

Das unabhängige Porsche Magazin

SPECIAL CABRIO

Lass' die Sonne rein

Drei Generationen
Porsche Speedster



Hybrid-Sportler –
Porsche 918 Spyder



Report
968
Cabriolet

Restaurierung
VW-Porsche
914

Kaufberatung
964
Cabriolet

VERGLEICH
356 Cabrio vs. Chevrolet Corvair

MOTORSPORT-HISTORIE
Bergspyder 906 „Känguruh“

HAPPY END
912 Targa Softwindow

FAHRER

Ausgabe 1/10 • April/Mai/Juni 2010
€ 9,90 (D) • € 11,40 (A) • CHF 19,40 • € 11,60 (Luxemburg)





TITEL: PORSCHE SPEEDSTER
AUS DREI JAHRZEHNEN

■ GENERATIONEN- VERTRAG

Speedster

HEF CP 76 ⁰⁴/₀₉
D HEF CP 76 ⁰⁴/₀₉
PORSCHE ZENTRUM FULDA

Seit 1954 gehört der Porsche Speedster zum Inventar der Bundesrepublik wie das Wunder von Bern. Der Gewinn der Fußball-WM wurde zum Mythos und der Speedster machte analog zur Entwicklung Deutschlands Karriere. Er begann seine Laufbahn als Einstiegsmodell und Angebot an Sport-Fahrer und wandelte sich zum Favoriten der Schönen und Reichen. Die Faszination blieb – offener als ein Speedster war kein anderer Porsche.



Drei Farben: Silber, Rot, Blau. Drei Typen: Schmal, breit, mittel. Sparsam, unbescheiden, zurückhaltend. Leicht, laut, luxuriös. Drei Zahlen: 356, 911, 946. Es ist ganz gleich, wie man es formuliert: die Unterschiede zwischen den drei Generationen Porsche Speedster könnten größer kaum sein. Jede von ihnen ist im Auftreten und in Sachen Leistungsvermögen ein Kind ihrer Zeit, über die Jahrzehnte blieb nur der Name der gleiche. Alles andere wurde anders.

Unterschiedlicher hätten die drei Variationen des gleichen Themas nicht ausfallen können. Der 356 Speedster von 1954 als Namensgeber dieser exquisiten Spielart des Porsche-Fahrens war noch ein sehniger Leicht-Athlet während beim 911 Carrera 3.2 von 1989 und 964 Speedster von 1992 schon künstlich stimulierte Muskeln und Wohlstands-Speck Form und Performance bestimmten. Wobei es angesichts des ikonenhaften Status des Zusatzes „Speedster“ wundern muss, dass Porsche nach dem Ur-Typ nur zwei weiteren Modellen den großen Namen ans Revers heftete.

Die Farbe Silber – 356 Speedster 1500

Leicht und technisch reduziert war der Speedster bei seiner Präsentation im Jahr 1954, eher ein deutsches Präzisionswerkzeug als ein Luxusgut, als das er später gehandelt wurde. Am 356 bemerkte man deutlich das Volkswagen-Erbe. Weil er so nackt war erinnerte er sogar noch viel mehr an den VW Typ 1 als der besser ausgestattete Typ 356. Dass beiden eine Benzinuhr fehlte und der Fahrer per Peilstab den Spritvorrat ermittelte? Geschenk! Ein Porsche war zum Fahren da. Die Typennummer 540, unter welcher der Speedster firmierte, hatte vorher bereits ein anderer getragen, der in kleinster Stückzahl für den Export gefertigte 356 America Roadster (s. Seite 36 „Offenes Geheimnis“). Dass die leichte Roadster-Schönheit bei Rennen tatsächlich hart rangenommen wurde, zeigte wie schlüssig die Idee eines abgespeckten Modells für den Motorsport war.

