

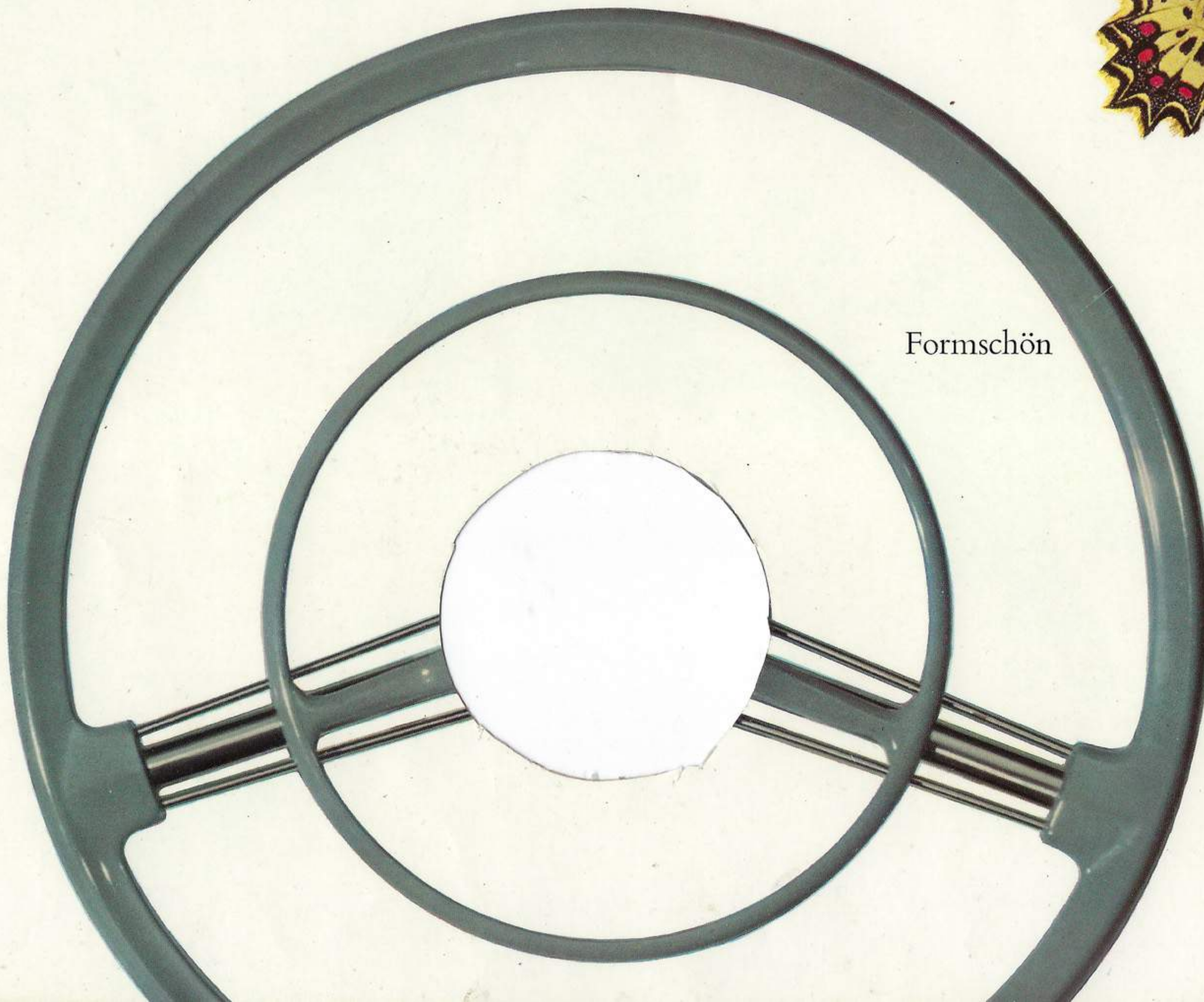
PORSCHÉ



...en Fortschritt
... Leistung und Komfort re
Autos ist der Fahrer nur eine g
; im sinnvollen Zusammenspiel v
minimalem Kraftaufwand, aber gr
e neue vom RS Spyder überne
rungen ist, einen sehr per
en Wandlung sei



kraftvolle Eleganz mit leichter Hand geführt



Formschön

— bis ins Detail!

