

ROST ALS KUNST

MIKE TEMPELS 56ER PORSCHE 356 A

Interview: SVEN WEDEMEYER
Bilder: CHRISTIAN CHARLIER

„A Porsche never dies“ steht auf dem Heck dieses alten 356, der so aussieht, als hätte sich ein Großteil seiner Karosserie schon vor Jahren dematerialisiert. Warum er immer noch da ist, erklärt uns Besitzer und Auto-Philosoph Mike Tempels.





Mike Tempels in seinem Element

CRAFTRAD: Mike, du hast diesen Porsche vor ein paar Jahren aus der Kälte Alaskas nach Belgien gebracht, um ihm ein zweites Leben zu schenken. Gab es in Europa keine guten Fahrzeuge mehr?

MIKE TEMPELS: Doch, natürlich gab es die. Ich habe selbst viele schöne Fahrzeuge in wunderbarem Zustand in meinem Besitz, wollte aber immer ein automobiles Kunstwerk besitzen, das man nicht einfach reproduzieren kann. Ich hatte ewig nach etwas in diesem ganz speziellen Zustand gesucht.

Wie bist du auf den Wagen aufmerksam geworden?

Oh, dieser Teil der Geschichte ist echt unsexy. Ich habe den 356 A einfach im Internet gefunden, in einer Auktion.

Du musst dich dafür doch nicht schämen ...

Das nicht, doch ich würde viel lieber berichten, dass ich mich bei Eiseskälte im Hundeschlitten durch die weite Wildnis Alaskas gekämpft habe und dann zufällig über den interessanten Wagen gestolpert bin. Doch das ist einfach nicht die Wahrheit, das würde nicht passen. Und weil meine Hunde Dackel sind, wäre es im Tiefschnee auch ziemlich schwierig geworden. *(lacht)* Aber im Ernst, der Import in meine Heimat Belgien war alles andere als einfach. Am Ende haben wir den Wagen in Einzelteile zerlegt und in Kisten nach Europa gebracht. Anders hätten wir ihn nicht einführen dürfen.

Spionagethriller mit Porsche

Ist dir bekannt, was vorher mit dem Wagen geschah?

Der 356 stammt von 1956, ist also ein „A“-Modell und wurde mit amerikanischer Ausstattung für einen in Deutschland stationierten Jagdflugzeugpiloten der US-Streitkräfte gebaut. Der wusste schon beim Kauf, dass er früher oder später wieder nach Amerika gehen würde. Als der Kalte Krieg losbrach wurde der G.I. auf eine geheime Air-Base in Alaska versetzt. Den Wagen hat er dorthin mitgenommen und irgendwann verkauft. Dann verläuft sich die Spur. Man weiß noch von einem weiteren, unbekanntem Besitzer und einer kurzen Karriere als Ice Lake Racer. Später landete der Wagen in einem Schuppen in Nenana und stand sich die Reifen platt.

Man hatte ihn einfach vergessen?

Offenbar! Die vordere Hälfte des Porsche stand nicht einmal richtig im Schuppen, weshalb genau dort, wo der Regen von der Rinne aufs Dach tropfte, besonders viel Rost zu sehen ist. Nur das Heck stand im Trocknen.

So hat der Zahn der Zeit ganze Arbeit geleistet ...

Du sagst es! Doch genau das wollte ich ja – einen Porsche als natürliches, von der Natur zersetztes Werk der Ingeni-

eurskunst. Dieser 356 A trägt die Narben der Zeit, welche ihm die Umwelt zugeführt hat. Die Beulen der Eis-Rennen, den Kampf des Metalls gegen die Elemente, das kann man regelrecht spüren. Der Wagen hatte genau den richtigen Mix aus *nicht zu kaputt* und *trotzdem alt*. Das Verhältnis dieser beiden Seiten musste für mein Projekt genau stimmen.

War das deine Vision – ein zerfressener Wagen, der nur als Kunstobjekt funktioniert?

Natürlich nicht! Jedes Auto, egal wie selten es ist, ist zum Fahren gemacht. Echte Mobilität ist eine absolute Grundvoraussetzung, weshalb der Porsche auch kein Museumsobjekt ist. Ich hatte aber ein klares Ziel vor Augen: Einen unangetasteten Look zu kreieren, der die Marke Porsche für jedermann erreichbar macht und wirklich niemanden kalt lässt. Ob die Leute den Wagen fürchterlich oder wunderbar finden, ist mir hingegen egal.

Wie reagieren die Menschen auf deinen „Alaska“-Porsche?

