

Translate this website automatically 



Pietro Frua	Italsuisse	Quellen	Links	Impressum
Vita	Studios	Entwürfe		
Fahrzeuge	Fahrzeugregister	Events		
1939–1949	1950–1959	1960–1969	1970–1981	

VW-Porsche 914/6 Hispano-Alemán (1971)

Hispano Alemán Vizcaya

Comm. 365



Im März 1970 kaufte der spanische Porsche-Importeur Werner Bernhard Heiderich (der sich in den USA Verne Ben Heiderich nannte; die in der bisherigen Literatur fast ausschließlich angegebene Schreibweise Heidrich ist nicht korrekt) einen VW-Porsche 914/6 (Design: Gugelot Design GmbH, Neu-Ulm; designverantwortlicher Prokurist: Hans Diener) mit Mittelmotor. Da er ihm zu häßlich war, wollte er ihn in Italien mit einer neuen Karosserie versehen lassen und überführte das Fahrzeug direkt bei der Abholung von Stuttgart nach Turin. Er versuchte es zunächst bei [Giorgetto Giugiaro](#), der zu dieser Zeit jedoch zu beschäftigt war. Deshalb wandte sich Heiderich an [Pietro Frua](#), der den Wagen nach seinen Wünschen neu karosierte. Der Wagen sollte so weit wie möglich wie der Mercedes-Benz C111 mit Wankelmotor aussehen, inklusive dessen Flügeltüren. Frua erfüllte Heiderichs Wünsche, ließ jedoch die Flügeltüren vermutlich auf Grund der technischen Schwierigkeiten weg, was Heiderich ärgerte. Um sicherzustellen, dass die Fahrleistungen dem Aussehen entsprachen, wurde der Motor in Turin von Heiderichs Mechaniker Antonio Santez unter Verwendung anderer Kolben und Pleuel (u.a. Teile des Porsche 906 Carrera 6) auf 2,4-Liter aufgebohrt und die Leistung auf 225 PS erhöht (Auto Motor und Sport, Heft 7, 1971; Christophorus, Heft 110, 1971; Heiderich, mündliche Mitteilung).

Das Fahrzeug wurde auf dem Genfer Salon im März 1971 ausgestellt. Dort sah der Porsche PR-Chef und Rennleiter Fritz Huschke von Hanstein den Wagen und informierte telefonisch Ferry Porsche, der daraufhin extra nach Genf fuhr, um ihn sich zu anzusehen. Da er ihm sehr gefiel, stimmte er einer Teillieferung an Heiderich für den Bau einer limitierten Kleinserie in Madrid zu (Heiderich, mündliche Mitteilung). Ernst-Otto Filius, der Geschäftsführer der VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft zeigte aber auch Interesse, den Wagen von Porsche in Stuttgart bauen zu lassen ([Long 1997](#), [Lichtenstein 2003](#)).



Werner B. Heiderich



Pietro Frua



Frua und Heiderich

Heiderich mit Frau, Henschke
von Hanstein und Ferry
Porsche

Heiderich hatte 200.000 DM für den Entwurf und Bau des Prototypen bezahlt. Frua war jedoch der Meinung, dass Heiderich nur das Ausstellungsfahrzeug, nicht aber die Nachbaurechte gehörten. In Folge des sich ergebenden Streits ließ Frua den Wagen nach dem Automobilsalon vom Schweizer Zoll beschlagnahmen. Der sich anschließende Rechtsstreit wurde erst 1976 in dritter Instanz von einem Turiner Gericht zu Gunsten von Heiderich entschieden. Da die Produktion des VW Porsche 914 bereits Ende 1975 nach 118.927 gebauten Exemplaren (inkl. Sondermodelle; Long 1997) ausgelaufen war, blieb es bei dem Einzelstück.