Wenn der Satz seine Berechtigung hat, daß zufriedene Kunden die beste Empfehlung eines Fabrikates sind, dann trifft das auf den Porsche zu. Kennen Sie vielleicht einen Besitzer, der auf einen anderen Wagen umsteigen möchte? Abgesehen vom Familien-Ultimatum zugunsten eines Sechssitzers — keiner. Die meisten haben nicht nur den ersten, sondern bereits den zweiten, wenn nicht gar den dritten oder vierten! Nicht, weil sie Monomanen ihrer Leidenschaft sind, sondern weil sie, — auf ein Auto angewiesen —, die Quintessenz technischen Fortschrittes besitzen möchten, um am Autofahren in seiner schönsten Form teilzuhaben. Wer einmal das beglückende Fahrerlebnis, das aus Linie, Leistung und Komfort resultiert, auskostete, kommt von diesem Wagen nicht mehr los: nicht er hat den Porsche, — der Porsche hat ihn! In den meisten Autos ist der Fahrer nur eine gewichtsmäßig vermerkte Zuladung. Im Porsche ist es ganz anders und das ist vielleicht das Geheimnis seiner Faszination: im sinnvollen Zusammenspiel von Mensch und Fahrzeug wird der Fahrer ein Teil vom Ganzen, ein Souverän von Wagen und Straße. Und das alles mit minimalem Kraftaufwand, aber größtmöglichem Fahrkomfort! Schon der übrigens völlig neu gestaltete Sitz im Schwerpunkt des Autos und erst recht die neue vom RS Spyder übernommene millimetergenaue Lenkung schaffen, im Verein mit einer Straßenlage, die das Ergebnis ausgewerteter Renn-Erfahrungen ist, einen sehr persönlichen Kontakt zu diesem Wagen. Zeitlos schön wie ein tadellos sitzender Maßanzug bedarf der Porsche keiner alljährlichen Wandlung seines Äußeren. Diese Bescheidung auf die geradezu klassisch gewordene, oft kopierte, aber nie erreichte Linie vermittelt nicht nur den Eindruck gediegener Repräsentation, sondern kennzeichnet auch eine Entwicklung, die sich auf Verfeinerung und Ausreife beschränken kann, weil die technische Grundkonzeption ein ganz großer Wurf war.



