Porsche 356 A Speedster

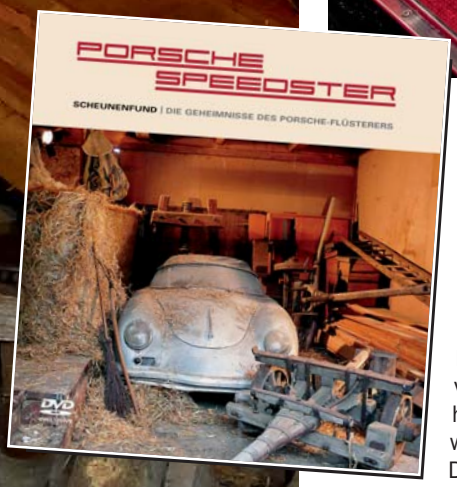
Speed-Star

Spinnennetze und Staub waren lange Zeit die einzigen Gefährten dieses ***Porsche Speedster.*** Doch nun erstrahlt er wieder in neuem Glanz – und bietet Anlass für einen Blick zurück.

Von Wolf H. Leinweber mit Fotos von Robert May

Trocken gelagert: Zwischen diesem und dem kleinen Bild unten liegen sechs Jahre – und unzählige Arbeitsstunden des Porsche Speedster-Eigners

Bakelit-Dreher: Das elegante Zweispeichenlenkrad kennzeichnet die 356 A-Cockpits, vorher gab's eine Speiche mehr. Rundum Fifties-Feeling in rotweiß – und das Zündschloss auf der rechten (!) Seite



Das Buch zur Geschichte

Der weiße 356 Speedster lagerte insgesamt knapp vier Jahrzehnte auf einem Schrottplatz und in einem Stadl, wo er beinahe vergessen wurde, bis ihn Gerhard Felfer „wachküsste". Das Druckwerk erzählt die Geschichte dieses Autos unter Berücksichtigung der Porsche-Historie. Es ist kein Buch über den Porsche Speedster im Allgemeinen, sondern über diesen Porsche Speedster im Speziellen, geschrieben mit viel Herzblut und Leidenschaft. Zahlreiche darin enthaltene Werks-Fotos aus der Zeit von 1948 bis 1950 wurden noch nie veröffentlicht. Dem Buch liegt eine DVD mit der Dokumentation der Restaurierung bei.

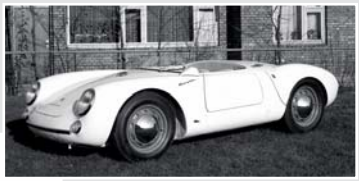
Hermann Samonig (Hg.) / Philipp Novak: Porsche Speedster – Scheunenfund. Die Geheimnisse des Porsche-Flüsterers, Verlag Johannes Heyn, 192 Seiten, inkl. DVD, € 49,–

►

Daten & Fakten *Porsche 356 A Speedster 1600 (1957)*

Vierzylinder-Boxer, luftgekühlt, 6V, 2 Solex-Fallstromvergaser, **1582 ccm, 60 PS** (44 kW) bei 4500 U/min, **110 Nm** bei 2800 U/min, Batteriezündung, Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb; vorne Kurbellenkerachse, Vierkant-Blattfederstäbe, Stabilisator und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, hinten Pendelachse mit Längsschubstreben, Drehstabfederung und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer; Trommelbremsen v/h, Spindellenkung, L/B/H **3950/1670/1220 mm,** Radstand **2100 mm,** Spurweite v/h **1306/1272 mm,** Reifendimension **5.60-15,** Tank **52 l, 2** Sitze, Leergewicht **760 kg,** 0–100 km/h **16,5 sec,** Spitze **160 km/h,** Verbrauch ca. **7,5 l/100 km**

