



Gentleman mit Augenmaß

„Kreativität kann man nicht kaufen“, sagt Tony Hatter. Mit seinen Ideen hat der Engländer das Design von Porsche in den vergangenen 30 Jahren mitgeprägt. Eines seiner ersten Projekte durfte er jetzt noch einmal zum Leben erwecken – und einen Porsche 959 mit exklusivem Streifendesign versehen.

Es riecht nach frischer Farbe, im Hintergrund heult eine Reinigungsmaschine, mit der ein Mitarbeiter seine Runden durch die Classic-Werkstatt in Freiberg zieht. Tony Hatter hält eine Rolle schmales, schwarzes Tape in der Hand. Er zieht ein Stück davon ab und drückt es ans Heck des 959. Sein Zeigefinger fährt leicht über das Tape, bis eine schwarze Linie über die gesamte Seite des Wagens verläuft. Jetzt das gleiche Spiel nochmal: Einen Fingerbreit über dem ersten Streifen bringt der Designer eine zweite, exakt parallel verlaufende Tape-Linie an – rein mit Augenmaß, versteht sich.

„Ich versuche, hier etwas nachzubauen, das ich vor 28 Jahren zum letzten Mal gemacht habe“, erklärt Hatter. Damals wurden sieben 959 der Al-Thani-Familie aus Katar mit buntem Streifendesign lackiert. Der gebürtige Engländer hatte die Design-Vorlage geliefert. Er ging von einer einmaligen Aktion aus – bis sich nun ein weiteres Mitglied der Scheich-Familie bei den Kollegen von Porsche Classic meldete. Der Wunsch für seinen 959: exakt die gleichen Streifen wie damals.

Hatter zieht ein paar alte Polaroids aus der Tasche seines Jacketts. Eine kleine Erinnerungshilfe – wie sah die Lackierung damals nochmal genau aus? Er setzt seine Rundglas-Brille auf, dann wandert der Blick zwischen den Fotos und seinen Tape-Streifen hin und her. Der Designer kneift die Augen zusammen: Ist die Linienführung genau getroffen? Stimmt die Breite? Befinden sich die Streifen auf der richtigen Höhe? „Früher haben wir ständig an Plastilin-Modellen oder am Zeichenbrett gearbeitet. Da hatten wir noch keine Hilfe durch Computer.“ Sein Handwerk beherrscht er bis heute – so etwas verlernt man nicht, sagt er.

Fast sein halbes Leben hat der 62-Jährige in verschiedenen Design-Abteilungen von Porsche verbracht: Er war Carrera GT-Projektleiter, gestaltete das Siegerauto von Le Mans 1998, arbeitete acht Jahre im Sportwagendesign und war verantwortlich für das Exterieur des 993. Heute leitet er die Abteilung Design Qualität Style (ESQ). Die Aufgabe von ihm und seinem Team ist es, die Design-Qualität durch die verschiedenen Entwicklungs-

**Spezialdesign für einen 959?
Ein Fall für Tony Hatter. Vor
28 Jahren hat er das nämlich
schon einmal gemacht.**



**Scheich Khalid Al-Thani
kommt persönlich nach
Freiberg.**



**Langes Plaudern? Steht
nicht auf dem Programm.
In der Porsche Classic
Werkstatt geht es gleich
um Details.**



**Es sollen exakt die gleichen Streifen werden wie vor 28 Jahren.
Damals dachte Tony Hatter, dass es sich um eine einmalige Angele-
genheit handelt. Zum Glück hat er seine Arbeit im Bild festgehalten.
Alte Polaroids dienen ihm bei der Wiederholung als Orientierungshilfe.**

Ein gutes Klebeband, ein scharfer Blick, die einzigartige Form eines Porsche: Tony Hatter macht aus dem 959 ein kreatives Gesamtkunstwerk

Es ist die Arbeit in einem kleinen Team, die Strukturen und die familiäre Atmosphäre, die ihn hier halten. Und allen voran natürlich die Autos – insbesondere die historischen Fahrzeuge. Sein Lieblingsmodell? „Der da drüben“, sagt Hatter und deutet auf die Karosserie eines Porsche 356, der ebenfalls in der Werkstatt aufgebockt ist. Ein solches Schmuckstück hat Hatter selbst in der Garage stehen und schraubt daran in der Freizeit gerne bei der Betriebssportgruppe der „Freunde luftgekühlter Boxermotoren“.

phasen von klassischen Meilensteinen, wie dem „Design Freeze“, bis in die Serie zu tragen. Manchmal wartet aber auch ein Sonderauftrag auf Hatter. Wie heute.

