Baukörpers wurde

mit einem komplexen parametrischen Modell ermittelt – es ist millionenfach statisch unbestimmt. Das ist er nun, der „Ort der visuellen Identifikation“ von Porschestadt.

### Außen

Genügend Raum zur Entfaltung hat dieser enorme, solitäre Baukörper inmitten des engen Zuffenhausener Umfelds indes kaum. An den Giebelseiten, wenn man eine solche Analogie hier überhaupt setzen kann, öffnet er sich mit großer Geste. An den Längsseiten, die parallel zu Schienen- und Straßensträngen laufen, ist er geschlossen. Große Verglasungen an schrägwinkligen, emporgestemmtten Baukörpern: Das könnte durchaus an die Stadthallenarchitektur der fünfziger und sechziger Jahre erinnern – Grugahalle Essen, Stadthalle Bremen...



Die Untersicht flirrt, das Gebäude strahlt. Foto: Hertha Hurnaus

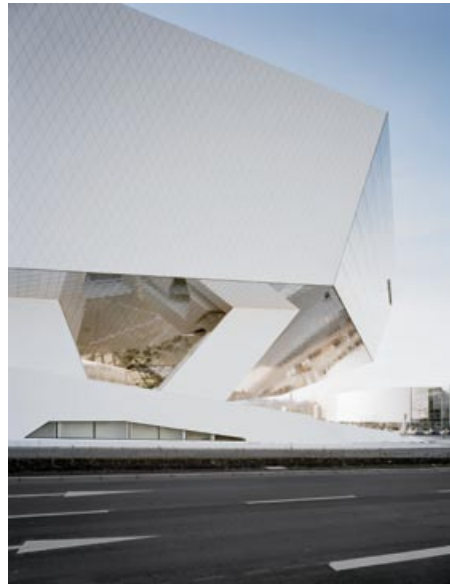
Die Erdgeschosszone ist bewusst funktional, und doch bleibt ihre städtebauliche Einbindung „nicht als Skulptur, sondern als Teil des Organismus‘ Zuffenhäusen“ bloße Behauptung. Ohne bauliche Verbindung zum direkt benachbarten S-Bahnhof liegt der Eingang, sozusagen tiefergelegt, unter dem Hauptbaukörper. Dessen spiegelnde, flirrende Untersicht – es sind polierte Edelstahlfliesen – sorgt für ungewöhnliche, verwirrende räumliche Eindrücke und hat ganz wesentlich zu tun mit der Empfindung, das Gebäude strahle.

### Innen

Weniger strahlend, eher schwäbisch ist das Foyer ausgefallen: Es ist klein und niedrig, Garderoben und Aufzüge muss man suchen. Zudem gibt es – nicht nur hier – schon die ersten Bauschäden in Form von Rissen im Boden: offenbar Zeugnis falscher Sparsamkeit beim Endspurt.

Der Einblick in die Klassikerwerkstatt, wo man die Wartung von Kundenfahrzeugen zelebriert, wird durch ein Regal dominiert, auf dem sechs 356er Speedster stehen. Wenn die alle echt sind, stehen da wohl ein paar Hunderttausend...

Die Speedster sind nur der Vorgeschmack auf das, was den Besucher schließlich oben erwartet: Der Ausstellungsbereich ist ein riesiger, vielfältig geknickter, polygonaler Einraum, er erstreckt sich über mehrere Geschosse und Galerieebenen, organisiert die Wege mit Rampen, Treppen und Aufzügen, er ist weiß, kantig, spitz, gefeilt. Es ergeben sich immer wieder überraschende Durch- und Weitblicke, Räume erweitern und verengen sich, das Auge fokussiert abwechselnd auf unterschiedlich weit entfernte Exponate: Vordergrund, Mittelgrund, Hintergrund. Man



Fotos: Brigida González, Porsche AG



### BMW-Museum, München

Eine weit geschwungene Stahlbrücke verbindet die monströse *BMW-Welt* mit dem erst im Sommer 2008 wiedereröffneten *BMW-Museum*. Hat man den Fassadentornado von Coop Himmelb(l)au einmal hinter sich gelassen, fühlt man sich angenehm entschleunigt. Fast leise wirkt das Museumsgebäude, bestehend aus der legendären „Schüssel“ von 1973 und einem daneben gesetzten Flachbau. Der Eindruck setzt sich im Inneren fort: Dort hat Atelier Brückner aus Stuttgart die neuen Ausstellungsflächen als klar gegliederte Innenräume gestaltet.

Über drei Ebenen und ein schwerelos wirkendes Rampensystem sind die rund 125 Exponate der BMW-Zeitreise in Szene gesetzt. Bei der Inszenierung wurde Brückner durch die „Mediatektur“-Spezialisten Art+Com unterstützt, die den Hauptraum mit einer 13 Meter hohen LED-Leuchtwand umbauten. Hinter 700 Quadratmetern Wandfläche können rund 1,8 Millionen Leuchtdioden angesteuert werden und ergeben eine gigantische Bildschirmfläche.