- **Bauzeit: 1954–1959**
- **Lebenslauf:** ***1952:*** Vorläufer 356 1500 America Roadster (Typ 540) mit 70 PS, Aluminium-Karosserie, Notklappverdeck, leichten Schalensitzen; ***Herbst 1954:*** Vorstellung 356 1500 Speedster mit 55 PS; ***Modelljahr 1955:*** 356 1500 Super Speedster mit höherer Verdichtung und 70 PS; Panorama- statt Knickscheibe, Scheibenwaschanlage, Benzinuhr; ***MJ 1956:*** 356 A 1600 Speedster mit 60 PS, 356 A 1600 Super Speedster mit 75 PS, 175 km/h; sowie 356 A 1500 GS Carrera Speedster (100 PS, Königswellen-Motor, zwei Doppel-Fallstromvergaser, 200 km/h); ***MJ 1957:*** Hardtop als Sonderausstattung lieferbar; 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster mit 110 PS, Hauben und Türen aus Leichtmetall; ***MJ 1958:*** geänderte Auspuffanlage (Endrohre münden durch Stoßstangen-Hörner); 356 A 1500 GS Carrera de Luxe Speedster mit 100 PS und verbesserter Heizung; ***MJ 1959:*** Einstellung des Speedsters, Einführung des 356 A 1600 Convertible D mit 60 PS, 2+2 Sitze, höhere Windschutzscheibe, versenkbare Seitenscheiben, 356 A 1600 Super Convertible D mit 75 PS
- **Stückzahl: 4144** Speedster (davon 2910 A Speedster, zusätzlich 167 Carrera Speedster)
- **Neupreis (1957):** ca. **€ 6100,–**
- **Marktwert 2014** (guter Zustand, lt. Classic Tax): ca. **€ 150.000,–**
- **Alternativen:** Alfa Giulietta Spider, Austin-Healey 100/4, Mercedes 190 SL, MG A, Triumph TR 3



Bekannter Bruder: Der 550 Spyder war die radikalste Form eines offenen Porsches – und erlangte durch James Dean traurige Berühmtheit

Aller Anfang: Diesem Automobil verdankt Porsche alles – nicht auszudenken, wenn der 356/1 gefloppt wäre

Familie mit Racing-Genen im Blut: Jack McAfee bewegt 1953 einen 356 America Roadster artgerecht beim Rennen von Moffett Field

Ideengeber aus Übersee: Der 356 1500 America Roadster kam 1952 auf den amerikanischen Markt und wurde nur 21 Mal gebaut

Fotos: *Werk*

Dreitausend Stunden können sehr lange sein, umgerechnet nämlich rund 125 Tage oder auch über vier Monate, jeweils am Stück und rund um die Uhr. Wenn sie aber mit einer sinnvollen Tätigkeit gefüllt werden, kann jede einzelne Minute davon ein Genuss sein. Und der obersteirische Karosseriebau-Meister Gerhard Felfer hat wohl keinen Moment an der Sinnhaftigkeit seiner Tätigkeit gezweifelt, als er jenen verrotteten Porsche 356 Speedster aus einem über 20-jährigen Scheunen-Schlaf ins automobile Leben zurückholte, der nun im quasi fabriksneuen Zustand vor uns steht. Aber hat sich der Aufwand gelohnt?

Nun, für den momentanen Marktwert des 1957er Speedsters könnte sich Felfer auch einen angemessen ausgestatteten direkten Nachfahren aus aktueller Zuffenhausener Zucht in die Garage stellen. Doch lassen wir den schnöden Mammon beiseite und widmen uns zunächst der Historie dieses schmucken Sportwagens. Seine Anfänge finden sich im Porsche America Roadster von 1952, einem in Kleinstauflage produzierten Zweisitzer mit Aluminium-Karosserie, Notklappverdeck und leichten Schalensitzen. Nur 21 Exemplare wurden gebaut, bis der Porsche-Importeur in den USA, der legendäre Max Hoffman, die Zuffenhausener 1954 überzeugen konnte, den Speedster auf den Markt zu bringen. Auch dieses Modell war primär für den amerikanischen Markt gedacht, fand aber ebenso in Europa sofort seine Käufer.