Ist es Ihnen schon aufgefallen

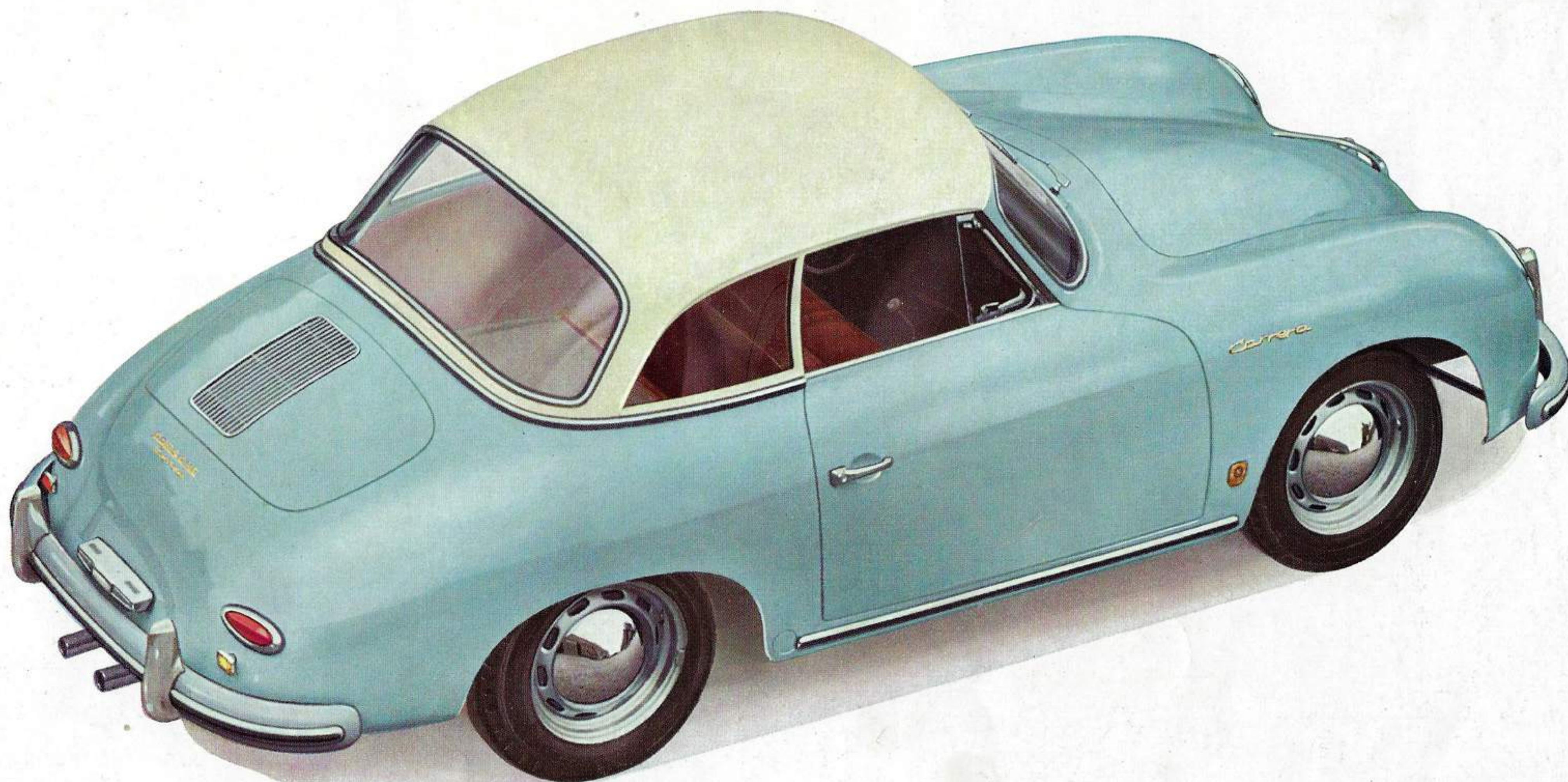
daß in diesem Katalog Originalfotos die einzelnen Wagen-Typen präsentieren, ohne durch zeichnerische Effekte mit Größenverhältnissen brillieren zu wollen, die der Wirklichkeit nicht entsprechen? Den Porsche kann man zeigen, wie er ist, — er bedarf keiner wohlwollenden Korrekturen. Das Coupé ist übrigens der Stammvater aller Porsche-Varianten, angefangen vom Cabriolet über Speedster und Spyder bis zum neuen Hardtop. Dank der starken Motoren (vom normalen 1600er bis zum 1500-GS-Carrera) und der ausgezeichneten Bremsen nicht nur ein schnelles, sondern auch ein ebenso sicheres wie wirtschaftliches Auto.