Die „Museumsschüssel“ von Karl Schwanzer, architektonisches Wahrzeichen und denkmalgeschützt, wurde behutsam saniert und beherbergt nun die Wechselausstellungen. Zur Eröffnung zeigte BMW die „Art Car Collection“ mit 16 Fahrzeugen, u.a. von Warhol, Liechtenstein, Rauschenberg, Holzer und Eliasson.

*Museumsschüssel von Karl Schwanzer, Wien, 1973*

*Erweiterung 2006-2008*

*Architekten: Atelier Brückner, Stuttgart*

*Mediengestaltung: Art+Com, Berlin*

*Ausstellungsfläche: 5.000 Quadratmeter*

*Fahrzeug-Exponate: 125*

schaut hinauf, hinab. Nach einer Weile des Aufenthaltes geraten die Dinge scheinbar in Bewegung, der Raum wird dynamisch.

Vorgesehen ist ein mäandrierender Weg, der vom Startpunkt auf der unteren Ebene des Ausstellungsbereichs nach oben führt. Der Besucher landet schließlich auf der höchsten Ebene, von der ihn eine abwärts laufende Rolltreppe wieder nach ganz unten bringt – sofern er nicht erst noch das Restaurant besucht oder den darüber liegenden Konferenzbereich mit Dachterrasse, der auch separat vermietet wird.

### Ausstellung

Der bekennende Automane HG Merz zeichnet, wie schon beim Mercedes-Benz-Museum, für die Ausstellungsarchitektur verantwortlich. Als versierter Museumsgestalter saß er bereits in der Wettbewerbsjury und hat also die Architekten Delugan Meissl, mit denen er später zusammenarbeiten sollte, mit ausgewählt.

Merz hat, nach Vorgabe des Auftraggebers, zunächst als Prolog die Geschichte des Erfinders Ferdinand Porsche vor 1948 erzählt (deswegen steht hier unter anderem ein früher VW Käfer), und danach die Produktgeschichte der Firma Porsche von 1948 bis heute nachgezeichnet. Letzteres geschieht grundsätzlich chronologisch, ist jedoch auf sechs Themeninseln aufgebaut, die jeweils für eine „Idee Porsche“ stehen. Die Attribute dieser Ideen sind: leicht, clever, schnell, stark, intensiv und konsequent. Jeder Idee ist ein Referenzfahrzeug zugeordnet – diese halten die Chronologie ein – sowie weitere Exponate aus verschiedenen Epochen.



*Mit dem Ur-Porsche „Typ 64“ von 1939 beginnt die Ausstellung*



*Ab 321,4 km/h ist der Abtrieb größer als die Schwerkraft, so dass das Auto theoretisch unter der Decke fahren könnte. Probiert hat das aber noch niemand*

Fotos: Benedikt Hotze



Merz hat die Ausstellung sehr weiß, sehr grafisch, sehr brut gestaltet, „wie in einem Lapidarium“. Die Autos stehen nicht auf erhabenen Podesten, sondern auf dem Boden, wo sie optisch durch stilisierte Passermarken fixiert werden. Sie können wegfahren, und sie tun es auch: Das Konzept des Rollenden Museums sorgt dafür, dass jedes Exponat fahrbereit ist und für Veranstaltungen wie Oldtimerrallyes das Museum verlassen kann. Deswegen riechen die Autos nach Benzin und Öl: Es sind eben Fahrzeuge, keine Stehzeuge.

### Fazit

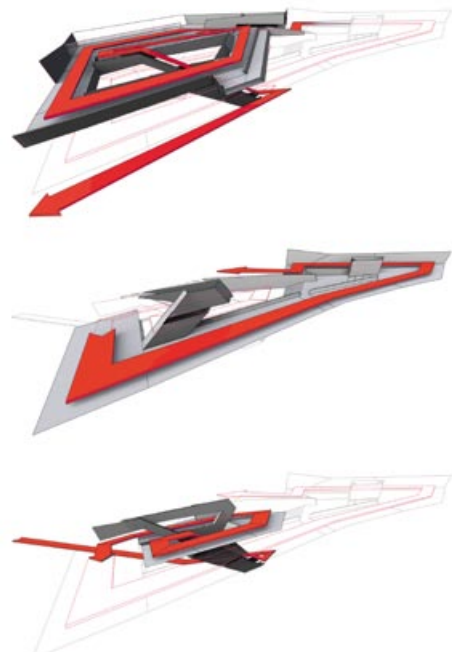
Ein Porsche ist, trotz aller Spitzentechnik, kein Drei-Liter-Auto. Und dieses Museum ist sicher kein Null-Energie-Haus. Allein mit dem Museumsbaukörper wurden 35.000 Tonnen Material in die Luft gewuchtet. Nein, Nachhaltigkeit argumentiert man bei Porsche anders: Etwa siebzig Prozent aller jemals hergestellten Fahrzeuge fahren noch. Das ist Rekord.

Wollte man also zum Schluss eine Analogie für dieses Bauwerk in der Welt der Fahrzeuge finden, so wäre es sicher kein wuchtiger Cayenne, aber auch kein Leichtbau-Speedster. Wir sehen hier vielmehr den 928, und zwar das blaue Einzelstück mit den vier Türen, das die Belegschaft zum 70. Geburtstag ihres Chefs gebaut hat. Dieses Auto ist wie das Museum: Es ist einzigartig, wenn auch nicht mehr das allerneueste. Es hat genug Platz und kann, wenn es will, schneller von der Statik in die Dynamik wechseln, als es heute sinnvoll ist. Kurz: Ein Haus wie ein Porsche.