Wir brechen auf zum Fototermin im immer noch existenten Stadl, der dem Porsche so lange Unterschlupf gewährt hatte. Es gießt in Strömen, doch zum Entsetzen aller Anwesenden fährt Felfer mit geöffnetem Verdeck die wenigen Kilometer den Berg hinauf. Erst nachdem der Porsche wieder trockengelegt ist und das schwarze Dach für die Fotos geschlossen wird, verstehen wir die Beweggründe des Speedster-Eigners: Das ungefütterte Stoffdach wirkt nicht nur sehr unförmig, sondern lässt auch nur schmale

Der Trick mit der Linie: Die abfallende Seitenleiste lenkt gekonnt vom massiven Hintern ab. Gut zu erkennen ist hier die flache Frontscheibe

Der Kern der Firmenphilosophie: Heckmotor, luftgekühlt. Über ein halbes Jahrhundert alt und immer noch faszinierend

Weiß im Wasser: Die Karosserie des Speedsters war gegenüber dem Coupé um 35 mm tiefergelegt. Den einsamen Nebelscheinwerfer gab's als Sonderausstattung

Sehschlitze an der Seite frei, die das Fahrvergnügen wohl deutlich nachhaltiger einschränken als das Himmelsweinen. Dass die zugehörigen Steckscheiben auch nicht wirklich zur Wärmedämmung beitragen, sei nur am Rande erwähnt.

Doch der Speedster ist ja auch kein Winterfahrzeug. Er ist ein Sonnenkind. Wahren Genuss vermittelt dieser Porsche seinen maximal paarweise anwesenden Insassen natürlich in geöffnetem Zustand. Dann untermalen die klassischen Arbeitsgeräusche des Boxers ungefiltert das Fünfzigerjahre-Fahrgefühl. Trommelbremsen rundum lassen erahnen, mit welchem Gottvertrauen damalige Sportwagenfahrer die 160 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit ausfuhren, wenngleich zeitgenössische Tester den Porsche-Verzögerern beste Wirkung attestierten. Der 356 hatte bei den damaligen Automobiljournalisten ohnehin einen Stein im Brett: Auch in puncto Federungskomfort und Fahreigenschaften erhielt er in diversen Berichten stets Bestnoten – in einer Zeit, in der Stimmen-Maximierung à la ADAC noch nicht erfunden war. Und der Speedster ist ja – seinem Namen zum Trotz – nicht nur für die schnelle Autobahn-Hatz gebaut. Vielmehr sind es kurvenreiche Landstraßen oder enge Gebirgspässe, die seinem Piloten das Herz öffnen. Wenn die Felswände das sonore Bollern des Boxers zurückwerfen und die frische Bergluft hinter die flache Frontscheibe weht, dann rücken alle modernen Verkehrsprobleme in weite Ferne.

Und nichts lenkt von der ursprünglichen Art des Autofahrens ab. Wir drehen am großen Zweispeichen-Volant ohne ▶

Servolenkung, ein Holzlenkrad gab's nur gegen Aufpreis – ebenso wie Zigarettenanzünder oder Aschenbecher. Dahinter verraten uns drei große Rundinstrumente alles wirklich Nötige. Deren Anordnung ist im Übrigen ein steter Quell ergiebiger Stammtisch-Diskussionen unter 356er-Eignern, da Tachometer und Kombiinstrument im März 1957 ihre Plätze tauschten, es aber dennoch auch später noch einige Modelle mit der alten Konstellation gab. Die zentrale Lage des mittig angeordneten Drehzahlmessers blieb freilich erhalten. Ein Airbag war damals natürlich genauso unbekannt wie Sicherheitsgurte, vielmehr stellte das für den Speedster neugestaltete gepolsterte Armaturenbrett das höchste der Gefühle in Sachen Insassenschutz dar – und ist überdies in zeitgenössischer Zweifarben-Optik herrlich anzusehen.

