

Shane UND DER 356er

WAS FÄHRT EIGENTLICH DER BODENSTÄNDIGE MANN IM WILDEN MITTELWESTEN? NATÜRLICH: PORSCHE 356. EIN BESUCH IN BIS-MARCK, NORTH DAKOTA.

TEXT *Thomas Thieme* • FOTOS *Kevin Marriner jr.*

——— Es gibt durchaus Dakota im dünn besiedelten North Dakota. Lakota gibt es auch. Viele sind es nicht; der indianische Anteil an der Bevölkerung beläuft sich auf fünf Prozent. Was es dagegen reichlich gibt in North Dakota, sind Menschen deutscher Abstammung: satte 47 Prozent. Und weil das so ist, gibt es auf den Tischen und Tellern in North Dakota auch »Fleischkuekle«, »Knoephla« (Knöpfle) und »Kuchen«.

Und dann gibt es Shane Balkowitsch, 43 Jahre alt. Shanes Urgroßeltern sind 1904 nach Amerika gekommen. Natürlich aus Deutschland. Shane ist mit Bonnie verheiratet und hat drei Kinder, Abby, Greyson und Alyvia. Vor mehr als zehn Jahren hat er einen Online-Versandhandel mit elektronischen Stethoskopen aufgemacht. Inzwischen hat er die Produktpalette vergrößert, der Laden brummt.

Und dann: der Porsche. Ein klassischer Outlaw ohne Stoßstangen. Shane hat ihn herrichten lassen. Jetzt steht das Ding auf dem Kiesweg und glitzert silbern in der Sommersonne von Bismarck. Lässig lehnt Shane am Kotflügel, weißes T-Shirt,

Hemd, Jeans, Chucks. »Meine Vorfahren kamen von dort, wo auch mein Auto herkommt«, sagt Shane, »das verbindet auch mich mit dem Wagen.«

Es war so: Shane hatte unbedingt einen Porsche 356 haben wollen. Er suchte und fand ihn bei Ebay. Der angebotene Wagen stand komplett zerlegt in Connecticut, weil der Altbesitzer vor mehr als zwei Jahrzehnten beschlossen hatte, ihn zwecks Restaurierung zunächst einmal auseinanderzunehmen – an die eigentliche Wiederherstellungsarbeit hatte er sich aber nie herangetraut. In diesem Zustand kaufte Shane den Porsche. Weil er es mit dem Restaurieren aber auch nicht so hat, ließ er den Wagen, wie er war, nach Martindale, Texas, liefern, in die Werkstatt eines Porsche-356-Spezialisten namens Bill. Dann wurden Ideen ausgetauscht und Sitze, Räder und viele andere Teile bestellt, die Bill in den Wagen einbaute. Als Folge davon ist der 356er heute nicht mehr besonders original. Shane: »Ich werde dieses Auto für den Rest meines Lebens behalten. Ich muss mich nicht um den Wiederverkaufswert kümmern. Ich konnte also ruhig die Stoßstangenlöcher zuschweißen lassen und den Aschenbecher rausnehmen.«

Zum ersten Mal gesehen hat Shane den Wagen, als er nach 18 Monaten fertig restauriert war. »Das einzige, was ich mit diesem Auto vorhabe, ist, es zu fahren«, sagt er, noch immer am Kotflügel lehnend. Dann steigt er ein, hantiert am Schaltknüppel, auf dem ein deutscher Adler eingraviert ist. Nein, nein, betont Shane nochmals: Ein Showcar ist sein 356er ganz gewiss nicht. Aber jetzt muss er erst einmal in seine Firma Balkowitsch Enterprises. Bevor er losfährt, erzählt er noch, dass die Produkte, die er in seinem Onlinehandel anbietet, in jedes Land der Welt geliefert werden. »Inklusive Deutschland.«

Weil: So ist er halt, der Mann des Mittleren Westens.



»ES MACHT VERDAMMT NOCH MAL SPASS«
Fünf Fragen an Shane Balkowitsch



Warum ein Porsche 356?
Ich wollte immer einen Klassiker. Als ich mir mal ein paar 911er aus den 70ern angesehen habe, bin ich zufällig über den 356 gestolpert – und habe herausgefunden, dass es sich dabei um den Granddaddy aller modernen Porsche handelt. Abgesehen vom Spyder war der 356 zwischen 1948 und 1965 das einzige Porsche-Modell, vom Spyder wurden allerdings nur etwas über 100 hergestellt, außerdem war er kein richtiger Serienwagen, sondern eher was für die Rennstrecke. Mein SC Coupé ist von 1965, einer von weniger als 500. Mein Auto gehört also zu den letzten einer Ära, da steckt jede Menge Geschichte und Vermächtnis drin. Genau das mag ich an ihm.