(Benedikt Hotze)



Stilisierte Passermarken fixieren die Autos in der Ausstellung. Foto: Porsche AG



### Mercedes-Benz-Museum, Stuttgart

Mai 2006, ein Paukenschlag der Architektur: Mit der spektakulären Doppel-Helix von UN Studio wird in Deutschland eines der wichtigsten Gebäude der „Digital-Moderne“ eröffnet. Das Büro des Niederländers Ben van Berkel hatte am besten begriffen und räumlich umgesetzt, was der auch hier involvierte HG Merz als Ausstellungsmacher vorgegeben hatte: Zwei voneinander unabhängige Erzählschleifen, hier „Mythos“, da „Collection“, sollten nebeneinander ablaufen.

UN Studio entwarfen spiralförmige Abwärtswege, die sich an ihren Schnittpunkten immer wieder treffen, und dekorierten dies mit schiefen Wänden und Stützen, viel Sichtbeton mit CNC-gefrästen Schalungen – und einem

haushohen Atrium. Nicht immer leicht für den Besucher, sich zu verorten: „Kaleidoskopische Vielfalt – kaleidoskopische Verwirrung aber auch“ schrieb Katrin Voermanek damals in „baunetz\_plus“.

Zu sehen sind 160 Fahrzeuge, vom Reisebus bis zum Formel-1-Rennwagen. Anders als beim neuen Porsche-Museum läuft hier der zeitgeschichtliche Kontext aus 120 Jahren immer mit.

Immer noch gut zu lesen:

[baunetz\\_plus 17 vom 18. Mai 2006 \(PDF\)](#)



Architekten: UN Studio, Amsterdam

Ausstellungsarchitektur: HG Merz, Stuttgart

Bauzeit: 2003-2006

Ausstellungsfläche: 17.000 Quadratmeter

Fahrzeug-Exponate: 160



*Architekten: Delugan Meissl Associated  
 Architects, Wien  
 Ausstellungsarchitektur: HG Merz,  
 Stuttgart  
 Bauzeit: 2006-2009  
 Ausstellungsfläche: 5.600 Quadratmeter  
 Fahrzeug-Exponate: 80*

Foto: Brigida González



**Roman Delugan**  
Delugan Meissl Associ-  
ated Architects, Wien

„Porsche steht für Inno-  
vation und Tradition.  
Wir wollten nicht etwas  
Neues schaffen, sondern  
etwas Bestehendes in-  
terpretieren. Wir haben  
den Mythos Porsche in Architektur umgesetzt.“

„Achtzig Autos wurden in einen eigenen Bereich  
hochgehoben, der mit einem Rolltreppenstrang er-  
reichbar ist. In diesem ‚Kosmos‘ werden sie nicht  
gestört.“

„Das Haus öffnet sich mit seinem Erdgeschoss  
in alle Richtungen. Eine Hinterseite gibt es nicht.“

„Richtig erfreulich für uns ist, dass der Wett-  
bewerbsentwurf 1:1 umgesetzt wurde.“



**HG Merz**  
HG Merz Archi-  
itekten Museumsge-  
stalter, Stuttgart

„Bei Mercedes-Benz hatten  
wir 120 Jahre Transport-  
geschichte darzustellen,  
die Fahrzeuge bleiben im  
Museum. Bei Porsche hingegen zeigen wir Sport-  
und Rennwagen, die Autos sind auf der Straße.“

„Wir begrüßen es, dass eine Lücke sichtbar bleibt,  
wenn ein Fahrzeug der Sammlung unterwegs ist.“

„Wir haben das Thema Porsche sehr sparsam insze-  
niert, wollten es auf wenige Bilder reduzieren. Die  
Exponate stehen für sich, wie in einem Lapidarium.“

„Der Besucher kann an die Autos nah heran, es gibt  
keinen Sockel. Hoffentlich werden sie nicht totge-  
streicht...“



**Achim Stejskal**  
Leiter Porsche-Museum,  
Stuttgart

„Wir haben schon seit  
1976 ein kleines Muse-  
um auf dem Werksge-  
lände für 20 Autos. Mit  
der Zeit wurde aber ein-  
fach ein Neubau nötig, der für Kunden und Enth-  
usiasten dann auch den gebührenden Rahmen bietet.“

„Porsche hatte einen sehr guten Draht zu den Archi-  
itekten, wir haben in einem iterativen Prozess nach  
Vorgaben von Porsche miteinander gearbeitet.“

„Mein persönlicher Liebling aus der Ausstellung  
ist der Porsche 904 Carrera GTS von 1964, einer  
der ersten Rennwagen mit Glasfaserkarosserie. Der  
hätte übrigens auch eine Straßenzulassung...“





12

# MYTHOS

...NUR FÜR FANS...