Historie

1.3.1970 Abholung (R-Datum = Rechnungsdatum?) des Basisfahrzeuges Porsche 914/6 (US-Ausführung, C-Nummer 02)
 Fahrgestellnummer 9140430980, Motornummer 6404584, Getriebeummer 7501004
 Farbe: Zitronengelb (2910), innen: schwarzes Kunstleder, Sitze mit Flechtnarbenprägung (11)
 Ausstattung: US-Band-Radio (Blaupunkt Frankfurt, M-Nummer 453)

1.3.1970 1. Besitzer Werner Bernhard Heiderich, Madrid (E)

6.7.1970 Zeichnung Diss. 866 durch **Pietro Frua**

1970/1971 Bau der Karosserie im Studio Technico Pietro Frua



11.–21.3.1971 Ausstellung auf dem Frua-Stand beim 41. Internationalen Automobilsalon in Genf gemeinsam mit dem BMW 2002 GT4 Coupé (II)



21.3.1971 Beschlagnahme des Fahrzeuges durch den Schweizer Zoll
Fahrzeugstandort beim Schweizer Zoll in Genf

4/1972 14. Salón Internacional del Automóvil de Barcelona (22.4.–2.5.1972): Interview von Werner B. Heiderich durch Polo Villaamil für die Zeitung Gaceta



1976 Besitzer (wieder) Werner B. Heiderich (Automóviles Hispano-Alemán s.a., seit 1966 Porsche-Importeur für Spanien), Madrid (E)



Heiderich am Steuer seines Porsche 914/6 Hispano-Alemán

24.4.–4.5.1976 Ausstellung auf dem 18. Salón Internacional del Automóvil de Barcelona (E) unter der Bezeichnung Hispano Alemán Vizcaya gemeinsam mit dem Citroën SM Coupé (1972) und dem BMW 3.0 Si Coupé (1975); 8. Platz (Trofeo Delegacion Provincial de Sindicatos) beim XI. Festival de la Elegancia en el Automovil y Motocicleta



23.4.–3.5.1977 Ausstellung auf dem 19. Salón Internacional del Automóvil, Barcelona (E)

197x Fahrzeug mit neuen Plaketten versehen: „Diseño: Ben Heiderich, Fabricacion: Talleres [span. Werkstätten] Hispano-Aleman“
5/2002 Rätselfrage "Mystery Car Competition" in Classic & Sports Car (21. Jahrgang, Heft 2, Mai 2002)



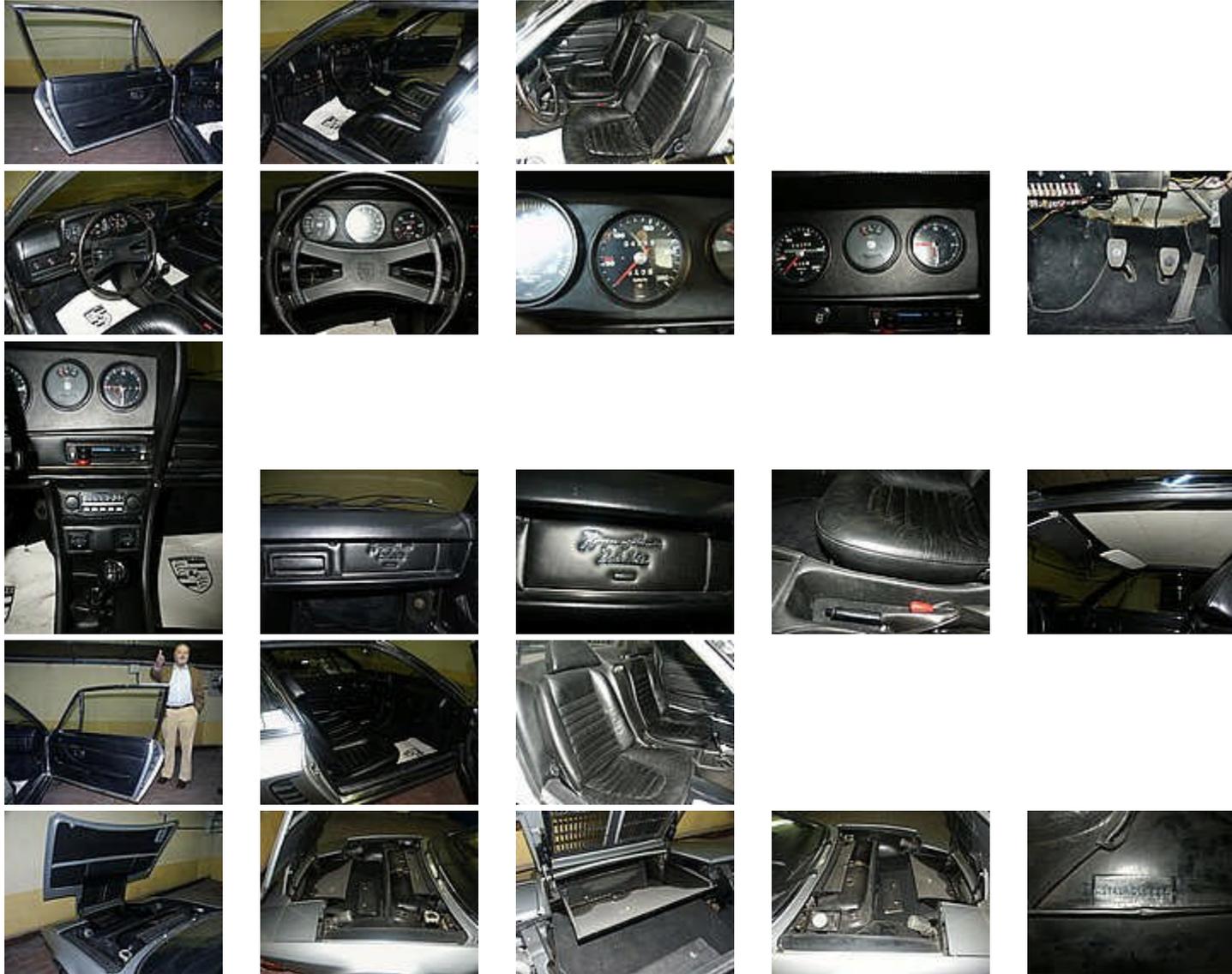
28.10.2003 Fotos Norman E. Hawkes, Hesse (GB)