Nur teuer war der handgemachte Leichtmetall-Roadster. Viel zu teuer für den Geschmack der US-Importeure Max Hoffman (Ostküste) und John von Neumann (Westküste),

Silber-Streif: Der Ur-Speedster der 356 Vor-A-Baureihe balanciert schüchtern auf dünnen Reifen, serienmäßige 55 PS sorgen für massig Lebensfreude.

die ein Einsteiger-Modell zu einem Preis von unter 3000 Dollar wünschten, um den günstigen Importen aus England etwas entgegen zu setzen. Leicht, Schalensitze, Steckscheiben, Fetzendach...fertig. Gut zum Flanieren und tauglich für den Einsatz bei Sportwagenrennen am Wochenende. So lauteten die Vorgaben der erfahrenen Händler mit dem Gespür für die Wünsche ihrer Kunden – und da gut 70 Prozent der Porsche-Fertigung Mitte der 50er Jahre in die USA gingen, wundert es kaum, dass sie bei Ferry Porsche Gehör fanden.

70 Kilogramm betrug der Gewichtsvorteil im Vergleich zum regulären 356 Cabrio, was im Falle des 55 PS starken Speedster 1500 eine große Verbesserung des Leistungsgewichts bedeutete. Aufgrund einer kürzeren Getriebeabstufung beschleunigte der Speedster schneller als herkömmliche 356, die Spitze lag jedoch unter deren Messwerten. 2995 Dollar kostete der



Die Typennummer 540 hatte der vorher selten gebliebene 356 America Roadster getragen

Basis-Speedster, Heizung und selbst der für einen Sparteinsatz unabdingbare Drehzahlmesser kosteten extra. Zum Aufpreis von 500 Dollar (in Deutschland 1100 DM) war der 1500 S-Motor mit 70 PS verbaut, der Preis blieb attraktiv: ein 356 Coupé kostete 3445 Dollar und ein 1500 S-Cabrio sogar 4284 Dollar.

Der Erfolg der attraktiv gestalteten Preispolitik stellte sich unmittelbar nach der Präsentation ein, zusätzlich befeuert durch Rennsiege auf allen Pisten der USA. Gleich beim ersten Einsatz des Speedster am Thanksgiving-Wochenende 1954 in Torrey-Pines gewann John von Neumann die Eineinhalb-liter-Klasse der Seriensportwagen. Nie mehr verkaufte Porsche

so viele Speedster wie im ersten Jahr: 1800 Stück. Danach ging die Nachfrage stark zurück, um beim Modellwechsel zum Speedster 356 A noch einmal anzuziehen. 4854 Einheiten baute Porsche bis 1957, andere Quellen nennen Produktionszahlen, die grob zwischen 4200 und 4800 Stück schwanken.

Im August 1958 folgte das Convertible D, das im Gegensatz zum Speedster über eine höhere Frontscheibe, Kurbelfenster und eine komfortablere Innenausstattung verfügte. Gebaut wurden die Karosserien bei Drauz in Heilbronn, was das „D“ in der Modellbezeichnung erklärte. Dem Convertible D folgte 1959 der 356 Roadster, bevor im Juni 1962 nach 249 bei



Inmitten der großen Brüder wirkt ein Ur-Speedster klein und zerbrechlich

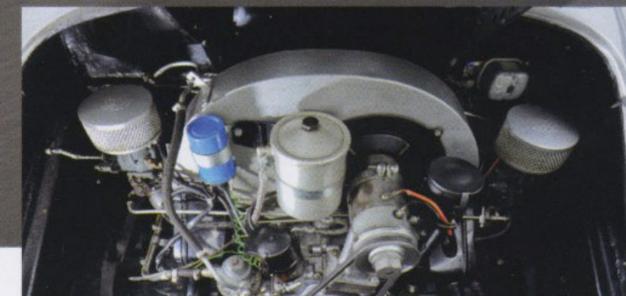


Silber-Zeug: Das geringe Gewicht und die spielerische Leichtigkeit erklären, warum der nominell unterlegene Speedster auch stärkere Gegner besiegte.

D'leteren gebauten Roadstern der Baureihen T5 und T6 die Speedster-Story (vorerst) Ende ging. Anhänger der frühen Kargheit sahen jedoch schon im Convertible D den Abschied von alten Tugenden. Immerhin war

es der Verzicht, der das Wesen des Ur-Speedster ausmachte. Zum Fahren gab es nur das Nötigste, es fehlte an Ausstattung und im Falle der Basis-Version mit 55 PS auch ein wenig an Leistung – zumindest nach heutigen Maßstäben.