Coupé





Hardtop

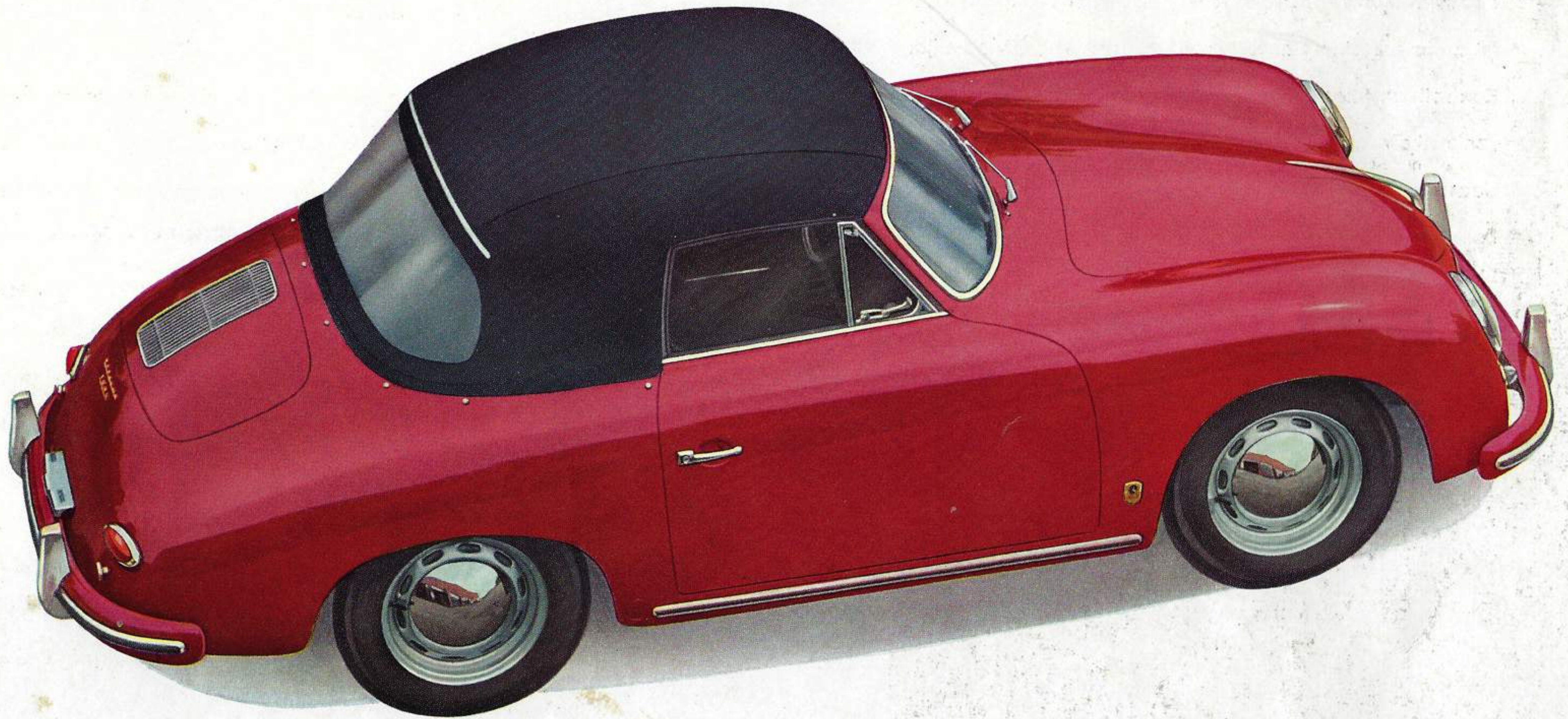




Zwei Wagen in einem

Der jüngste Sproß des Hauses, der in geschmackvoll aufeinander abgestimmten Zweifarblackierungen geliefert wird, ist der neue Porsche-Hardtop. Diese elegante Neuschöpfung, die bei annähernd gleichgebliebener Silhouette auf den ersten Blick besticht und die Annehmlichkeiten des Cabriolets mit denen eines Coupés durch das abnehmbare Metaldach vereint, gestattet, den Wagen im Sommer offen zu fahren und schon im Winter das Cabriolet-Verdeck. Zugunsten einer der Sicherheit dienenden, unumschränkten Rundum-Sicht hat der Hardtop-Aufsatz ganz schmale Pfosten und damit ein Heckfenster mit Panoramascheiben-Effekt. Außerdem verfügen Hardtop und Cabriolet über fest eingebaute, schwenkbare Ausstellfenster für zugfreie Belüftung. Wie bei allen 1600er-Modellen sind die Auspuffrohre jetzt durch die hinteren Stoßstangen-Hörner geführt, — ein Gewinn an Bodenfreiheit.

