



PORSCHE

Swiss Car Register, Porsche Spezial

Karosserien der Carrosserie Beutler & Co., Gebrüder Ernst und Fritz Beutler, Thun

Ausbildung und Anstellungen als Autospengler

Fritz Beutler absolvierte von 1930 bis 1933 eine Lehre als Autospengler in der Carrosserie Worblaufen, Fritz Ramseier & Cie. So weckte er bei seinem jüngeren Bruder Ernst das Interesse am Karosseriebau. Zuerst als Handlanger in Worblaufen angestellt, entdeckte Hans Ramseier, der Meister der Spenglerei, das Talent des jungen Ernst zum Karosseriebau. Mit Engagement und Freude trat Ernst dann am 15. April 1932 seine Lehrstelle als Autospengler an, die er am 14. April 1935 abschloss. Nach der Artillerie-Rekrutenschule trat Ernst zuerst eine Stelle bei der Carrosserie Eckert in Zürich an und wechselte dann bald in die Carrosserie Tüscher & Co. an der Hardturmstrasse in Zürich, wo er jedoch nicht lange tätig blieb. Auf Wunsch seines Bruders und seines Lehrmeisters kehrte er 1936 wieder in die Carrosserie Worblaufen zurück, wo er bis 1945 blieb. Die nächste Station war dann bei Hermann Graber in Wichtrach, wo er 2,50 Franken pro Stunde (gegenüber 1,50 Franken in Worblaufen) verdiente.

In seiner Freizeit fertigte der talentierte Ernst ein Modell eines Bentley im Massstab 1:10 an und zeigte es stolz seinem Patron Hermann Graber. „Bütler, so was macht man im Kindergarten“, gab ihm Hermann Graber zu verstehen; seine Motivation für Graber zu arbeiten, war auf dem Nullpunkt angelangt. Mit ein Grund, warum sein Wunsch zur Selbstständigkeit immer stärker wurde.

1947 Start in die Selbstständigkeit

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen startete Ernst Beutler 1946 mit einer eigenen Carrosserie-Spenglerei in Thun-Dürrenast für Neuanfertigungen, Reparaturen und Umänderungen. Im Mai 1948 gab sein älterer Bruder Fritz seine Anstellung als Schlosser bei der Carrosserie Worblaufen, Fritz Ramseier & Cie. auf und unterstützte den Bruder in inzwischen eigenen Räumlichkeiten an der Gwattstrasse in Thun, die dank eines Investors für ihre Zwecke neu gebaut worden waren. Der erste Auftrag für den Aufbau einer Personenwagen-Spezialcarrosserie war ein Cabriolet auf einem Salmson-Chassis, dann folgten Cabriolets und Coupés auf Chassis von Healey, MG, Lancia und Bristol. Lastwagenkabinen sorgten für andauernde Vollbeschäftigung.

Zusammenarbeit mit Porsche

(nach handschriftlichen Aufzeichnungen von Ernst Beutler, 1997)

„Die Zusammenarbeit 1948/49 mit Vater Professor Ferdinand Porsche war ein besonderes Erlebnis. Er war überzeugend, bestimmt und unkompliziert. Nach dem grossen Erfolg (6 Cabriolets) war eine weitere Produktion in Thun unmöglich. Porsche wechselte von Gmünd nach Stuttgart und arbeitete neu mit den Reutter-Karosseriewerken zusammen.“

„1958 kam es wieder zu einer Zusammenarbeit mit Porsche. Unser Projekt, ein vierplätziges Coupé zu bauen auf dem Chassis 356-S-90, fand Zustimmung. Das Fahrgestell wurde in unserer Werkstatt um 250 mm verlängert. Die Lehre und das Fertigungsgestell wurden in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren von Porsche angefertigt. Der Erfolg war sehr gut, aber die Produktion bei uns zu klein. Es folgte nun der Porsche 911 mit mehr Platz hinten. Fahrgestell-Import durch unsere Firma direkt.“