Im Kreise seiner bulligen großen Brüder wirkt ein Ur-Speedster klein und zerbrechlich, sein heulender Motorklang geht unter im provozierten Kreischen der Großen. Die 55 PS, immerhin ausreichend für eine Spitze von über 150 km/h, fühlen sich selbst beim herzhaften Ausdrehen der Gänge mehr nach Volkswagen als nach Porsche an, dafür überzeugt der Speedster mit Leichtigkeit und Direktheit sondergleichen. So eng ist der Fahrer in die mit Luft geflutete „Badewanne“ eingepasst und so unmittelbar ins Fahr-Geschehen eingebunden, dass sich die Rennsport-Erfolge wie von selbst erklären. Die Beine sind ausgestreckt, das Lenkrad steht steil vor der Brust und die mit rückwärtigen Lüftungsschlitzen versehene Sitzschale ist ganz nah an der Straße montiert. Über die Kotflügel peilt der Pilot den Scheitelpunkt der nächsten Kurve an und spürt den Straßenbelag in den Fingerspitzen. Direkter geht es nicht.



PORSCHE 356 SPEEDSTER 1500

- Motor:** luftgekühlter Boxermotor Typ 546/2; hängende Ventile an Stößelstangen und Kipphebeln, vierfach gelagerte Kurbelwelle
- Zylinder:** 4
- Bohrung x Hub:** 80 x 74 mm
- Hubraum:** 1488 cm³
- Leistung:** 55 PS bei 4400/min
- Drehmoment:** 106 Nm bei 2800/min
- Verdichtung:** 7,0 : 1
- Gemischauflbereitung:** zwei Fallstromvergaser Solex 32 PBI
- Kraftübertragung:** Hinterradantrieb
- Getriebe:** Porsche-Vierganggetriebe Typ 519/2
- Karosserie:** Cabriolet-Karosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen
- Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, Kurbellängslenker und querliegende Drehstabfedern (vorn), Pendelachse an Längslenkern und querliegende Drehstabfedern (hinten)
- Bremsen:** Trommeln
- Radstand:** 2100 mm
- Spur:** 1290 mm (vorn), 1250 mm (hinten)
- L x B x H:** 3950 x 1660 x 1220 mm
- Räder und Reifen:** 3,25 D x 16 mit 5,00-16
- Leergewicht:** 760 kg
- Zul. Gesamtgewicht:** 1100 kg
- Höchstgeschwindigkeit:** 160 km/h
- Beschleunigung 0-100 km/h:** 17 sec
- Tankinhalt:** 52 l
- Bauzeit:** 1954-57
- Stückzahl:** 4854
- Preis:** 12.200 DM (1955)



Der 911 Speedster wirkt wie ein Cabrio nach jahrelangem Anabolika-Missbrauch

Die Farbe Rot – 911 Speedster 3.2

Natürlich gibt sich ein 35 Jahre jüngerer 911 3.2 nicht derart kompromisslos. Er bellt und faucht heiser wie es von einem klassischen Elfer erwartet wird, zeigt sich aber insgesamt deutlich gesitteter; der 911 Speedster besitzt sogar elektrisch verstellbare Außenspiegel. Das Fahrerlebnis hat nur wenig mit dem des Ur-Typs zu tun, der spät gereifte Speedster ist ein größeres, schwereres, ein ganz anderes Auto. Er benimmt sich wie ein herkömmliches, straff gefedertes 911 Cabrio, was nicht verwundert, weil der breite Speedster auf dem Turbo-Cabrio basiert und dessen Fahrwerk samt Rädern und Reifen übernimmt.

Das Erscheinungsbild mit der 80 Millimeter niedrigeren, stärker geneigten Frontscheibe und dem kräftigen GFK-Buckel

sorgt für eine gedrungene Optik, die dem undezenten, selbstverliebten Zeitgeist der ausgehenden 80er Jahre entsprach. Bescheidenheit gehörte nicht dazu. Breit und aggressiv tritt der Speedster von 1989 auf, wie ein 911 Cabrio nach jahrelangem Anabolika-Missbrauch.

