

CLASSIC DRIVER

[Porsche 356 A 1600 Speedster](#)

Porsches US-Botschafter

Text: [Manfred Jerzembek](#)

Fotos: Hugh Hamilton ©2011 Courtesy of [RM Auctions](#)

Leicht und wendig - was heute wieder als oberste Prämisse nicht nur im Sportwagenbau gehandelt wird, realisierte Porsche in den 1950er Jahren bereits eindrucksvoll. Impulse aus den Vereinigten Staaten führten damals zum kompromisslos-puristischen Porsche 356 Speedster. Classic Driver stellt diese geniale Fahrmaschine aus dem letzten Modelljahr 1958 vor.

Hollywood-Schönheiten bewegen sich nicht nur in den berühmten Filmstudios, sie können auch in einem Automobilmuseum anzutreffen sein. Etwa im renommierten kalifornischen Petersen Automotive Museum. Dort steht einer der weltweit am besten restaurierten Porsche 356 Speedster, genauer gesagt ein 356 A 1600 Speedster aus dem letzten Modelljahrgang 1958. Für Enthusiasten wird die spezielle Bedeutung dieses im dezenten Aquamarinblau lackierten Exemplars ersichtlich, wenn der Name Tim Goodrich genannt wird. In der Werkstatt dieses renommierten Spezialisten für Porsche 356-Modelle im US-Bundesstaat Oregon reifte in zweijähriger Tätigkeit dieser Speedster unter Beachtung striktester Vorgaben zum nach Expertenmeinung vielleicht bestrestaurierten Exemplar seiner Art heran. Es wurden ausschließlich Originalteile verwendet und wiederaufbereitet. Das Fahrzeug ist das letzte der von Tim Goodrich erneuerten 356 Speedster, während die anderen Exemplare sich in Porsche-Besitz befinden und im Firmenmuseum in Stuttgart-Zuffenhausen zu sehen sind.

Kometenhaft war er, der Aufstieg Porsches zum anerkannten Mitbewerber im heißumkämpften Sportwagenmarkt der 1950er Jahre. Als nach den mutig erkämpften ersten sportlichen Erfolgen, speziell bei den 24 Stunden von Le Mans, das Augenmerk der Enthusiasten sich immer stärker auf das junge Stuttgarter Unternehmen richtete, kam dem charismatischen New Yorker Automobilimporteur Max Hoffman eine glänzende Idee: Porsche solle doch vom Modell 356 eine nochmals sportlichere, für die Wünsche seiner amerikanischen Kunden optimierte Version auflegen! Hoffman zeigte sich angetan vom bereits 1952/53 gebauten „America-Roadster“, doch er übte Kritik an dessen ambitionierter Preisgestaltung. Deshalb galt die Vorgabe, einen Preis von 3.000 US-Dollar nicht zu überschreiten. Gesagt, getan: Unter Leitung von Chefentwickler Erwin Komenda entstand im Frühjahr 1954 der Prototyp, dessen puristisches Design die anvisierte Zielgruppe sportlich engagierter Individualisten sofort begeisterte.

Konsequenz im Detail

Der 356 Speedster (Typ 540) mit Ganzstahl-Karosserie debütierte im Herbst 1954, und er wurde von Porsche wie versprochen zu einem Preis von 2.995 Dollar angeboten. In vier Produktionsjahren entstanden über 4.800 Einheiten. Mit 3.950 mm Länge, 1.670 mm Breite, aber nur 1.220 mm Höhe sind die Proportionen bei einem Radstand von 2.100 mm dem Stil der Zeit entsprechend sportlich orientiert. Hauptmerkmal ist die extrem flache Frontscheibe mit dem verchromten und an den oberen Ecken stark gerundeten Scheibenrahmen. Da der Speedster von seinen Vätern als vorwiegend offen zu fahrender Sportwagen konzipiert wurde, kam für den Regenschutz lediglich ein ungefüttertes Notverdeck mit Kunststoff-Heckscheibe zum Einsatz. Dadurch reduziert sich die Kopffreiheit im Vergleich zum 356 Cabriolet. Die Türhöhe ist um 35 mm niedriger als bei den anderen 356er-Versionen, es gibt keine Kurbelfenster, sondern aufsteckbare Seitenscheiben. Im Innenraum geben einfache Schalensitze guten Seitenhalt, das neu entwickelte Armaturenbrett wartet mit drei Rundinstrumenten auf, das Zündschloss ist beim Speedster stets rechts angeordnet. Auf ein Handschuhfach wurde verzichtet – Konsequenz im Detail sozusagen...