Als Khalid Al-Thani durch die Tür der Lackiererei in Freiberg kommt, wird er schon erwartet. Hände werden geschüttelt, ein kurzer Smalltalk gehalten. Der Scheich ist extra angereist, um sich persönlich zu informieren.

Tony Hatter steht in zweiter Reihe. Er ist keiner, der den großen Auftritt sucht. „Your Excellency, nice to meet you“, begrüßt er den Scheich höflich und lächelt. Da sind sie wieder: seine charakteristischen Grübchen in den Wangen. Langes Plaudern gibt es nicht, stattdessen kommt er gleich auf die Details zu sprechen. Der Scheich will es genau wissen, fragt nach, überlässt nichts dem Zufall. Hatter geht in aller Ruhe darauf ein, nimmt sich Zeit und erklärt die Vorgehensweise – wie er zuerst mit dem Tape die Linienführung vorbereitet und wie dann, Schritt für Schritt, ein Streifen nach dem anderen lackiert wird.

Aufgewachsen ist der sanfte Brite im nordenglischen Newcastle und versuchte sich – den Eltern zuliebe – zunächst an einem Maschinenbaustudium. „Das war aber nichts für mich, da bin ich glatt durchgefallen.“ Er sattelte um auf Industriedesign und ging nach Deutschland. Sein Ziel hatte er schon vor Augen: ein Job bei Porsche – „weil es für einen Designer einfach keine schöneren Autos gibt“.

Auch das klappte erst im zweiten Anlauf. Nach fünf Jahren bei Opel schaffte Hatter dann den Sprung zu seinem Traum-Arbeitgeber, dem er wie viele seiner Kollegen im Design-Studio über Jahrzehnte treu geblieben ist.

Der Scheich reicht Tony Hatter zufrieden die Hand, bedankt sich und dann ist er auch schon wieder weg. Die eigentliche Arbeit geht für das Team jetzt erst richtig los: „Das hier war nur ein bisschen Show“, sagt der Designer. „Ich komme nochmal her, um das Tape sauber anzubringen. Dann nehme ich mir sicherheitshalber auch meine Wasserwaage mit“, sagt er und schmunzelt.

Understatement ist bei Tony Hatter Trumpf. Ein englischer Gentleman, wie man ihn sich vorstellt, sagen seine Kollegen. Er ist ein Künstler, manchmal zerstreut, ohne Allüren, aber umso mehr Herz. Ans Aufhören will er noch nicht denken. Gut so!

Der Supersportwagen schlechthin: Porsche 959.



PORSCHE 959 DATEN UND FAKTEN

BAUZEIT
1987 bis 1988

MOTOR
6-Zylinder-Boxermotor
mit Bi-Turboaufladung

HUBRAUM
2.849 ccm

LEISTUNG
450 PS / 331 kW
bei 6.500 U/min

DREHMOMENT
500 Nm bei 5.500 U/min

GETRIEBE
6-Gang-Schaltgetriebe

ANTRIEB
variabler Allradantrieb
mit Programmwahl,
Transaxle-Bauweise

LEERGEWICHT
1.566 kg

0 - 100 KM/H
3,7 s

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT
317 km/h

STÜCKZAHL
292

PREIS
420.000 DM



„Wir legen mehr Wert darauf, besonders gute Fahrzeuge zu bauen als besonders viele.“