Die Verheißung eines neuen Speedster war 1987 auf der Frankfurter IAA erschienen, 30 Jahre nach dem Abschied vom Original. „Club Sport-Speedster“ taufte Porsche die Mono-posto-Studie mit ihrer winzigen, in eine große Abdeckung eingearbeiteten Windschutzscheibe. In dem großen Deckel war ein Loch: hier sollte der Fahrer rausschauen. Dahinter saß der Überrollbügel. Das war extrem, aber tatsächlich schon einmal da gewesen. Die vom Chefentwickler Helmuth Bött



Rot-Glut: Heiß und ungestüm geht der 911 Speedster zur Sache, Optik, Leistung und Fahrverhalten stellen das Bindeglied zwischen Anfang und Ende der Speedster-Evolution dar.

Rot-Wild: Mit der breiten Turbo-Karosserie wirkte der 911 Speedster martialisch, aber der Innenraum zeigte sich bereits von seiner komfortablen Seite.



1982 angeschobene Speedster-Stilvorlage mit umlaufender Plexiglasbande hatte als Inspiration gedient. Drei Jahre stand der „Bott-Speedster“ herum, ohne dass etwas geschah. 1989 wurde daraus der 911 Speedster.

Wie sein historisches Vorbild war der 911 Speedster rund 70 Kilogramm leichter als die Cabrio-Basis. Komfort-Elemente wie elektrische Fensterheber fehlten, ebenso die Rücksitzanlage. Der frei gewordene Raum, verborgen unter der charakteristisch gewölbten Abdeckung, diente als Gepäckablage und beherbergte das leichte und wider Erwarten wetterfeste „Not-Faltdach“. Der Name zeigte an, dass es mit der komplexen Bedienung nicht zum Besten bestellt war, aber Porsche erklärte dies mit einer eigenen, Verzicht fordernden Definition des Begriffs Speedster: „Ein Cabriolet ist ein geschlossenes Auto, das man mit geöffnetem Dach fahren kann. Ein Speedster ist ein offenes Auto, das man mit geschlossenem Dach fahren kann.“

Porsche sah außerdem vor, dass die Windschutzscheibe samt Aluminium-Rahmen für Motorsport-Zwecke schnell und einfach demontiert werden konnte. Der Fahrgastraum sollte dann unter einem großen GFK-Deckel mit ausgesparter Öffnung für den Fahrer, ähnlich dem „Spraydeck“ alter englischer Roadster, bedeckt sein. Natürlich kam es so gut wie nie dazu, dass ein Kunde seine Clubsport-Abdeckung in ernsthafter Weise montierte. Kaum ein Speedster wurde je auf der Piste gesichtet, dafür war jeder einzelne viel zu wertvoll.

Der ab Werk mitgelieferte Exotenstatus beraubte den 911 Speedster seiner Funktion und machte ihn zu einem Spekulationsobjekt. 112.000 Mark für einen am Ende seiner Lauf-

bahn stehenden 911 wurden dankbar bezahlt, Wiederverkäufer strichen gut und gern ein Drittel mehr ein. Das alles war eines Elfers unwürdig, den seine Erbauer einst als Einstieg in die Traumwelt Porsche und als ernst gemeintes Sportgerät erdacht hatten.

Der wahre Erbe des kargen Ur-Speedster blieb eine noch viel seltener gebaute und nochmals teurer gehandelte Rarität: nur 171 Mal baute Porsche die schmale Variante des 911 Speedster auf Basis der unverbreiterten Carrera-Karosserie. Das wies in die richtige Richtung, die alsbald eingeschlagen wurde.