01 Editorial

02 Highlights

03-10 Special

11 Interviews

**12-23 Mythos**

24 Danke

550 SPYDER



911 CARRERA RS 2.7



911 GT2 RENNWAGEN



911 GT3 CUP



917/30 SPYDER



CARRERA GT



*Hinweis für Mac-User: Mit dem Programm „Vorschau“, „Preview“ lassen sich die Sound-Dateien leider nicht anhören.  
Bitte benutzen Sie den Acrobat Reader.*

Im Raum Stuttgart sind die „Sau-Kennzeichen“ noch immer berüchtigt: Seit den 50er Jahren zierten sie zahlreiche Dienstwagen der Firma Porsche. Als Erfinder dieser schwäbischem Humor entsprungenen Kombination gilt Rennfahrerlegende Huschke (Fritz Sittig Enno Werner) von Hanstein, später Presse-Chef von Porsche. Seiner Abteilung ist wohl auch der Ruf zu verdanken, bei Porsche werde dem Kennzeichen entsprechend gefahren. Heute ist die Nummernfolge längst ausgeschöpft. Und die Zulassungen der Geschäftsfahrzeuge lauten brav auf „GO“.

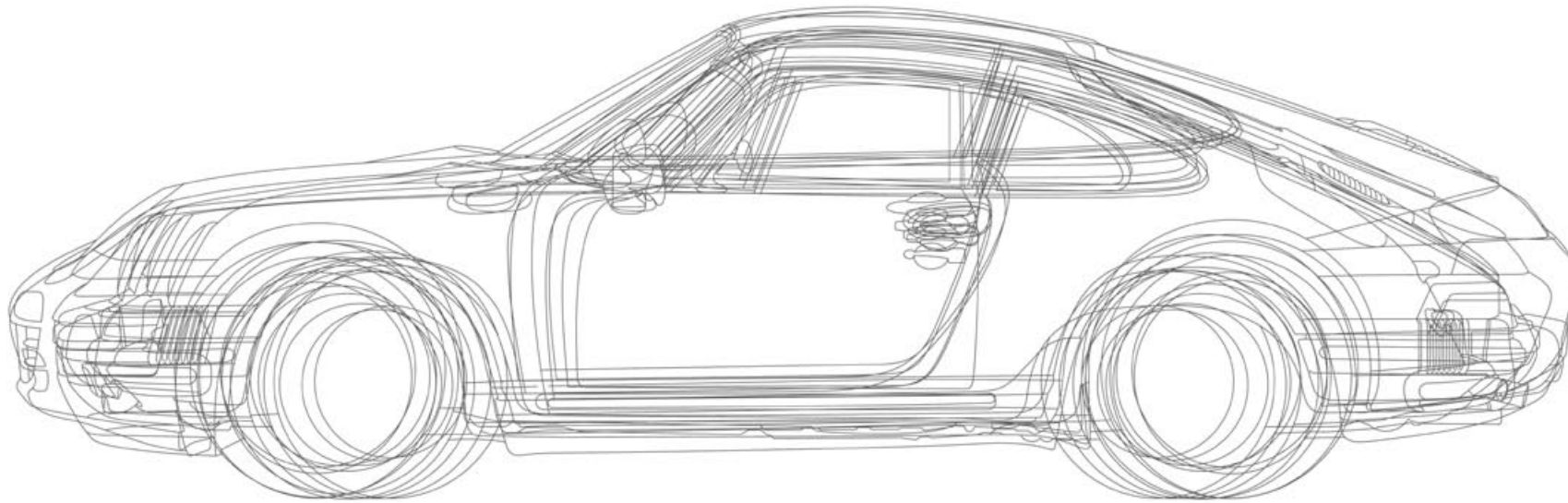
**S - AU 711**



*Metzgerporsche: Der 917/20 von 1971*

Die rosa „Sau“ von Le Mans 1971 gilt als meist fotografiertester Rennwagen aller Zeiten. Der Typ 917/20 stammte von dem französischen Design-Team SERA, das Entwicklungschef Piëch seinerzeit gegen das hauseigene Team antreten ließ. Die extrem breite, geduckte Form soll bei der Übergabe auf die strikte Ablehnung eines Mechanikers gestoßen sein, der das weiße Auto als „fette Sau“ bezeichnete. Woraufhin Porsche-Designer und SERA-Rivale Anatole Lapine dem Prototyp über Nacht kurzerhand eine rosafarbene Lackierung verpasste und die einzelnen Partien im Metzgerlook beschriftete. Mit der „Sau“ sorgte Porsche in Le Mans für eine Sensation und gewann, obwohl völlig unerprobt, das Vortraining. Im Hauptrennen aber fiel der Favorit kurz vor Schluss durch Unfall aus.

