

Porsche 356 A 1600 Super Coupe: Classic Cars

Vier gewinnt



von Jürgen Gassebner 12.07.2021



Porsche 356 A 1600 Super Coupe: Classic Cars

Mit dem 356 legte Porsche in den 1950er Jahren binnen kurzer Zeit den Grundstein für seinen Weltruf als Sportwagenbauer. >> **Mehr zum Thema Classic Cars**

Foto: Scoutsource Communications

Inhalt

1. [Porsche 356 A 1600 Super Coupé: Classic Cars](#)
2. [Die Geschichte des Porsche 356 beginnt 1944](#)
3. [356 oder 911?](#)
4. [Technische Daten des Porsche 356 A 1600 Super Coupés](#)

Wer in den 50er-Jahren sportliche Fahrdynamik suchte, kam am Porsche 356 A 1600 Super nicht vorbei. Classic Cars-Fahrbericht.

Ein paar Millimeter Gas, kurz den links vom Lenkrad platzierten Zündschlüssel gedreht, und mit einem kernigen "Wrooaamm" meldet sich

der luftgekühlte Vierzylinder-Boxer im Heck des [Porsche 356](#) A 1600 Super Coupé zu Wort. Mein Beifahrer strahlt, als habe man ihm soeben die Mundwinkel hinter den Ohren festgetackert und bekennt in bestem schwäbisch: "Der Klang isch doch oifach herrlich!" Der gutgelaunte und vom 356 offenbar nachhaltig begeisterte Herr ist freilich kein gewöhnlicher. Es ist Wolfgang Reile aus Haubersbronn, rund 25 Kilometer östlich von Stuttgart im Remstal gelegen. Mit seiner Firma Classic Power GmbH gilt Reile als eine der höchsten Instanzen, wenn es um die Technik des Porsche 356 geht. Und das nicht etwa nur in Deutschland, sondern weltweit. Als einer von ganz wenigen Könnern beherrscht Reile obendrein die kapriziöse Königswellen-Technik des Fuhrmann-Motors, wie er unter anderem auch in den Carrera-Versionen des 356 zum Einsatz kam. Und eben dieser Mann – auf dessen Kompetenz sogar ein Walter Röhrl bei seinem privaten 356 vertraut – ist nun mein Copilot. "Jetzt fahr' a mol! Kann'sch en ruhig dreha, gib no Gas!", ermuntert mich Reile, den 75 Pferden des 356 A 1600 Super aus dem Jahre 1956 freien Auslauf zu gewähren. Zugegeben, noch hege ich gewisse Ressentiments dem 356 gegenüber, denn die bisherigen Erfahrungen mit ihm waren nicht die besten. Ein eher zäher [Motor](#), die Lenkung schwergängig und wenig präzise, dazu Trommelbremsen, deren Wirkung nur als mäßig bezeichnet werden darf. Schon nach wenigen Metern beginnt dieser 356 A, mich vom Gegenteil zu überzeugen. Erste Pluspunkte sammelt er mit einer perfekten Gasannahme sowie dem grundsoliden Fahrgefühl. "Wobei die späteren Exemplare diesbezüglich sogar noch etwas besser waren", kommentiert Reile. Im zweiten Gang geht es hurtig in den letzten Kreisverkehr am Ortsende. Drei kräftige Lenkbefehle, Stempel gedrückt, und mit einem formidablen Klangfeuerwerk schnalzt uns der 850 Kilogramm leichte Porsche exakt und ohne notwendige Kurskorrekturen hinaus auf die Landstraßen der Ostalb. "Der fährt sich aber schön", beginne ich zu schwärmen. Der auf Anhieb gute Fahreindruck hat freilich seinen Grund. Vor etlichen Jahren hatte Reile den 356 einem seiner Kunden abgekauft und ihn über die Jahre mit viel Hingabe und seinem