Nach Aussagen von Ernst Beutler im Jahr 1997 (laut Zitat von Ernst Beutler im „SonntagsBlick“, Artikel vom 9.11.1997) meldete sich Professor Ferdinand Porsche 1948 bei Ernst Beutler höchstpersönlich. „Ich gebe Ihnen ein paar Masse von

meinem Coupé – machen Sie mir einen Vorschlag für ein Cabriolet.“ Schon bald schickte er eine Offertzeichnung im Massstab 1:10 nach Gmünd. Professor Porsche kam extra für drei Tage ins Berner Oberland. Er habe ihn damals mit seinem VW Käfer abgeholt. Doch schon nach einigen Metern hätte der Professor zu ihm gesagt: „So kann man nicht VW fahren – lassen Sie mich mal“. Dann sei er wie ein Wilder losgefahren.

Aufzeichnungen von Marco Marinello aus Gesprächsnotizen mit Ernst Beutler im Mai 1989:

„Im Juni 1948 die erste Anfrage von Herrn Bernhard Blank für die Entwicklung eines Prototyps auf Porsche 356 Chassis als Cabriolet Carrosserie. Ein Chassis war bei Blank ausgestellt. Im Juli 1948 unser erster Besuch in Gmünd, Kärnten, bei Professor Porsche sen. Danach Erstellen eines Entwurfs von uns im Masstab 1:1 für Cabriolet- Carrosserie. August 1948 erhielten wir den definitiven Auftrag für den Bau und Weiter- Entwicklung. Im September 1948 Besuch von Prof. Porsche und Hr. Komenda in Thun. Im Februar 1949 war der Prototyp fertig und wurde im März 1949 in Genf auf dem Automobilsalon ausgestellt. Der Erfolg und die Beachtung waren gewaltig. Am 21. März 1949 bestellt Bernhard Blank weitere fünf Cabriolets, die innert 8 Monaten gebaut wurden. Circa alle zwei Wochen wurde ein Chassis angeliefert.

Preis Karosserie Prototype CHF 8'000.00

Preis Karosserie 5er-Serie CHF 7'000.00 ab Thun“

Im Februar 1949 war der Prototyp fertig, rechtzeitig vor dem Genfer Automobilsalon im März, wo die Cabriolet-Version des 356 von Beutler (Chassis Nr. 356/2_002) eine Attraktion am Stand von Porsche war. So kam es, dass die Carrosserie Beutler mit der Carrossierung einer Serie von fünf weiteren Cabriolets beauftragt wurde. Nach dem Umzug von Porsche nach Stuttgart wurde dort mit der Karosserie Reutter zusammengearbeitet.

Spezialkarosserien auf Porsche 356 Chassis aus Gmünd

Chassis 356/2-002

Beutler Kommissions-Nr. 1030: der „Prototyp“

Mit der Kommissions-Nr. 1030 folgte am 6. Januar 1949 der erste Auftrag vom Bernhard Blank, Zürich für ein Porsche Cabriolet auf Porsche Chassis Nr. 356/2-002 mit Motor Nr. 356-6-021343. Die Karosserie wurde in blau lackiert und die Sitze mit grauem Kunstleder (Stamoid) überzogen. Blank konnte die Nummer 002 an Fräulein Jolantha Tschudi aus Zürich verkaufen, die das Cabriolet am 2. April 1949 immatrikulierte. Nach dem Stand der heutigen Nachforschungen soll die Nummer 002 1961 beim letzten Halter ausgebrannt sein.

Chassis 356/2-003 (einziges noch erhaltenes)

Beutler Kommissions-Nr. 1033-01 (eins von fünf)

Das Chassis Nr. 003 wurde am 6. Juni 1948 im Zollfreilager in Zürich verzollt und von Blank an Ernst Beutler zur Carrossierung überführt. Die Karosserie wurde in Dunkelrot lackiert und die Sitze mit beigefarbenem Kunstleder (Stamoid) überzogen, das Verdeck war ebenfalls in Beige. Nach der Fertigstellung der Karosserie durch Beutler wurde die Nummer 003 am 9. Juni 1949 an Blank abgeliefert. Blank zeigte die Nummer 003 auf der V. Internationalen Schönheitskonkurrenz für Automobile in Luzern. In der Berichterstattung (ACS Clubzeitung 1949) von der Schönheitskonkurrenz von Luzern wird in der Bildlegende berichtet, dass der Porsche-Sportwagen, der aus dem Volkswagen hervorgegangen sei, mit einer Karosserie von Beutler, Thun, durch Bernard Blank vorgeführt worden sei. Er habe einen ausgezeichneten Eindruck hinterlassen, obwohl er als Sportwagen aufgrund des Bewertungsschemas in der Gesamtpunktzahl hinter zahlreichen Serienfahrzeugen zurückstehen musste. Eine Goldmedaille für den ersten Preis in der Kategorie II, Gruppe B, Klasse 3 ist immer noch am Armaturenbrett montiert.