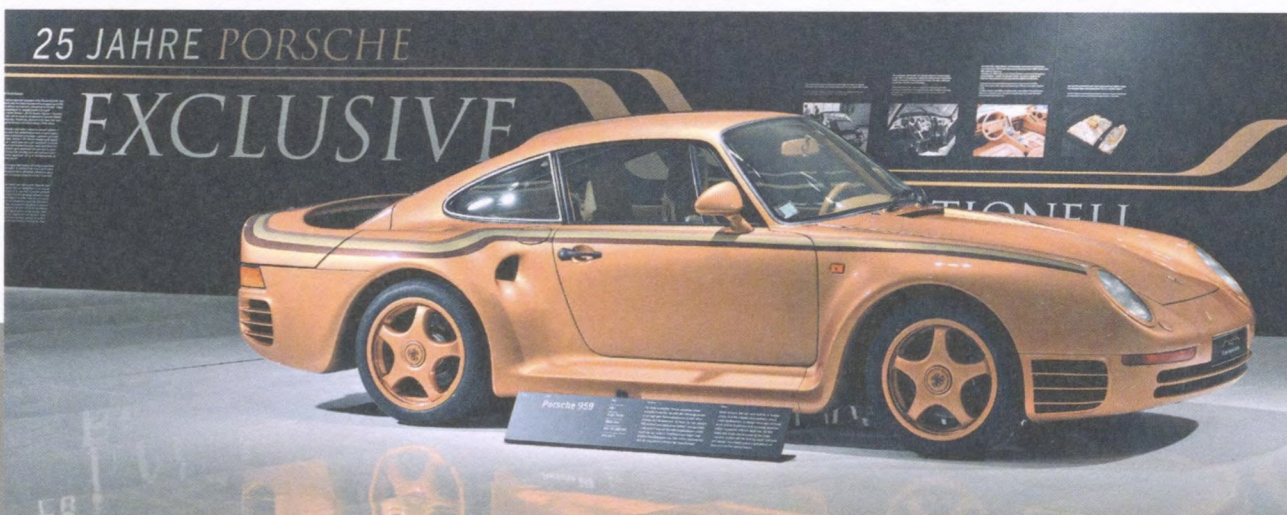
Ferry Porsche

Die Porsche Classic Werkstatt bringt Oldtimer auf Vordermann.

Spezialwünsche für den 959 – Streifen, 24 Lautsprecher und ein Revolverhalter

Mehr als 70 Prozent aller jemals von Porsche gebauten Fahrzeuge sind aktuell noch auf der Straße – auch dank der Kollegen von Porsche Classic. Über die Handelsorganisation versorgen sie die Kunden weltweit mit Originalteilen. Da es sich bei dem 959 des Scheichs um einen Oldtimer handelt, kümmerte sich Porsche Classic (VKC) in diesem Fall auch um die Speziallackierung. Für Neuwagen setzt die Abteilung Sonderfahrzeuge (VKS) Spezialaufträge der Kunden um.

Die Wünsche, die es rund um den 959 gab, gingen weit über das Übliche hinaus: Der Pianist Justus Frantz ließ sein Modell beispielsweise mit 24 Lautsprechern ausstatten. Herbert von Karajan bestand auf einem Reserverad, das unter dem Teppich versteckt auf der Rückbank platziert wurde. Und das Exemplar eines europäischen Königs erhielt einen



speziellen Revolverhalter mit Druckknopf und Sprungfeder, der seitlich an der Mittelkonsole angebracht war.

Die Familie Al-Thani aus Katar schließlich ließ in den 1980ern gleich sieben 959 mit einem eigens von Style Porsche entwickelten Farbkonzept ausstatten. Es entstanden Individualfarben wie Sahara Beige, Royal Blue oder Silk Green, die mit entsprechend farbigen Büffelleder-Interieurs kombiniert wurden. Die Abgasendrohre ließ der Scheich mit 24-karätigem Gold überziehen. Das ist aber noch nicht alles: Denn erstmals in der Firmengeschichte wurden die Fahrzeuge ohne Porsche-Wappen ausgeliefert. Der Vorstand hatte zugestimmt, dass die Exclusive-Abteilung das goldene Familienwappen auf der Fronthaube, den Nabendeckeln sowie auf Lenkrad und Schalthebel platziert.