Cabriolet

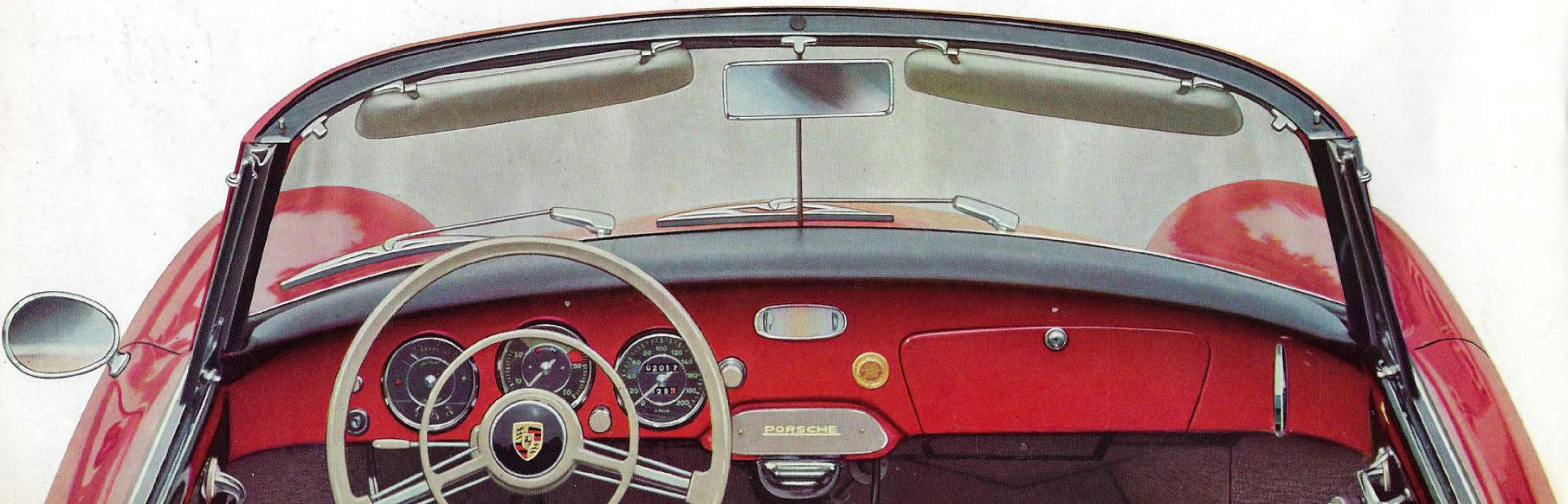


Extrem niedrig, zudem noch leichter als Coupé oder Cabriolet präsentiert sich der Speedster, der mit allen Motoren geliefert wird. Durch den bewußten Verzicht auf manchen Fahrkomfort, wie ihn schon die anatomischen Schalensitze dokumentieren, ist er das ideale Fahrzeug für den jungen Sportfahrer.