Gemäss den Recherchen von H. P. Wyssmann kaufte der ungarische Graf Ladislaus Almásy (bekannt aus dem Film „Der englische Patient“) die Nummer 003 zusammen

mit zwei Coupés aus Gmünd. Im Herbst 1949 konnte die Nummer 003 an Mohamed Taher, damals Präsident des Automobilclubs von Ägypten und Neffe von König Faruk, verkauft werden. Im Land der Pyramiden blieb die Nummer 003 bis zum Sturz von König Faruk. 1952 kam die Nummer 003 zurück in die Schweiz und fand in Zürich eine neue Eigentümerin. Von Zürich kam das Fahrzeug nach Burgdorf, wo es ein Zahnarzt am 30. März 1954 immatrikulierte und nach sechs Jahren am 2. April 1960 an einen Berner Fürsprecher verkaufte. Ab 1966 wurde die Nummer 003 22 Jahre als Leihgabe im Verkehrshaus Luzern ausgestellt und von 1988 bis 1990 vollständig restauriert. Vor wenigen Jahren wurde die Nummer 003 in den nördlichen Teil der Schweiz verkauft.

Chassis 356/2-021

Beutler Kommissions-Nr. 1033_02 (zwei von fünf)

Die Karosserie wurde in Grün lackiert und die Sitze mit beigefarbenem Kunstleder (Stamoid) überzogen, das Verdeck war ebenfalls in Beige. Nach der Fertigstellung der Karosserie durch Beutler wurde die Nummer 021 am 9. Juni 1949 an Blank abgeliefert und am 3. Februar 1951 von Hans Schuler immatrikuliert.

Chassis 356/2-024

Beutler Kommissions-Nr. 1033_03 (drei von fünf)

Die Karosserie wurde in Beige lackiert und die Sitze mit rotem Kunstleder (Stamoid) überzogen, die Farbe des Verdecks ist unbekannt. Nach der Fertigstellung der Karosserie durch Beutler wurde die Nummer 024 am 7. Mai 1949 an Blank abgeliefert.

Am 26. Oktober 1949 wurde sie von Dr. Walter Honegger, einem Mitarbeiter der Redaktion der „Automobil-Revue“, immatrikuliert.

Chassis 356/2-028

Beutler Kommissions-Nr. 1033_04 (vier von fünf)

Die Karosserie wurde in Blau lackiert und die Sitze mit beigefarbenem Leder überzogen, das Verdeck war ebenfalls in Beige. Nach der Fertigstellung der

Karosserie durch Beutler wurde die Nummer 028 am 9. Juni 1949 an Blank abgeliefert. Am 17. April 1949 wurde sie von Dr. Peter Treadwell immatrikuliert.

Chassis 356/2-030

Beutler Kommissions-Nr. 1033_05 (fünf von fünf)

Die Karosserie wurde in Grau lackiert und die Sitze mit rotem Kunstleder (Stamoid) überzogen, das Verdeck war ebenfalls in Beige. Nach der Fertigstellung der Karosserie durch Beutler wurde die Nummer 030 am 9. Juni 1949 an Blank abgeliefert. Das Fahrzeug wurde von Dr. Robert Fröhlicher immatrikuliert. Der Zeitpunkt ist unbekannt.

Quellen:

Aufzeichnungen/Aussagen von Ernst Beutler (1997), Archiv Carrosserie Worblaufen, Archiv SCR Swiss Automotive Documentation and Research Center, 5745 Safenwil