# 15 STARSCHNITT



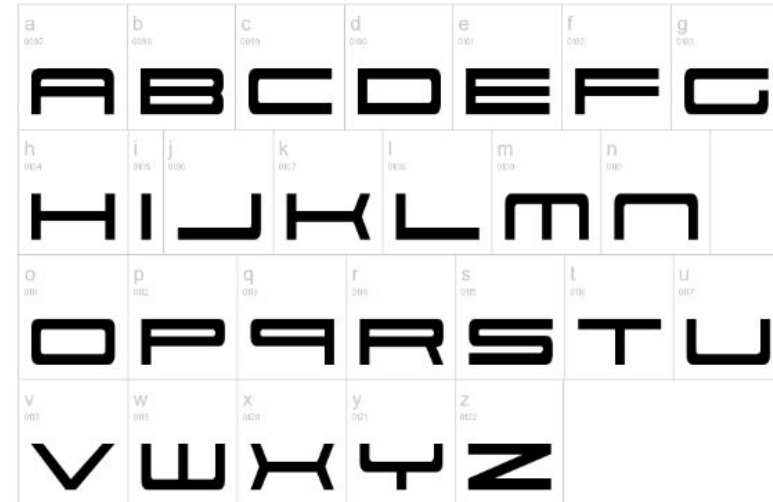
- 356
- 911
- 911 (G-Modell)
- 911 (964)
- 911 (993)
- 911 (996)
- 911 (997)

© Dank an das Büro HG Merz, Stuttgart



Kraft, Dynamik und ein Bekenntnis zur schwäbischen Heimat. Diese Botschaft trägt jeder Porsche auf der Fronthaube. Das Wappen wurde Anfang der fünfziger Jahre von Franz Xaver Reimspieß entworfen, einem zeichnerisch begabten Porsche-Techniker, der bereits 1936 das VW-Logo geschaffen hatte. Im Unterschied zum minimalistischen Volkswagen-Signet durfte es bei Porsche ruhig etwas mehr sein: Neben stilistischen Elementen aus der Historie Württembergs steht das Stuttgarter Rössle im Zentrum und symbolisiert neben der Heimatliebe pure Pferdestärken. In den 80er Jahren wurde das Porsche-Emblem vom Typografie-Profi Kurt Weidemann dezent überarbeitet und erhielt den heutigen 3D-Effekt.

## PORSCHÉ



Der charakteristische Schriftzug wurde 1952 von Erich Strenger entworfen, Gestalter unzähliger Rennplakate und Grafik-Chef bei Porsche bis weit in die achtziger Jahre. Zum Leidwesen von Fans und Typo-Szene gibt es jedoch keine Porsche-Schrift: Mehr als die sieben Buchstaben – ein jeder breiter als hoch – wurden nie gestaltet. Trost gibt es nur in Form eines Plagiats, das sich unter dem Namen „911Porscha“ im Netz versteckt. Natürlich illegal und streng verboten!



Mehr als 70 % aller Porsches sind heute noch unterwegs. Und einige auch noch zu haben. Hier die aktuelle Preisliste.  
Quelle: [www.classic-data.de](http://www.classic-data.de), seit 20 Jahren Ansprechpartner für Marktpreise und Wertgutachten klassischer Automobile.

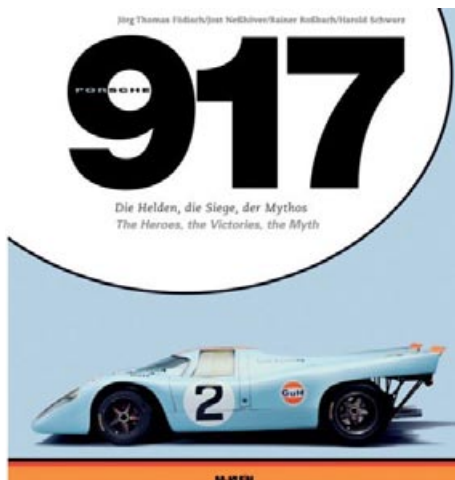
PORSCHE	Bj_erstes	gepflegt*	mäßig*				
356 1100 Geteil.Scheibe	1950	56	17	911 Carrera RS Touring	1972	190	70
356 1100 Geteil.Scheibe Cabrio	1950	85	23	911 Coupé	1973	30	7
356 1500 Speedster	1954	104	28	911 Targa	1973	31	8
356 A 1300	1955	54	11	911 SC 3.0	1977	29	7
356 1500 S Cabrio	1952	90	23	911 Carrera 3.0 Coupé	1975	32	8
356 A 1600	1955	56	11	911 Carrera 3.0 Targa	1975	32	8
356 A 1600 S Convertible D	1959	89	21	911 Turbo 3.0	1974	46	11
356 B 1600 N Coupé	1960	40	8	911 Turbo 3.3	1978	43	11
356 B 1600 Super 90 Rds	1960	79	23	914.4	1969	14	3
356 C 1600 C Coupé	1964	53	10	914.6	1969	28	8
356 C 1600 SC Cabrio	1964	81	19	924	1976	6	1
912	1965	20	5	928	1977	12	3
911 Coupé	1964	41	8	944	1981	8	1
911 Targa	1965	46	8	944 Turbo	1985	13	3
911 S Coupé 2.4	1971	45	8	959	1985	190	90
911 S Targa 2.4	1971	47	8	917	1969	3000	
911 S Targa 2.7	1973	33	8				

\* Preise in T EUR

**Die Legende lebt! (Buch)**

Der 917er führte Porsche zum ersehnten Sieg in Le Mans und war lange Zeit das schnellste Auto der Welt. Er gilt als Ikone der Rennwagengeschichte und hat auch heute noch viele Verehrer. Das Buch beschreibt die Entwicklung eines Mythos mit allen Helden und Siegen. Zeitzeugen berichten, wie sie die Legende bauten, fuhren und immer schneller machten.