Was ist mit den Corvettes und Vipers – mögen Sie die nicht?
Die frühen Corvettes sind sehr interessant. Die hatten sogar diesen Scheinwerfer-Schlagschutz, den auch mein Porsche hat. Aber wenn es um Sportwagen geht, ist für mich eben Porsche die Spitze der Nahrungskette. Und die Viper, das ist ein Biest, schnell und brutal. Ich stehe nicht so auf brutale Gewalt, und dann wollte ich ja auch einen echten Klassiker. Wenn ich mit meinem kleinen 95-PS-Porsche an der Kreuzung stehe und neben mir taucht eine Viper auf und der Viper-Fahrer schaut rüber zu mir, dann weiß er zwar, dass er schneller ist als ich, aber er weiß ganz sicher auch, dass ich im cooleren Auto sitze.

Sie haben bei Ihrem 356 den Original-Aschenbecher entfernt. Sind Sie etwa Nichtraucher?
Ich bin gelernter Onkologie-Krankenpfleger. Aber nicht deswegen hab ich den Aschenbecher entfernt, sondern weil er ein Extra war, das Porsche erst in die späteren Modelle eingebaut hat. Man sah ihm an, dass er jemandem erst hinterher eingefallen war. Also dachte ich »weniger ist mehr« und hab ihn rausgenommen.

Haben Sie einen Rat für Porsche?
Porsche war mir gegenüber immer sehr entgegenkommend. Obwohl mein Auto über 40 Jahre alt ist und ich kein Porsche-Kunde bin, haben sie mir die ganzen Originaldokumente geschickt. Ein sehr freundlicher Kurator drüben in Stuttgart hat mir sogar die Farbcodes vom berühmten K45-286 besorgt, ich finde es ziemlich spektakulär, dass mein Auto jetzt in exakt demselben Silberton lackiert ist wie der erste Porsche überhaupt. Hm, wenn ich einen Ratschlag erteilen dürfte – macht weiter so, denkt daran, wie es mit Porsche angefangen hat, und macht eure Autos so einfach, wie es heutzutage möglich ist. Weniger ist immer mehr. Mein Auto hat kein Radio, keine Klimaanlage, keine Servolenkung, aber es macht verdammt noch mal Spaß, damit zu fahren.

Was ist Ihr nächstes Projekt?
Komisch, dass Sie mich das fragen ... mein Porsche-Projekt hat ein paar Jahre gedauert, und jetzt, wo er fertig ist, vermisse ich ein bisschen die Herausforderung und den Kitzel. Darum hab ich angefangen, ein Motorrad zu restaurieren – eine 1971er BMW R 75/5. Momentan ist sie noch in einem ziemlich desolaten Zustand, das heißt, es sind eigentlich zwei Bikes, aus denen wir eins machen. Die wird so etwas wie das Schwesterschiff für meinen Porsche: dasselbe Rennthema, dasselbe Silber, weiße Rennstreifen, Leder. Beide deutsch, beide Klassiker, beide luftgekühlt, beide mit Boxermotor. Wenn sie fertig ist, wird es aussehen, als wären sie füreinander bestimmt.





HEART-BREAKERS & CHART-BREAKERS



WIR PRÄSENTIEREN: DIE ZEHN INTERESSANTESTEN AUTOS AMERIKAS.

ELF

1 / 2



3 / 4 / 5



CINETEXT BILDARCHIV



6 / 7 / 8



9 / 10 / 11



CINETEXT BILDARCHIV



Achtung: In unsere Hitliste hat sich ein Auto eingeschmuggelt, das nicht hineingehört. Na, finden Sie den Möchtegern-Ami?
(Wenn ja: Freuen Sie sich! Aber schicken Sie uns keine Briefe oder E-Mails. Es gibt nichts zu gewinnen. Tut uns leid.)

PLATZ 1: CADILLAC ELDORADO BIARRITZ (1959)

Eigentlich ist das 59er Convertible gar kein Auto. Sondern ein Symbol. Und ein Öltanker: 6,10 Meter lang, 2,3 Tonnen schwer, 1,07 Meter hohe Heckflosse, Wendekreis 14,60 Meter – und der 6,3-Liter-V8-Motor verbraucht mal eben 35 Liter. Marilyn Monroe hat einen gefahren, Elvis auch. Und dann hat er gesungen: »You may go to college / you may go to school / you may have a pink Cadillac / but don't be nobody's fool.« Oh yeaah.

PLATZ 2: CHEVROLET CORVETTE (1953)

Der amerikanischste aller Sportwagen. Für amerikanische Verhältnisse gar nicht mal so groß und – yes, Sir – auch noch von europäischen Sportwagen abgeschaut. Dafür aber mit Glasfaser-Karosserie und 150 PS. Und: John Wayne hat sie gefahren, die erste Corvette. Gerüchteweise heißt es, der Duke habe das Gefährt später an einen Schauspielerkollegen abgetreten, weil er nicht richtig reingepasst habe. Wir meinen: nichts als üble Nachrede.

