

Die Produktion des Porsche 356/2 Gmünd Coupé und Cabriolet

Untergebracht in Holzbaracken erfolgt die Produktion der ersten Porsche 356/2 in den „Vereinigten Hüttenwerken“ unter kaum tragbaren Bedingungen.

Im österreichischen Gmünd bauen rund 300 Mitarbeiter vom Winter 1948/49 an den ersten in Serie gefertigten Sportwagen von Porsche. Zuvor hat sich mit Rupprecht von Senger in Zürich ein Investor gefunden, der Geld für eine Kleinserie vorschießt und dafür zusammen mit Bernhard Blank einen Vertrag als Importeur für die Schweiz erhält. Außerdem sind beide bei der Materialbeschaffung behilflich. Besonders was das Aluminiumblech für die Karosserien betrifft. Insgesamt entstehen 52 Exemplare, davon 44 Einheiten des 356/2 Gmünd Coupé und acht 356/2 Gmünd Cabriolets. Anders als der nur einmal hergestellte 356 „Nr. 1“ Roadster mit Mittelmotor verfügen die 356/2-Modelle über einen Heckmotor. Daraus ergibt sich im Fond ausreichend Raum für Gepäck und Notsitze. Der aufwendige Rohrrahmen der „Nr. 1“ ist durch einen Kastenrahmen aus Stahl ersetzt worden, doch die Karosserie wird weiterhin in Handarbeit aus Aluminiumblech gedengelt. Bei Motor und Fahrwerk handelt es sich um modifizierte Komponenten von Volkswagen.

Die Produktionsbedingungen in Gmünd sind mehr als schwierig. Es fehlt an Maschinen, oft auch an Material und die Holzbaracken platzen aus allen Nähten. In der Maschinenbaracke ist es so eng, dass sich die Arbeiter kaum zwischen den Drehbänken bewegen können. Doch auch die teilweise Verlagerung der Karosserie- und Komplettierungsarbeiten an kleine Spezialbetriebe wie Beutler, Kastenhofer, Keibl oder Tatra bringt nur wenig Entlastung. Hinzu kommt, dass die Transport- und Zollkosten für die benötigten Volkswagen-Komponenten aus Wolfsburg die betriebswirtschaftliche Rechnung stark belasten. Ferry Porsche sagt dazu später einmal: „In Gmünd war die Rentabilität gleich null.“ Da es in Gmünd zudem auch an Grund und Boden für eine unumgängliche Werkserweiterung fehlt, wird die Rückkehr nach Stuttgart beschlossen. Wenngleich das Werk 1 in Stuttgart-Zuffenhausen noch in der Hand der Amerikaner ist, hat Ferry Porsches Schulfreund Albert Prinzing in Stuttgart schon den Boden bereitet. Als erste Unterkunft dient die Porsche-Villa auf dem Killesberg und bei der Karosseriefirma Reutter in der Augusten-Straße werden Anfang 1950 die ersten Karosserien gebaut. Später resümiert Ferry Porsche über die Zeit in Gmünd wie folgt: „Heute wundere ich mich, dass es uns gelungen ist, so viele Autos bei all den Problemen, die es gab, herzustellen.“