Die Zwillinge Knut und Falk Reimann träumten schon 1952 in ihrer Schlosserlehre von einem eigenen PKW. Aus Geldmangel konnte nur an einen Eigenbau gedacht werden. Die Wahl fiel auf Volkswagen. l954 wurde der erste Porsche-Eigenbauwagen in Dresden von der Verkehrspolizei zugelassen.

**Zu seiner Geschichte**

Zum Ende des Krieges verblieb nach den letzten Schlachten im Raum südlich von Berlin reichlich Fahrzeugmaterial der Deutschen Wehrmacht - unter anderem VW-Kübelwagen. Anwohner dieser Gegend interessierten sich vorwiegend für den VW-Kübelwagen, um sich zu motorisieren. Beherzte Leute beschafften sich so aus den Wäldern komplette Fahrzeuge, Baugruppen und Ersatzteile.

Nachdem die Gebüder Reimann diesbezüglich Informationen hatten, begaben sie sich mit ihrer Seitenwagen-BMW in Teupitz auf Spurensuche, wurden fündig und erwarben nahezu alles, was zum Aufbau eines Kübelwagenfahrgestells notwendig war.

In ihrer Dresdner Garage begann dann der Umbau des Geländewagenfahrgestells auf die ursprüngliche PKW-Version. Dazu musste die Vorderradaufhängung an den beiden Längslenkern verändert werden, um die normale Bodenfreiheit zurückzugewinnen. An den Hinterrädern wurden die Untersetzungsgetriebe entfernt und die Getriebehalbachsen wieder direkt in die Bremstrommeln geführt. Das Sperrdifferenzial im Getriebe blieb erhalten. Der Hubraum des Kübelwagenmotors mit seinen 1100 ccm entsprach dem des KdF-VW-Motors.

Inzwischen studierten die Gebrüder Reimann Kraftfahrzeugtechnik an der Technischen Hochschule in Dresden bei Prof. Alfred Jante.

Als Karosserie sollte ein möglichst formgetreuer Nachbau des Urporsches 356 verwirklicht werden. Als Karosseriebauer fand man den begabten Handwerker Arno Lindner in Mohorn bei Dresden. Bis dahin hatte Herr Lindner keine Sportwagen, sondern Kutschen, Spezialfahrzeuge und Fahrerhäuser für Lastkraftwagen mit Holzunterkonstruktion gebaut.

Eines Tages im Jahr 1953 kamen die jungen Zwillingsbrüder Knut und Falk Reimann mit einem ungewöhnlichen Auftrag zur Firma Lindner: Es sollte ein Sportcoupee gebaut werden, das dem Urporsche 356 entsprach. Sie hatten Konstruktionspläne, nach denen das Fahrgestell um 30 cm länger sein musste als das der selbsttragenden Porschekarosserie, da als Basis die Bodenplatte des Kübelwagens diente. Der Firmenjunior Helfried Lindner beratschlagte mit seinem Vater, ob man den wenig lukrativen Auftrag als Pilotarbeit annehmen sollte. Sie wagten es und begonnen mit dem Bau des ersten Lindner-Porsches.

Die Fahrzeugbaustudenten fertigten detaillierte Zeichnungen im Maßtab 1:1 auf großen Tafeln mit Längs- und Querschnitten in verschiedenen Ebenen an, um die Karosserieherstellung zu ermöglichen. Das Gerippe der Karosserie bestand im oberen und den Seiten-bereichen aus Eschenholz, im unteren Bereich, sowie vorn und hinten aus feinen Stahlprofilen. Über diese wurden die Bleche nach alter Handwerkskunst gespannt und getrieben.

Da Tiefziehblech in der DDR nicht verfügbar war, ergab sich die Möglichkeit, in einer alten Ford-Werkstatt 15 leicht gewölbte Motorhauben eines amerikanischen Lastkraftwagens zu erwerben, die auf dem Dachboden lagerten und nicht mehr gebraucht wurden.
Aus diesem qualifizierten Tiefziehblech wurde nun die Haut der Karosserie unter Verwendung der vorhandenen Wölbungen in Einzelteilen getrieben und zusammengeschweißt, wie in beigefügten Fotos zu ersehen ist.