PLATZ 3: DELOREAN DMC-12

Der von 1979 bis 1982 gebaute DMC-12 fungierte in »Zurück in die Zukunft« als Zeitmaschine. Soweit die guten Nachrichten. Jetzt die schlechten: Er war technisch hoffnungslos veraltet, elektrisch instabil, hatte meistens klemmende Flügeltüren und kaputte Gasruckdämpfer und gilt als einer der größten Fehlschläge der Automobilgeschichte. Noch mal die guten: Heute ist er ein gefragter Klassiker.

PLATZ 4: PLYMOUTH DUSTER (1972)

Der unauffälligste aller durchschnittlichen amerikanischen Kompakt-Halbfließheck-Lowcost-Economy-Sportwagen. Al Bundy fuhr den Duster (englisch für Staubtuch) in »Eine schrecklich nette Familie«, nannte ihn aber »den Dodge«. Auch Homer Simpson fährt angeblich in einer Episode einen Plymouth Duster. Man erkennt ihn – wiederum angeblich – an den Rücklichtern.

PLATZ 5: LINCOLN CONTINENTAL (1961)

Noch ein amerikanisches Symbol. In zweierlei Hinsicht: Zum einen, weil der 7,0-Liter-V8-Motor des Continental 320 PS hatte und 20 Liter schluckte, zum anderen, weil JFK (okay, in der Cabrio-Version) darin erschossen wurde. Doch war der Continental auch stilbildend: gerade, schnörkelfrei, überaus elegant. Das machte ihn zum einflussreichsten Ami der 60er.

PLATZ 6: WILLYS MB

Der Urahn aller Jeeps. Am wohlsten fühlte er sich auf dem Schlachtfeld. Oder, sagen wir, am Rande desselben, wo er von den amerikanischen Truppen als Transporter genutzt wurde. An die 600.000 Exemplare wurden zwischen 1942 und 1945 gebaut. Als der Krieg vorbei und – mit seiner Hilfe – gewonnen war, nutzte ihn die Army noch bis in die 60er. Jedem Schnickschnack war das Fahrzeug abhold: Die Scheibenwischer wurden per Hand bedient.

PLATZ 7: FORD T

It's the quantity, stupid: 15 Millionen Stück wurden von der »Tin Lizzy« zwischen 1907 und 1928 gebaut. Das kam, weil das T-Modell ab 1914 vom Fließband lief, als erstes Auto weltweit. Massenproduktion nannte sich das; sie bewirkte, dass John Doe sein Auto schon zum Stückpreis von 300 Dollar bekam – im Vergleich zu über 800 Dollar vor Einführung der Bandproduktion. Die Amerikaner wurden zu Benzinjunkies.

PLATZ 8: FORD MUSTANG GT 390

Steve McQueen durfte ihn fahren – 1968, als Lieutenant Bullitt, auf den Straßen von San Francisco. Die Verfolgungsjagd mit einem Dodge Charger R/T ist Legende. Die beiden modifizierten GT 390, die im Film zum Einsatz kamen, sind es auch: schwarzer Maschen-Kühlergrill ohne Mustang-Logo, American-Racing-Felgen, stärkerer Motor. Einer der Wagen war hinterher Schrott. Der andere geriet in Privatbesitz. McQueen wollte ihn kaufen, biss aber beim Eigentümer auf Granit.

PLATZ 9: DODGE CHARGER R/T

War 1968 als Dodge Charger R/T in »Bullitt« zu sehen (vgl. Platz 8). Gilt als – und ist! – das schönste Muscle Car aller Zeiten. Der 7,2-Liter-V8-Motor braucht schlappe 29 Liter; beim damaligen Spritpreis von 10 Cent je Gallone durchaus verkraftbar. 1974 lief die Produktion aus. Später wurde die Bezeichnung »Charger« perfiderweise für Limousinen verwendet.

PLATZ 10: TSCHAIKA GAZ-13

»Der Tschaika wird von diesem Jahr an vom Fließband rollen. Der Wagen wird größtenteils wichtigen Persönlichkeiten zur Verfügung gestellt, die auf Staatskosten fahren.« (National Geographic, 1959) Nikita Chruschtschow, heißt es, habe den Tschaika geliebt. Und Leonid Breschnew hat ihn nur in Hauschuhen betreten.

PLATZ 11: FORD F-SERIE

Der Pick-up, der das amerikanische Straßenbild veränderte, indem er anderen Pick-ups den Weg ebnete. Zuzüglich 35 Millionen Exemplaren seines eigenen Typs – so viele Ford F wurden seit 1948 verkauft, eine Zahl, die nur vom Toyota Corolla übertroffen wird. Mehr gibt es über die F-Serie nicht zu sagen. Nein, wirklich nicht.