911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER TURBOLOOK

| |
|--|
| Motor: luftgekühlter Boxermotor Typ 930/20; achtfach gelagerte Kurbelwelle |
| Zylinder: 6 |
| Bohrung x Hub: 95 x 70,4 mm |
| Hubraum: 3164 cm ³ |
| Leistung: 231 PS bei 5900/min |
| Drehmoment: 284 Nm bei 4800/min |
| Verdichtung: 10,3 : 1 |
| Gemischaubereitung: Elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic |
| Kraftübertragung: Hinterradantrieb |
| Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G50/00 |
| Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie |
| Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Federbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten) |
| Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum |
| Radstand: 2272 mm |
| Spur: 1432 mm (vorn), 1492 mm (hinten) |
| L x B x H: 4291 x 1775 x 1220 mm |
| Räder und Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 9 J x 16 mit 245/45 ZR 16 (hinten) |
| Leergewicht: 1290 kg |
| Zul. Gesamtgewicht: 1530 kg |
| Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h: 6,3 sec |
| Tankinhalt: 80 l |
| Bauzeit: 1988-89 |
| Stückzahl: 2103 (911 Carrera Speedster Turbolook) |
| Preis: 110.000 DM (1989) |

Die Definition von Speedster hieß Verzicht: „Ein Speedster ist ein offenes Auto, das man mit geschlossenem Dach fahren kann.“





Die Farbe Blau – 964 Speedster

Bis zum dritten und letzten Speedster dauerte es nach dem kurzen, aber vielbeachteten Gastspiel des 911 Speedster nur vier Jahre; eine kurze Zeit, die trotzdem für einen Generationenwechsel ausreichte. Zum Modelljahr 1993 startete der neue 911 Carrera 2 Speedster neben Coupé, Cabrio und Targa als vierte Karosserievariante der Baureihe 964 zu einer Zeit ins Rennen, als Porsche grausame Jahre der Dürre durchlebte und es unsicher schien, ob die Marke noch lange eigenständig am Markt vertreten sein würde.

Zuerst verstörte der neue 964 die Liebhaber der klassischen 911-Linie: Wuchtige Kunststoff-Stoßstangen, ein konventionelles Schraubenfederfahrwerk und serienmäßige Servolenkung entfernten den Neuen optisch und technisch vom sehnenigen Original, auf einmal war Komfort beim 911 ein Thema. Zuerst kam der allradgetriebene C4 und später gab es ihn mit der bei Porsche selbstentwickelten, automatischen Kraftübertragung „Tiptronic“, da hatten die Zweifler aber längst das Große im neuen Wurf des ersten wirklich neuen 911 seit 1965 erkannt.

Von billig, also von der ursprünglichen Idee, war aber wie beim Vorgänger aus den 80er Jahren keine Rede mehr: 131.500 Mark kostete der 964 Speedster, es war an der Werbung, den teuren Verzicht schönzureden: „Der Spaß an einem richtigen Sportwagen lässt sich nur steigern, indem man die Hälfte weglässt. Am besten die obere.“ 8475 Mark günstiger als ein Carrera 2 Cabriolet war der Carrera 2 Speedster, immerhin.

Zumindest war Porsche der Ur-Philosophie gefolgt, hatte an Komfort-Details gespart und bot ausschließlich den Standard-Motor der Baureihe (3,6 Liter, 250 PS) an. Der breitbeinige Habitus des letzten Speedster war ad acta gelegt worden, zumindest dies war eine Reminiszenz an die Vergangenheit. Bis auf ganz wenige Ausnahmen für gute Freunde des Hauses, die sich den breiten Turbo-Look wünschten, diente ausschließlich die schlanke Karosserie der Sauger-Variante als Basis.

Dem klassischen Heckantrieb wurde der Vorzug gegenüber der neu erhältlichen Allradtechnik des Carrera 4 gegeben, die flache Frontscheibe duckte sich tief über die Insas-

Blau-Blütig: Der 964 Speedster basierte auf der schlanken Sauger-Variante und wirkte, in selten gewählten gedeckten Farben, eleganter als der Vorgänger.

8475 Mark günstiger als ein Carrera 2 Cabrio war der Speedster, immerhin

Blau Stunde: Runde Formen bestimmten die 964-Linien. Es gab weniger Komfort als sonst, aber der 964 Speedster war kein harter Hund mehr.