Der hier gezeigte Speedster 1600 (allein die Arbeiten für die Neuaufbereitung der Originallackierung verschlangen rund 80.000 Dollar beim Spezialisten Junior Conway) stammt aus dem Modelljahr 1958 und wurde stets in Kalifornien bewegt. Er basierte damit bereits auf der Baureihe 356 A, die im Herbst 1955 mit einschneidenden Verbesserungen in Produktion ging. Neue 1,6 Liter-Leichtmetall-Motoren ließen das Volkswagen-Erbe zugunsten Porsche-eigener Konstruktionsmerkmale noch deutlicher in den Hintergrund treten. In der Version 356 A 1600 leistet das Vierzylinder-Boxer-Triebwerk 60 PS bei 4.500/min, eine leistungsgesteigerte Ausführung im 356 A 1600 Super kommt auf 75 PS bei 5.000/min. Der in unserem Exemplar verwendete 1600er-Motor (Typ 616/1) wird auch als „Dame“ bezeichnet.

Eine Frage des Gewichts

Eine nach heutigen Maßstäben geringe Nennleistung und das ebenfalls moderate Drehmoment von 110 Nm bei 2.800/min relativieren sich bei 815 kg Gewicht sofort. Als Höchstgeschwindigkeit werden 160 km/h erreicht, aus dem Stand beschleunigt der 1600 Speedster in 16,5 Sekunden. Die Vorderradaufhängung

wartet mit Kurbellenkern und Federstäben auf, hinten kommt eine Pendelachse mit Federstäben zum Einsatz. Reifen der Größe 5,60 x 15 sind auf 15 Zoll-Stahlscheibenrädern (4,5 J x 15) montiert. Das US-Magazin „Motor Trend“ urteilte im Juli 1955 über die Fahreigenschaften: „Fahrzeuggröße, Leistung, die leichtgängige Schaltung und Lenkung garantieren Fahrspaß. Die Bremsen sind extrem gut, und für einen so kleinen Sportwagen offeriert der Speedster einen hohen Abrollkomfort.“ Die im Testbericht so sehr gelobten Trommelbremsen stammten übrigens von Teves, sie kommen an Vorder- und Hinterachse mit jeweils 280 mm Durchmesser zum Einsatz.

Zu den Besonderheiten des 1958er Modelljahrgangs (556 Einheiten beider Ausführungen bis August 1958 produziert) zählen einige Verbesserungen, die sukzessive bereits ab Frühjahr 1957 in die beim Karosseriebauer Reutter erfolgende Fertigung eingeflossen waren. Dazu gehören die im März 1957 geänderte Anordnung von Kombiinstrument und Tachometer und neu gestaltete tropfenförmige Heckleuchten sowie der ab September 1957 erfolgte Wechsel bei der Gemischaufbereitung zu Doppel-Fallstromvergasern Zenith 32 NDIX. Die Motoren profitierten von einem neuen Kurbelgehäuse mit verbessertem Ölkreislauf. Ebenfalls erwähnenswert: die neue und präziser agierende Schnecken-Lenkung von ZF, eine neue Tellerfeder-Kupplung, das geänderte Verdeck mit größerer Heckscheibe und einem Plus an Kopffreiheit. Außerdem ist ein Kunststoff-Hardtop lieferbar und es gab eine subtile Änderung des Heckdesigns: die Endrohre der Abgasanlage mündeten durch die Stoßstangenhörner.

Der von Tim Goodrich restaurierte Porsche 356 A 1600 Speedster kommt im Rahmen der RM-Scottsdale-Auktion am 19. und 20. Januar 2012 zum Aufruf. Der Schätzwert liegt bei 300.000 bis 375.000 US-Dollar. [Klicken Sie hier zum Angebot](#). Weitere Informationen unter www.rmauctions.com.

Technische Daten

Fahrzeugtyp: zweitüriger Sportwagen in Ganzstahl Bauweise (Porsche Typ 540)

Baujahr: 1958

Motor: 1,6 Liter Vierzylinder-Boxermotor im Heck

Max. Leistung: 60 PS bei 4.500/min.

Max. Drehmoment: 110 Nm bei 2.800/min.

Getriebe: Viergang-Getriebe (Typ 644)

Antrieb: Hinterradantrieb

Gewicht: 815 Kilogramm

Leistungsgewicht: 12,66 kg/PS

Beschleunigung: 0 - 100 km/h in 16,5 Sekunden

V-max: 160 km/h

Durchschnittsverbrauch: 7,6 Liter auf 100 km

Damaliger Preis: 11.500 D-Mark (September 1957)

Fotogalerie

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-356-1600-speedster>

© Classic Driver. All rights reserved.