30.10.2004 (km 4.749) Interview von Werner B. Heiderich durch Stefan Dierkes und David Santamans
Fahrzeug ist seit 1977 nicht mehr gefahren und nicht fahrbereit









5.5.2005 Rätsfrage "Mystery Car Competition" in Classic and Sports Car (24. Jahrgang, Heft 3, Juni 2005)



[Quellen: Long 1997; Hawkes 2004; Werner B. Heiderich, mündliche Mitteilung am 16.1. und 30.10.2004, F.A. Porsche AG, sowie die im Text zitierten]

Technische Daten

Basisfahrzeug	Porsche 914/6
Motor	luftgekühlter, vor der Hinterachse liegender 6-Zylinder-Boxermotor(Mittelmotor) aus Leichtmetall, Trockensumpfschmierung, geschmiedete Kurbelwelle mit 8 Gleitlagern, zwei durch Zwischenwelle und je eine Duplex-Kette angetriebene obenliegende Nockenwellen, V-förmig hängende Ventile (ohv), zwei Dreifachvergaser (Weber)
Bohrung x Hub	
Hubraum	2.400 cm ³ (Serienmotor: 1.991 cm ³)
Leistung	225 PS
max. Drehmoment	
Leistungsgewicht	
Kraftübertragung	5-Gang-Getriebe hinter der Hinterachse, Einscheibentrockenkupplung
Vorderachse	Querlenker unten, Längs-Federstäbe, Stabilisator?, Zahnstangenlenkung (ZF) mit Sicherheitslenksäule
Hinterachse	Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator?
Bremsen	Zweikreis-Hydraulik, Scheibenbremsen vorn und hinten
Karosserie	Fahrgestellnummer 9140430980 selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Länge x Breite x Höhe	(Serienmodell: 3.985 x 1.650 x 1.240 mm), Radstand 2.450 mm
Leergewicht	
Höchstgeschwindigkeit	ca. 230 km/h, Beschleunigung von 0–100 km/h: ca. 7 Sekunden
Verbrauch	
Bauzeit	1971
Neupreis	geplant: 35.000 DM (Basismodell: 20.000 DM); Prototyp: 200.000 DM
Stückzahl	1

Verwandte Fahrzeuge

[Citroën SM Coupé \(1972\)](#)

[Fiat 130 Coupé \(1973\)](#)

Audi 100 S Mittelmotor-Coupé (1974)

Copyright © 2001–2007 Registro Pietro Frua | Alle Rechte vorbehalten | [Impressum](#) | Letzte Änderung: 10.4.2007
Bei inhaltlichen Korrekturen und Ergänzungen oder technischen Problemen bitte Nachricht an info@pietro-frua.de