Auf den betont breitbeinigen Auftritt des 911 Speedster wurde beim 964 verzichtet, es blieb beim klassischen Heckantrieb





Der 964 Speedster war ein Liebhaberauto für jene Fans der Marke, die schon jeden anderen Elfer einmal besessen hatten

Blau-Mann: Im Test erwies sich der 964 Speedster als beeindruckend schnelles Auto, wirklich gefordert wurde er von seinen Besitzern so gut wie nie.

PORSCHE 911 CARRERA 2 SPEEDSTER

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/01 (M64/02), achtfach gelagerte Kurbelwelle

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 250 PS bei 6100/min

Drehmoment: 310 Nm bei 4800/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic M 2.1

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G50/03

(4-Gang-Tiptronic Typ A 50/02)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn), McPherson-Federbeine, Schräglenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2272 mm

Spur: 1374 mm (vorn u. hinten)

L x B x H: 4250 x 1652 x 1280 mm

Räder und Reifen: 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 8 J x 17 mit 255/40 ZR 17 hinten

Leergewicht: 1350 kg (1380 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1600 kg (1630 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h (256 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,7 sec (6,6 sec)

Tankinhalt: 77 l

Bauzeit: 1992 – 93

Stückzahl: 930

Preis: 131.500 DM (1992)

sen. Airbags gab es nicht, Verdeck und Spiegel wollten manuell bedient werden und in die Waschanlage durfte das „als ausgesprochenes Schönwetterauto konzipierte“ Schmuckstück auch nicht – gerade schien es so, als wollte Porsche seinen bequem gewordenen Kunden in die Vergangenheit entführen.

Es gab keine Türablagen und auch keine Notsitze mehr, weil sich unter dem buckligen Fiberglas-Deckel das Notverdeck versteckte und zum Öffnen der Türen simple Lederschlaufen dienten. Die waren wie der Instrumententräger, die Rückseite der Recaro-Sportsitze und der Ledersack des Schalthebels in Wagenfarbe gehalten, es sei denn, der Kunde wünschte es dezent. Auf Wunsch wurden auch die Cup-Felgen in Wagenfarbe lackiert. Das war Schickimicki, aber unauffällig wollte so ein Speedster ja sowieso nie sein. Leider teilte er das Los des Vorgängers, den sein Baby Schimmerlos-Image drückte. Er war ein Liebhaberauto für jene Fans der Marke, die schon jeden anderen Elfer einmal besessen hatten.

Die Lifestyle-orientierte Kundenschaft schadete allerdings seinem Ruf, damals fiel es vielen schwer, ihn richtig ernst zu nehmen, was sich noch immer nach-

Drei Speedster, drei Generationen. Die Silhouette blieb stets ähnlich, in ihren Wesenszügen unterschieden sich die Typen deutlich voneinander.

vollziehen lässt. Der 964 ist kein reduziertes Brenneisen, kein optischer Brutalo sondern ein 911 Cabrio mit weniger Dach und Komfort-Merkmalen, das um die Hüfte etwas pummelig wirkt – die Speedster-Idee hat Wohlstands-Speck umgesetzt.

Der Wind tost nicht so wie im 356 von 1954 und der Auftritt ist keine Kriegserklärung an den Straßenverkehr wie beim 911 3.2 von 1989. Natürlich klingt der Motor heiser bellend im Ohr und steht, wie es sich für einen Porsche gehört, auf Wunsch ein veritabler Sportwagen zur Verfügung, aber zu recht kam nie jemand auf den Gedanken, mit einem 964

Speedster am Wochenende an Rennen teilzunehmen. Was er gekonnt hätte – im Test erwies sich der abgespeckte Elfer als heißes Eisen, das enorm schnell und beeindruckend fahrsicher um den Parcours getrieben werden konnte. Trotzdem: wer wirklich schnell Porsche fahren wollte, griff nicht zum extraleicht tuenden Speedster sondern zum tatsächlich abgespeckten und leistungsgesteigerten 964 RS. Hätte es den ohne Dach und ohne alles gegeben...der Generationen-Vertrag mit dem Urvater wäre perfekt gewesen. ■

TEXT: JAN-HENRIK MUCHE · FOTOS: ANDREAS BEYER