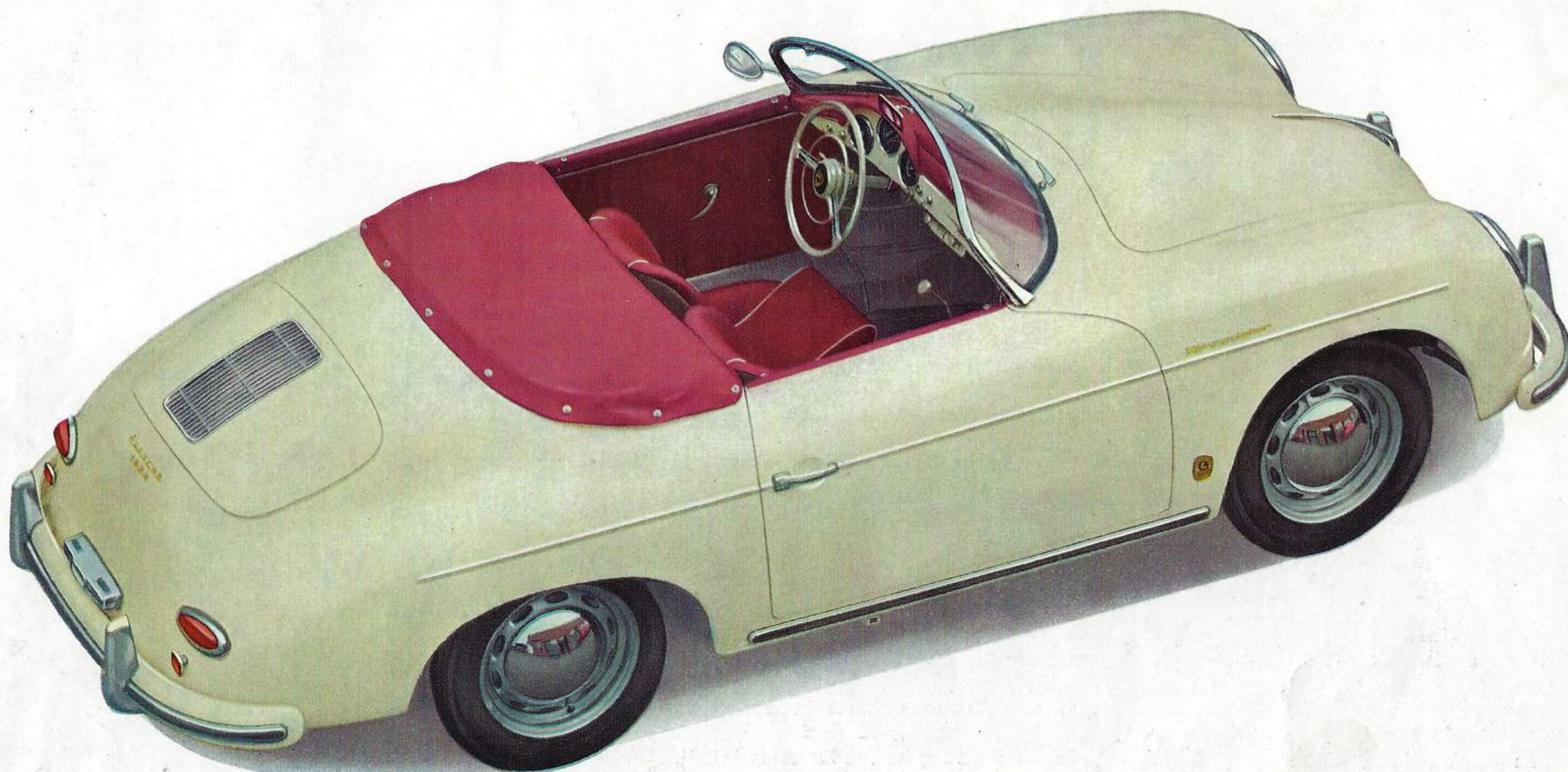
Das Instrumentenbrett als Visitenkarte des persönlichen Geschmacks ist mehr als eine sinnvoll-zweckmäßige Anordnung aller nötigen Kontroll- und Bedienungs-Organen. Man muß sich einmal hinter das Lenkrad dieses Autos setzen, um zu verstehen, wie raffiniert durchdacht jene Schlichtheit ist, die den Blick nicht ablenkt, sondern konzentriert.