PORSCHE 356 A 1600 SUPER COUPÉ: CLASSIC CARS

Mittlerweile gönne ich dem 1582 Kubikzentimeter großen, gebläsegekühlten Vierzylinder-Boxer Drehzahlen bis 5000 Touren, bei denen auch die Nennleistung von 75 PS anliegt, und der 356 A belohnt das mit durchaus erquickenden Fahrleistungen. Gut 175 km/h Höchstgeschwindigkeit wären locker möglich – im Jahre 1956 eine echte Ansage. Und mit 14,5 Sekunden für den Sprint von null auf hundert km/h können sich auch die Spurtqualitäten des Heckmotor-Sportlers sehen lassen. Zu lange voll geöffnet lassen will ich die Drosselklappen der beiden Zenith-Fallstromvergaser aber nicht. Erstens gehört der 356 Wolfgang Reiles Frau Anita, und zweitens hat der Motor seit der Komplettrevision gerade mal erst 200 Kilometer auf die Uhr bekommen. Und jetzt stellen Sie sich vor, Sie fahren diesen Motor sauer. Eben! Dann können Sie den näheren Umkreis von Haubersbronn in den nächsten 20 Jahren gleich großräumig umfahren. Statt Drosselklappen-Vollanschlag wählen wir deshalb eine gut halboffene Stellung und lassen den 356 mit entspannten 130 über die Schnellstraße schnurren. Auch das absolviert er absolut vorbildlich. Kein Tänzeln um die Hochachse, kein Nachlaufen von Spurrillen – er fährt einfach wunderbar geradeaus. So, wie man es halt von einem guten [Auto](#) erwartet. Das entspannte Dahingleiten nutzen wir für eine Rückblende. Wie war das noch, als der 356 das Licht der Sportwagenwelt erblickte?

DIE GESCHICHTE DES PORSCHE 356 BEGINNT 1944

Im Grunde beginnt die Geschichte bereits 1944. Damals übersiedelt das in der Stuttgarter Kronenstraße ansässige Porsche-Konstruktionsbüro aufgrund der Kriegswirren ins österreichische Gmünd in Kärnten. Unter der Leitung von Ferry Porsche entstanden 1947 die ersten Zeichnungen und Entwürfe für einen offenen Sportwagen, der bei Motor, Getriebe und Fahrwerkskonstruktion auf Komponenten des VW Käfer zurückgriff. Schließlich hatte Ferrys Vater Ferdinand den Käfer Jahre zuvor ja konstruiert. Am 8. Juni 1948 war es

schließlich soweit: Der zweisitzige Roadster erhielt seine Zulassung. Aus 1131 Kubikzentimetern schöpfte er 35 anstatt der serienmäßigen 24,5 PS wie noch im Käfer. Während der Boxer bei diesem Typ noch vor der Hinterachse eingebaut und damit ein Mittelmotor war, besaß der zweite Wagen, ein Coupé, bereits eine Heckmotoranordnung und hörte auf die Bezeichnung 356-002. 40 PS sorgten bei ihm für 140 km/h Spitze. Aufgrund geplanter Motorsporteinsätze betrug der Hubraum jedoch nur noch 1086 Kubikzentimeter. Von Juni 1948 bis März 1950 entstanden in Gmünd insgesamt 48 Coupés und Cabriolets des Ur-356. Ende 1949 beauftragte Porsche schließlich die Karosseriebaufirma Reutter in Stuttgart-Zuffenhausen mit dem Bau der ersten 500 Karosserien, und bereits am Gründonnerstag 1950 rollte das erste Porsche 356 Coupé aus der Halle. Das war der Startschuss für eine internationale Erfolgsstory. Der 356 wurde zum Inbegriff des leichten, fahrdynamischen Sportwagens und begründete den Ruf von Porsche als Sportwagenhersteller.