*Verlag: Klein (Reinhard), Köln; 2., Auflage, 59,90 EUR*

**Need for Speed (Videospiel)**

Sonderedition in Zusammenarbeit mit Porsche: Bei „Need For Speed Pro-Street“ wählen Sie zwischen 911 GT2 und 911 GT3 RS und zeigen Ihr Können auf der Porsche-Teststrecke in Leipzig.

*Für PC, PS2, PS3, PSP, Xbox360, Nintendo DS, Wii und Handy ab 20 EUR.*

**Highend-Auto-Kultur-Magazin**

Das Auto im Kontext von Musik und Mode, Kultur und Design: Ramp verbindet die Leidenschaft für Autos mit der Lust am Leben. Unmittelbar, authentisch, intensiv. Jede Ausgabe von Ramp ist ein kleines Kunstwerk.

*Ramp erscheint 4 x jährlich, Verkaufspreis 15 Euro, nächste Ausgabe: 05. Februar 2009.*

**Walter Röhrl – Eine Legende kehrt zurück (DVD)**

Der Meister und „Spätbremser“ höchstpersönlich fährt die Classic Rallye Wien-Triest mit einem Porsche 911 ST, Baujahr 1970. Packende Onboard-Aufnahmen dokumentieren Testfahrten am Nürburgring und natürlich die Rallye selbst. Ein Muss für alle Freunde des historischen Motorsports.

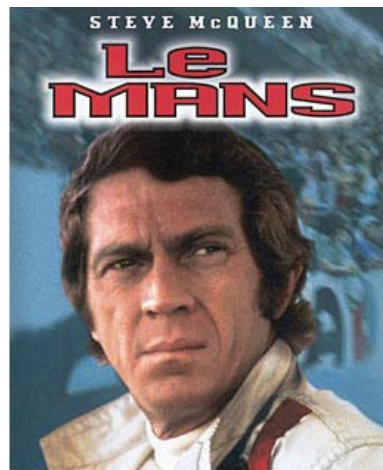
*Laufzeit: 61 Min., 24,95 EUR*



**Steve McQueen – Le Mans (DVD)**

Eine fesselnde und authentische Verfilmung des härtesten Autorennens der Welt – Le Mans. Rennfahrer Michael Delaney (Steve McQueen) im Porsche 917 liefert sich ein erbittertes Duell mit seinem Rivalen Erich Stahler (Siegfried Rauch), der im Ferrari 512S antritt. Die Filmaufnahmen bieten einen spektakulären Einblick in das Renngeschehen.

*Bei Amazon: 8,95 EUR*

**Goodwood Festival of Speed (DVD)**

Alles was schnell und laut ist, trifft sich beim alljährlichen Festival of Speed im südenglischen Goodwood. Der Aufkleber ziert auch viele Exponate im neuen Zuffenhausener Museum. Höhepunkt des Treffens ist das Bergrennen, bei dem selbst Formel-1-Piloten wie Juan Pablo Montoya und Nick Heidfeld antreten. Auf der DVD sind die besten Szenen vom Festival 2008 festgehalten.

*Laufzeit: 90 Min., 26 EUR*

**Vergessene Rennstrecken (Buch)**

Mit diesem Bildband begibt sich der Leser auf die Spurensuche nach Europas traditionsreichen Rennstrecken aus der Zeit des beginnenden 20. Jahrhunderts. Mit einzigartigen, stimmungsvollen Fotos erzählt dieser Bildband die Geschichten von Strecken wie Reims, Brooklands oder Monthéry. Aber auch Überreste vergangener Renntage in Monza oder an der Berliner AVUS sind dokumentiert.

*Heel Verlag, Königswinter; 29,90 EUR*



# 20 LE MANS

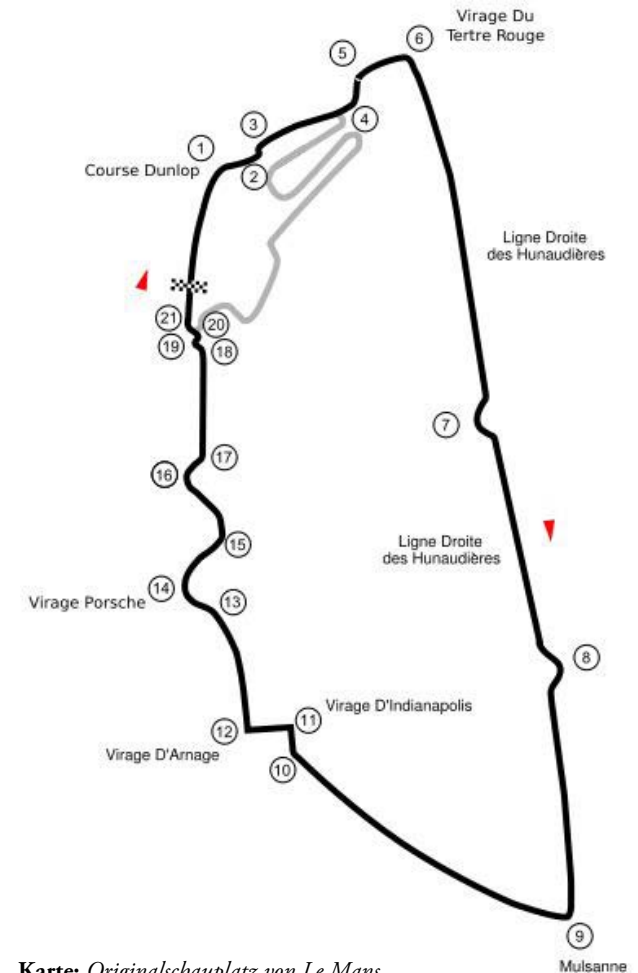
*Le Mans* – schnell, laut, legendär. Eine Mischung aus Motoren und Männern, wie sie so gut zu Frankreich passt. Wie auch zu Côte d'Azur und La femme.