In der Tat hatte bisher jeder eine ziemlich klare Meinung dazu. Ob er als Kunstobjekt gefällt, muss man ganz persönlich entscheiden. Besitzer alter Porsche sind meist schockiert, wenn sie diesen 356 sehen. Und dann gibt es diejenigen, die eine ganze Porsche-Sammlung haben. Die wollen mir den Wagen nach fünf Minuten immer abkaufen, die haben das Prinzip verstanden. Einig sind sich alle,

wenn sie den Alaska-Porsche fahren sehen. Der alte Wagen ist richtig spritzig und wird überall als absoluter Sympathieträger betrachtet. Wir haben ihn das erste Mal 2015 auf Schloss Dyck präsentiert, doch der bis dahin unangetastete Motor hielt nicht lange durch. Jetzt stecken frische 130 PS im Heck und damit sind wir schon einem Jaguar XJ 13 mit V12 in den Auspuff gekrochen. Gerade wegen dem Widerspruch von Optik und Performance wollen viele, dass wir den Wagen so lassen. Das sagt doch alles ...

Ein Porsche mit dieser verbrauchten Optik ist extrem ungewöhnlich. Haben auch Anhänger des „Rat Looks“ eine Meinung dazu?

Keine Ahnung. Mein 356 ist aber auch gar keine Ratte. Es ist ein Kunstwerk, das die Zeit geschaffen hat. Ich habe den Porsche eigentlich nur entdeckt und auf die Straße gebracht. Die wirkliche Arbeit hat die Zeit erledigt. So soll das auch verstanden werden.

Patina statt Tauchbad

Trotzdem war einiges an Arbeit nötig. Was genau habt ihr gemacht, um den Wagen wieder flott zu bekommen?

Das ist eigentlich zweitrangig. Die Veränderungen stehen nicht im Mittelpunkt. Das ist insignifikant. Natürlich ist der tragende Unterbau neu – der existierte fast nicht mehr



DER PORSCHE IM FILM

Mike Tempels hat zusammen mit dem Fotografen Christian Charlier einen äußerst charman-ten Film über den Aufbau des Alaska-Porsche produziert. Mit französischem Akzent und span- nenden Bildern ist der 50-Minüter perfekte Unterhaltung für dunkle Winterabende. Vorschau unter:

VIMEO.COM/134954795



und hätte nicht einmal die originalen 60 PS vertragen. Wir haben die Technik und das Blech renoviert, wo es nötig war und den äußeren Gesamteindruck nicht verwässert. Die Patina, das Alter und die Verwitterung sollten unbedingt erhalten bleiben. Genau das war aber unheimlich kompliziert. Üblicherweise zerlegst du einen Oldtimer, bringst ihn ins Tauchbad, wo sich alle Spuren der Zeit auflösen und dann wird alles wieder aufgebaut und lackiert.

Aus deinem Mund hört sich das so einfach an...

Im Verhältnis zum Alaska ist es das auch. Wir haben sicher dreimal länger als üblich gebraucht. Wir konnten ja nicht einfach ein paar neue Schweißpunkte aufs Blech setzen oder Spachtel auftragen. Alle Arbeitsschritte waren kritisch, weil wir mit jedem Hammerschlag Teile der großartigen Patina hätten zerstören können. Im Französischen gibt es ein Sprichwort: „Tu ne peux pas te rater – Du darfst nicht verfehlen“. Genau das war unsere Maßgabe – die Zeichen des Alters durften auf keinen Fall verschwinden. Weil sie nicht ersetzbar sind und man sie, wenn überhaupt, nur nach vielen Jahren wieder herstellen kann.

Trotzdem hast du den Wagen vorm baldigen Untergang bewahrt. Kann man ihn, so wie er jetzt ist, konservieren?

Nein, nein! Wir haben Tausende Optionen durchdacht, doch kein Rostschutz der Welt erhält die authentische Optik. Es wäre alles umsonst gewesen, wenn wir irgendeinen Lack oder etwas anderes aufs Blech getan hätten. Der Glanz, die Oberfläche – all das wäre verfälscht. Ich lagere den Alaska lieber in einer trockenen Garage und fahre nicht jeden Morgen damit Brötchen holen. Dann wird er uns noch lange erhalten bleiben.

Was ist mit den vorderen Radabdeckungen passiert? Hat der Alaska eine zweite Haut?

Wir haben den maroden Bereich hinter den Vorderrädern

mit alten Teilen ergänzt. Im Kofferraum lagen beim Kauf neue Bleche, die der letzte Besitzer in weiser Voraussicht gekauft hatte. Die waren aber längst verrostet, als ich den Wagen nach Belgien brachte. Wir haben sie dann genau so verbaut, wie wir sie vorfanden und mit Kupfernieten befestigt. Ich stelle mir immer vor, dass man das Problem in der früheren Heimat genauso pragmatisch gelöst hätte. „Alaska Style“ eben.