356 ODER 911?

Das Baujahr 1956 unseres 356 ist ein besonderes. Denn am 12. März 1956 feierte man den 10.000sten produzierten Porsche – es war ein 356 A –, und im selben Jahr konnte Porsche das von den Alliierten beschlagnahmte Werk 1 in Zuffenhausen wieder übernehmen. Bis zu 135 PS leisteten die stärksten Serienexemplare der 356-Baureihe, die erst am 26. Mai 1966 in Rente ging. Insgesamt wurden 77.766 Exemplare des 356 gebaut, dessen Erbe zu dieser Zeit bereits der neue 911 angetreten hatte. 356 oder doch lieber 911? beides hat was! Beim Stichwort 911 kommt Wolfgang Reile bei unserer Schnellstraßenfahrt kurz ins Grübeln, als ich ihn frage: "Was fährst Du eigentlich lieber? Einen 356 oder einen 911?" Was für manchen Fan allein schon anhand der Fahrleistungswerte nach einer einfachen Antwort aussieht, bereitet dem schwäbischen Porsche-Experten tatsächlich Kopfzerbrechen. Für den 356 spricht das geringere Gewicht, für den 911 die Leistung und Sechszylinder-Kultur. "Mit einem strammen Motor und optimierten Bremsen

ist aber auch ein 356 richtig schnell", wirft Reile ein, der dem Vierzylinder-Boxer auf Wunsch zu absolut standfesten 120 PS Leistung verhilft. Damit rennt der leichte Wagen gute 200 und somit nur unwesentlich langsamer als die ersten, 130 PS starken, aber auch 1080 Kilo schweren 911. Und dass ein 356 auch gute Trommelbremsen haben kann, lernen wir bei der Schnellstraßenabfahrt. "Mit Zweikreis-Bremssystem!", wie Reile mit verschmitztem Lächeln verrät und sogleich fordert: "Jetzt kann'sch aber au glei wieder Gas geba!" Der Aufforderung komme ich gerne nach.

TECHNISCHE DATEN DES PORSCHE 356 A 1600 SUPER COUPÉS

PORSCHE 356 A 1600 SUPER COUPE (Bj.: 1955-59): Technische Daten und Fakten

Antrieb

4-Zylinder-Boxer; hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; untenliegende Nockenwelle, Stirnradantrieb; Gemischbildung: zwei Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX; Bohrung x Hub: 82,5 x 74 mm; Hubraum: 1582 cm³; Verdichtung: 8,5:1; Leistung: 55 kW/75 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 117 Nm bei 3700/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Kurbellängslenker, Vierkant-Drehfederstäbe; hinten: Pendelhalbachsen, Längslenker, runde Querdrehstäbe; v./h. Stoßdämpfer; Spindellenkung; Bremsen: rundum Trommeln; Reifen: 165 HR 15 R; Stahlräder: 4,5 x 15

Eckdaten

L/B/H: 3950/1670/1310 mm; Radstand: 2100 mm; Spurweite v./h.:1306/1272 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 850/1200 kg; Tankinhalt: 52 l; Bauzeit: 1955 bis 1959; Stückzahl: 13.016; Preis (1956): 13.800 Mark

Fahrleistungen¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 14,5 s; **Höchstgeschwindigkeit:** 175 km/h; **Verbrauch:** 8,2 l/100 km

¹Werksangaben



von Jürgen Gassebner

UNSER FAZIT

Der Porsche 356 polarisiert ohne Frage. Die einen verspotten ihn als einen besseren VW Käfer, die anderen schwören auf seine Talente als reinrassiger Sportwagen. Tatsächlich kommt es wie so oft sehr auf das jeweilige Exemplar an. Schnell kann eine gut restaurierte [Karosserie](#) über mangelnde Perfektion bei Zusammenbau und Einstellung des Fahrwerks hinwegtäuschen. Dann verwundert es nicht, wenn wenig Fahrfreude aufkommt. Hat man indes einen technisch einwandfreien und hingabevoll aufgebauten 356 wie den von Wolfgang Reile unterm Allerwertesten, kommt vom ersten Meter an Begeisterung für Porsches ersten, in großer Stückzahl gefertigten Sportwagen auf. Mit seinen 75 PS ist der 356 A 1600 Super bereits ordentlich motorisiert, bietet gute Fahrleistungen und macht dank seines geringen Gewichts von nur 850 Kilogramm gerade auf kurvenreichen Landstraßen so richtig Laune.