Bereits in frühen Jahren war die Zuffenhausener Modellpalette steten Veränderungen unterworfen. Die 356 A-Modelle stellten bereits die zweite Serie der seit 1950 existierenden Baureihe dar und wurden nur knapp vier Jahre lang in dieser Form gebaut. Neben verschiedenen Motor-Varianten – die Bandbreite reichte vom 60 PS-Murl bis zum 1500 GS Carrera GT mit 110 Pferdchen – konnten die Käufer auch zwischen Coupé, Cabriolet oder Speedster wählen. In logischer Fortführung der Nomenklatur folgte 1959 der 356 B, der völlig überarbeitet war und unter anderem Stoßstangen und Scheinwerfer höher trug. Den Schlusspunkt der Baureihe setzte dann der 356 C mit Scheibenbremsen rundum.

Die überragende Bedeutung der 356er-Baureihe für die Firma Porsche und den deutschen Sportwagenbau allgemein kann natürlich mit wenigen Worten nicht ausreichend gewürdigt werden. Konzentrieren wir uns also lieber wieder auf den Speedster, denn auch dessen Modellgeschichte ist trotz der kurzen Bauzeit sehr vielfältig. Es gab ihn sowohl in der 356er als auch in der 356 A-Baureihe, jeweils in einer Normal- als auch in einer höher verdichteten und somit stärkeren Super-Version. Ab 1955 bekam er einige brauchbare Details wie eine Benzinuhr oder eine Scheibenwaschanlage, 1957 wurde ein Hardtop als Zubehör angeboten, und ein Jahr später fanden die Auspuffrohre ihren Weg durch die Stoßstangen-Hörner. Das Spitzenmodell war schließlich der 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster mit dem 110 PS-Königswellenmotor sowie Hauben, Türen und Sitzschalen aus Leichtmetall. Unter der Motorhaube unseres weißen Flitzers arbeiten zwar nur sechzig Pferdestärken, doch für zeitgenössischen Fahrspaß reicht es allemal, zumal die schmalen 15-Zöller auf nasser Fahrbahn recht bald ihre Haftgrenze erreichen.

Begrenzt war auch die Bauzeit des Speedsters. Bereits 1958 wurde er vom Convertible D mit vergrößerter Windschutz- und Heckscheibe abgelöst, der Puristen-Roadster verschwand aus dem Programm. Insgesamt verließen nur 4144 Speedster die Fertigungshallen – davon übrigens rund ein Drittel in weiß. Und zumindest einer davon fand am Ende in die Obersteiermark.

Um die anfangs gestellte Frage zu beantworten: Ja, es hat sich natürlich vollends gelohnt, diesem „Scheunenfund" wieder Leben einzuhauchen. Und auch wenn es bereits einige Anfragen gab: Der wunderschöne Zuffenhausener hat einen Ehrenplatz in der Garage gefunden. Und da an einen Verkauf derzeit nicht gedacht ist, wird er hoffentlich noch lange die elitäre Familie der nur etwa 20 in Österreich zugelassenen 356 Speedster bereichern.

Felfer und seine Helfer haben es aber nicht nur bei der Restaurierung des schnellen Schwaben belassen. Um auch möglichst viele Auto-Enthusiasten an ihrer Leidenschaft teilhaben zu lassen, haben sie ein Buch über die Wiederauferstehung des Speedsters geschrieben (siehe Seite 65 unten). Die komplette Geschichte des Wiederaufbaus und was die Familien-Historie eines Kärntner Spitalsmanagers damit zu tun hat, verdichtete man zu einem empfehlenswerten Druckwerk. So wurden quasi dreitausend Stunden für ein paar Lese-Abende aufbereitet. ◀

Die zwei Gesichter des Speedsters: Wunderschön sind die klassischen Zentralverschlüsse, das Stoffdach hingegen ist eindeutig keine Glanztat der Designer