Offenbar hast du dir viele Gedanken über den Wagen gemacht. Woher kommt diese ganze Energie?

Tja, als ich mit zehn Jahren mit einem VW Käfer durch den Garten meiner Eltern fuhr, da bin ich wohl hängen- geblieben. Der Käfer und die alten Porsche, die haben ja den gleichen Papa – Ferdinand Porsche. Das ist die gleiche Kultur, die gleiche Denkweise, der gleiche Aufbau. Deshalb liegt mir die Historie von Porsche, vor allem bis in die 70er hinein, echt am Herzen. Ich liebe das so sehr ... Diese Geschichte ist unwiederbringlich, weil die Firma damals nur ein kleiner Sportwagenhersteller war, kein Konzern. Meine Realisationen, die ich seit vielen Jahren baue, die sollen dieses Vermächtnis würdigen.

Die alten Autos sind aber nicht dein Hauptberuf.

Nein, ich bin einfach nur ein älterer Herr in Rente. Ich mache meine Kunstwerke als Künstler, so wie sie mir gefallen. Ohne Rücksicht auf Verluste. Ich habe schon immer mit Autos gearbeitet. In Belgien wurde ich zum Automobil- techniker ausgebildet, war dann in Stuttgart bei Daimler Benz und habe bis 2007 mit Neuwagen mein Geld verdient. Klassische Fahrzeuge waren aber schon immer Teil meines Lebens. Und über die Jahre wurde ich in der Szene bekannt wie ein bunter Hund. Wenn mich die Leute als „Bekloppten“ bezeichnen, ist das für mich ein Kompliment, weil ich oft völlig anders an die Dinge herangehe.

Matching Numbers

Das heißt, dass der Alaska dein Standard ist und ein perfekter Oldie für dich nie infrage käme?

Doch natürlich. Aber heute verstehen die meisten Leute unter dem Begriff „original“ oder „perfekt“ etwas völlig anderes. Besser als neu ist das Ziel. Aber das geht doch nicht – das ist Überrestaurierung. Da bin ich absolut dagegen, scheußlich! Der Alaska ist so etwas wie meine in 3D übertragene Antwort auf das Thema. Gerade bei alten Porsche ist Überrestaurierung ein Riesen-Thema, auch beim 356. Die müssen bis auf die letzte Schraube perfekt sein und den originalen Motor, die originalen Achsen haben. Wen interessiert so was?

Nun ja, der Markt bewertet diese authentischen Details als extrem wertvolle Statements der Geschichte. Überall stolpert man doch über den Begriff der Matching Numbers. Ergibt das für dich keinen Sinn?

Als ob Matching Numbers ein Qualitätsmerkmal wäre. Dass die Türen beim 356 individuelle Nummern hatten, lag doch nur daran, dass sie nach dem Lackieren wieder zur richtigen Karosserie zugeordnet werden sollten. Jede Tür passte nur zu einem Türrahmen, denn das war alles Handarbeit. Matching Numbers ist für mich eine stupide, technische Sache. Und Sportwagen hatten sowieso meist mehrere Motoren, denn die hielten damals nicht sehr lang. Was ist da schon „matching“? Wenn du heute ein altes Auto mit Scheiß-Farbe, Scheiß-Motor und Scheiß-Getriebe verkaufen willst, kannst du immerhin sagen: Der hat Matching Numbers. Das könnt ihr übrigens genauso abdrucken ...

Freunde machst du dir mit solchen Aussagen nicht ...

Weißt du, ich will einfach nur alte Objekte wieder zum Leben erwecken und habe riesigen Spaß daran, wenn ich die Autos irgendwann fahren sehe. Sie zu beobachten, ist mir fast lieber, als sie selbst zu fahren. Was interessiert mich da die Meinung anderer?

Deshalb fahren deine Frau und deine Tochter so oft mit den Autos – dass du zuschauen kannst?

Ich betrachte die Fahrzeuge nicht wirklich als mein Eigentum. Meine Familie und auch Christian, der die Bilder vom Alaska geschossen hat, dürfen die Autos immer bewegen. Dieses „Finger weg!“, das gibt es bei mir nicht. Ich bin da sehr großzügig. Ein Auto muss leben. Im Zweifel gehört da auch ein Blechschaden zu.

Gibt es schon weitere Pläne im Kopf von Mike Tempels?

Oh ja, viele. Meine Gedanken sind längst bei ganz anderen Projekten. Aktuell arbeite ich an einem Opel Blitz, der von Porsche in den 50ern als Renntransporter genutzt wurde. Doch selbst der ist schon wieder aus dem Sinn, obwohl er noch nicht einmal fertig ist. Meine Ideen greifen wirklich weit voraus.

Darauf sind wir gespannt. Danke fürs Gespräch, Mike!

Sehr gern! ☺