Aber weit gefehlt: *Le Mans* liegt im Nordwesten Frankreichs, in der Region Pays de la Loire, etwa 200 Kilometer von Paris auf halber Strecke nach Nantes. Auch in Le Mans steht eine Kathedrale aus dem 13. Jahrhundert; eine gallo-römische Stadtmauer umfasst das Zentrum mit seinen Fachwerkhäusern und Renaissancepalästen. In den verwinkelten Straßenzügen locken Restaurants mit traditionell französischer Küche und kleine Brasserien. Nur ein paar Messingplatten in der Fußgängerzone, auf denen die erfolgreichsten Fahrzeugpiloten verewigt sind, erinnern an den legendären Circuit de la Sarthe im Süden der Stadt.

Empfehlenswerte Reisezeit ist das Frühjahr mit seinen zahlreichen Musikfestivals. Und natürlich der 13. und 14. Juni: das Wochenende, an dem es hier wieder laut und schnell wird...

[www.ville-lemans.fr](http://www.ville-lemans.fr)  
[www.lemanscitechanson.com](http://www.lemanscitechanson.com)  
[www.europajazz.fr/test/saison2008-2009.htm](http://www.europajazz.fr/test/saison2008-2009.htm)  
[www.lemansrace.com](http://www.lemansrace.com)

Übernachten im Schloss:  
[www.au-chateau.com](http://www.au-chateau.com)