Nach der Lackierung des Fahrzeuges bei einem erfahrenen Handwerker im Nachbarort Grumbach folgte die weitere Aufrüstung wieder in der eigenen Dresdener Garage.

Die ungeteilte Windschutzscheibe aus Verbundglas speziell für den Holzrahmen der Lindners wurde in einer Glasfabrik in Zehdenik nördlich von Berlin als Einzelstück angefertigt.
Auf dem Wege dorthin wurden die Reimanns mit ihrem Freund von der Sowjetarmee verhaftet und unter Tiefstrahlern länger als eine Nacht in einer Kaserne verhört, da sie unter Spionageverdacht standen. Sie hatten nämlich neben einem schönen See ein Foto des nicht verglasten Porsches gemacht.

Die vorderen und hinteren Sitze sowie die Türverkleidungen wurden handwerklich  erstellt. Das Armaturenbrett schnitzte ein Liebhaber aus Nussbaumholz.

Besonders ist zu erwähnen, dass die Spengler-Meister Arno und sein Sohn Helfried Lindner die Karosse mit Liebe und Hingabe als Pilotprojekt erstellten und von den Gebrüder Reimann lediglich 3.500.- DM-Ost erbaten. So kam es auch, denn die Lindners bauten in der Folgezeit noch 13 Stück solcher Porsche-Eigenbau-karosserien.

Die Krönung der mühsamen Arbeit war nach der technischen Überprüfung des Fahrzeuges die Vergabe der Genehmigung zur Teilnahme am Öffentlichen Straßenverkehr durch das Präsidium der Volkspolizei in Dresden, das auch die Aufbaugenehmigung erteilt hatte.

Im Sommer 1954 führte der Weg in das Porschewerk Stuttgart-Zuffenhausen. Das Ziel des Besuches war, Teile zu bekommen, mit denen man den 1100 er Kübelwagenmotor zum l300 er Urporschemotor aufrüsten konnte. Mit dem Eigenbauwagen in die Versuchsabteilung des Porschewerkes gelassen, wurde man mit Zurückhaltung empfangen, da Fahrzeugimitationen dem Ansehen des Werkes schaden. Langsam entspannte die Situation, und den Studenten aus der DDR wurde die Versuchsabteilung sowie das Konstruktionsbüro gezeigt. Dem Wohlwollen des Versuchsleiters, Herrn Emmerich, und der persönlichen Intervention des Herrn Porsches, die augenscheinlich die fachlichen Leistungen der DDR- Porschefans würdigten, war es zu verdanken, dass alle erwünschten Ersatzteile wie Nockenwelle, Zylinder, Kolben, Zylinderköpfe und Fallstromvergaser kostenlos Übergeben wurden. Hochzufrieden aber mit gewissen Befürchtungen wurde die Grenze in die DDR überschritten.

In den folgenden Jahren wurden mit dem stärkeren Motor, aber immer noch mit den Seilzugbremsen des Kübelwagens, Fahrten zum Grossglockner, zum Genfer See, nach Paris, Rom und die Benelux-Länder unternommen. Um gegenüber den Behörden der DDR unerkannt zu bleiben, reiste man teilweise mit befristetem bundesdeutschen Reisepass, sowie mit der ovalen Zollnummer.

Als Anekdote soll erwähnt werden, dass die Zwillinge aus Geldgründen nur eine Fahrerlaubnis erwarben, mit der sie 6 Jahre lang Europa bereisten. Diese im Handschuhkasten deponiert, wurde bei Kontrollen den jeweiligen Gesetzeshütern vorgezeigt. Niemals gab es Konflikte.

Bis 1961 wurde der geliebte Wagen, von den Reimanns " Porscheli " genannt, gefahren.

Da die Gebrüder Reimann mit anderen Kommilitonen der Technischen Hochschule Dresden im Zusammenhang mit dem Mauerbau in Berlin zu schweren Zuchthausstrafen wegen Menschenhandel verurteilt wurden, konnte das Fahrzeug nicht weiterleben.