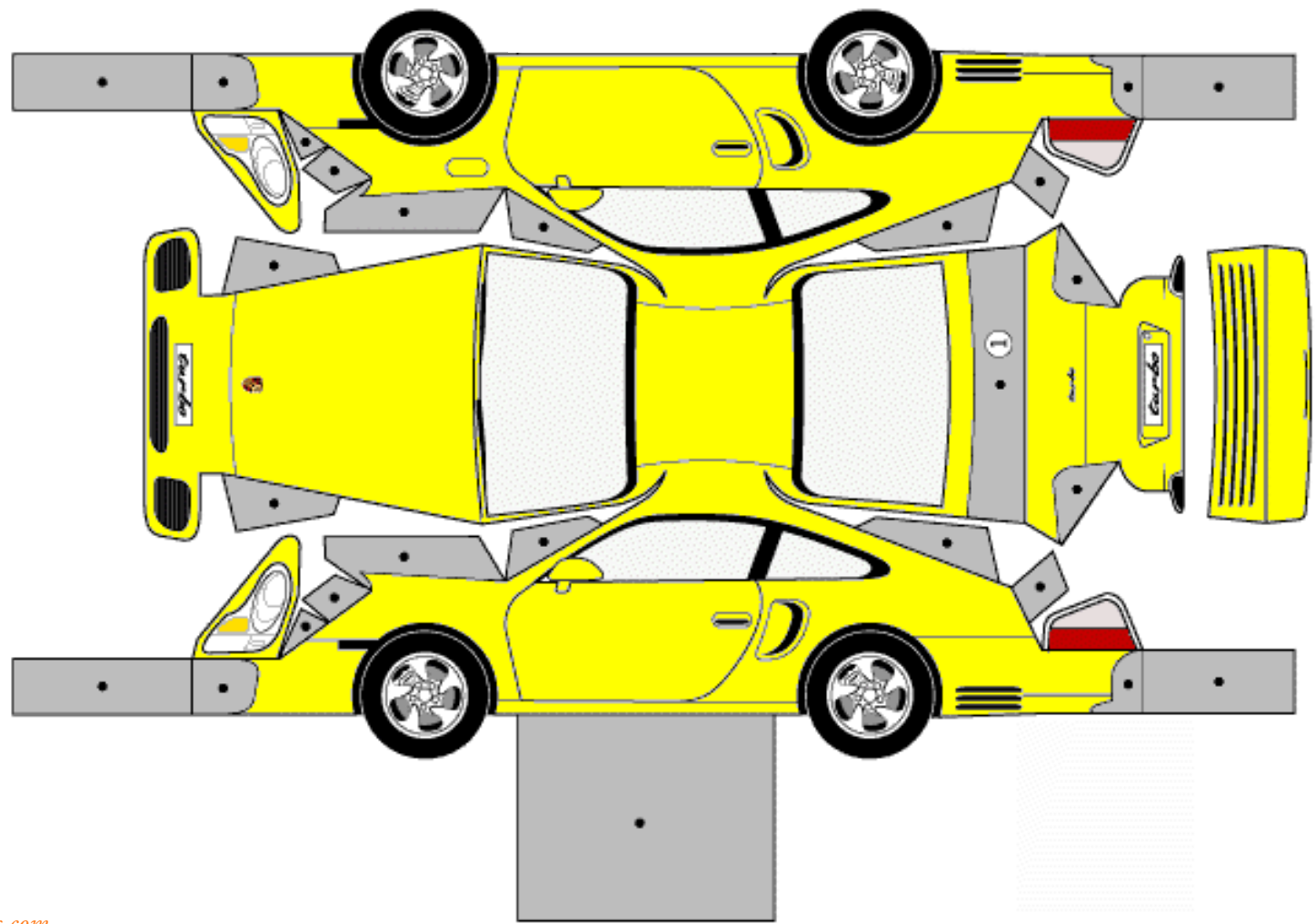


**Karte:** Originalschauplatz von *Le Mans* mit Steve McQueen (1971):

*Circuit de la Sarthe*  
13,626 km Rundstrecke  
Rekord bei 3,148 Min.

**Foto:** Das beschauliche *Le Mans*, 815 km von Zuffenhausen entfernt. Die Anreise erfolgte früher stets auf eigener Achse. Und die Rennwerkstatt von Porsche war rustikal in einer Scheune untergebracht.

# PAPERTOY



[www.papertoys.com](http://www.papertoys.com)

# 22 LINKS

- <http://de.youtube.com/watch?v=wIEuu-ylaaQ> Aktueller TV-Clip der Deutschen Welle zum Museum in Zuffenhausen.
- [http://de.youtube.com/watch?v=PZaBuEw\\_0LE](http://de.youtube.com/watch?v=PZaBuEw_0LE) Architektenportrait von Delugan Meissl in der arte-Sendung „Eventarchitektur“.
- <http://www.baunetz.de/talk/crystall/index.php?lang=de&cat=Startseite&nr=13> Interview und Büroporträt von Delugan Meissl.
- [http://www.baunetz.de/architekten/hg\\_merz\\_architekten\\_museumsgestalter\\_31357.html](http://www.baunetz.de/architekten/hg_merz_architekten_museumsgestalter_31357.html) BauNetz-Architektenprofil von HG Merz.
- <http://www.porsche.com/germany> Die offizielle und einzig wahre Porsche-Homepage.
- <http://www.porsche.com/germany/multimedia/podcast> Porsche zum Hören als Podcast.
- <http://www.porsche-design.com> Puristisch gestaltete, funktionelle und technisch innovative Luxusprodukte. Für Männer.
- [http://markets.fid.de/stocks/charts.html?ID\\_NOTATION=176160](http://markets.fid.de/stocks/charts.html?ID_NOTATION=176160) Stand und Entwicklung der Volkswagen AG-Stammaktien.
- <http://www.porsche.com/microsites/oneLap/germany.aspx> One Lap in Leipzig, am Steuer eines 911er.
- <http://www.avis.de/blaarchiv/00/Porsche-911> 911er mieten, ab 199.- EUR/Tag.
- <http://www.meilenwerk.de/> Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge live und in Farbe. In Berlin, Düsseldorf und demnächst auch Stuttgart.
- <http://www.grandprix-originals.com/german/porsche917.html> Blue and Orange.
- <http://www.amazon.de/s/search-alias%3Daps&field-keywords=porsche> Die Welt der Bücher.
- <http://www.auto-motor-und-sport.de/porsche-8478.html> Das Magazin Auto, Motor und Sport hat auf seinem Web-Auftritt eine ganze Porsche-Seite.
- <http://www.classic-data.de/Classic-Data/msp.htm> Wertgutachten und Marktübersicht zu allen gehandelten Oldtimer- und Liebhaberfahrzeugen.
- <http://www.pff-online.de/magazin> Alles von Fahrberichten über Technik & Elektrik bis Events.
- <http://www.gumball3000.com> Durchgeknallte Rallye der Reichen und Schönen. Besser nicht nachmachen!
- <http://de.youtube.com/watch?v=WI8nRcYuA1I> Harald Schmidt ist Schwabe und fährt Porsche.
- <http://www.amazon.de/dp/3492275591> Eine „Gebrauchsanweisung für Schwaben“. Von Porsche-Unternehmenssprecher Anton Hunger.

*„Nur wer gued isst, kann au gued schaffe.“  
(Ferry Porsche)*



*Einzyylinder-Spätzlepresse made by Porsche*

## *Herzlichen Dank an...*

---

*Porsche*

*Dieter Landenberger, Leiter historisches Archiv*

*Abteilung Unternehmenspresse der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG*

*Büro Prof. HG Merz Architekten Museumsgestalter, Stuttgart*

*Delugan Meissl Associated Architects, Wien*



*Produktionsteam:*

*Kamera und Schnitt:*

*Fred Plassmann und Astrid Vogelpohl, OFFscreen Medienproduktion*

*Redaktion BauNetz:*

*Jakobine Meyer, Anja Pfisterer, Benedikt Hotze*

*Gestaltung:*

*PROJEKTBUERO Henkel.Hiedl*