Cabriolet-Armaturenbrett



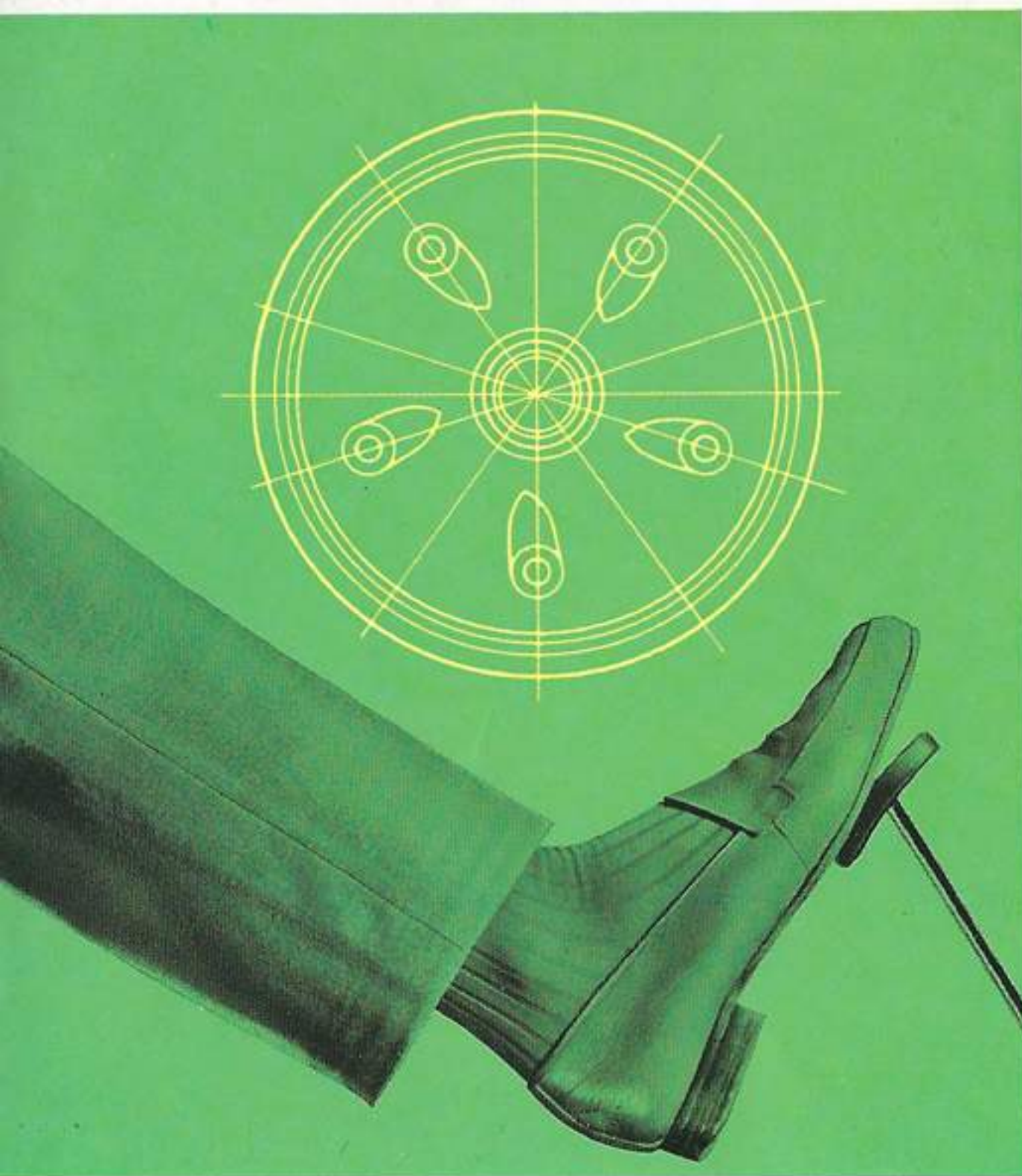
Speedster



Nicht zu Unrecht

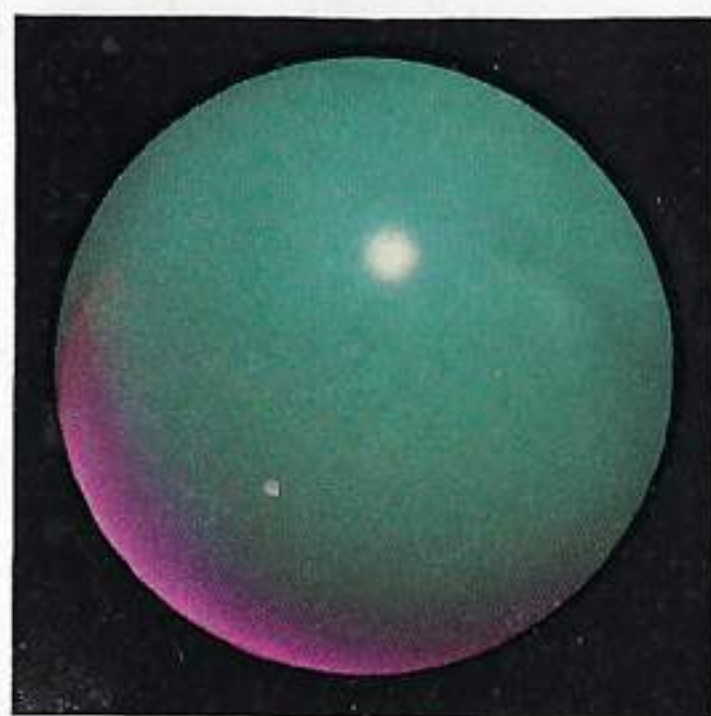
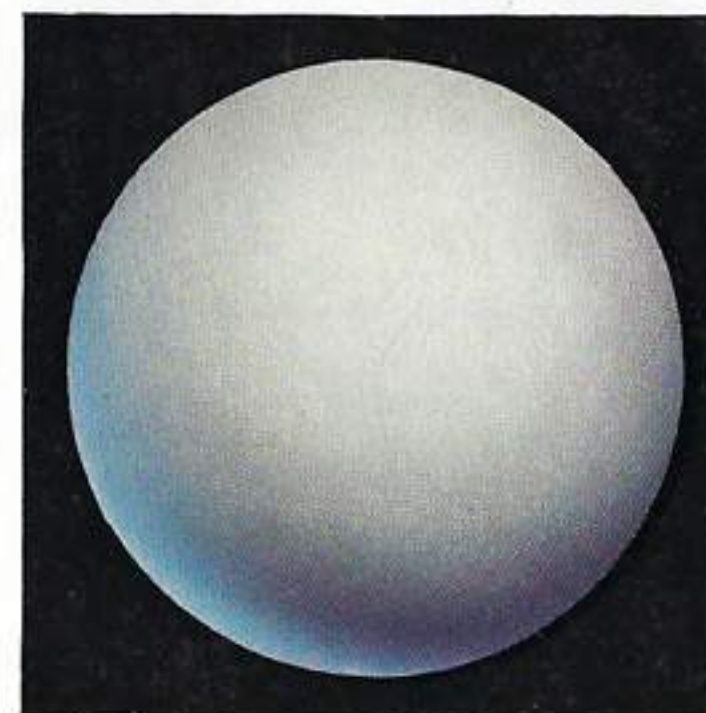


bezeichnet man die Bremsen als das Gewissen eines Autos. Daß man die schnellen Porsche überhaupt ausfahren kann ohne dabei etwas zu riskieren, verdanken sie in erster Linie den überdimensionierten, außerordentlich standfesten Bremsen, die den Wagen auch in kritischen Situationen sicher und zuverlässig zum Stehen bringen. Was man auf dem Prüfstand nicht annähernd erreicht, brachten die Rennen mit ihren zahllosen Siegen im hohen Norden und unter der sengend heißen Sonne tropischer Länder: Erfahrungen, die dem Gebrauchswagen unmittelbar zugute kamen. Daß Porsche nie die Sicherheit der Schnelligkeit opferte, sondern sich bereits zu »safety first« bekannte als es durchaus noch nicht zum werblichen Sprachgebrauch gehörte, hat sich gelohnt, — der Name wurde ein Begriff für beispiellose Zuverlässigkeit.

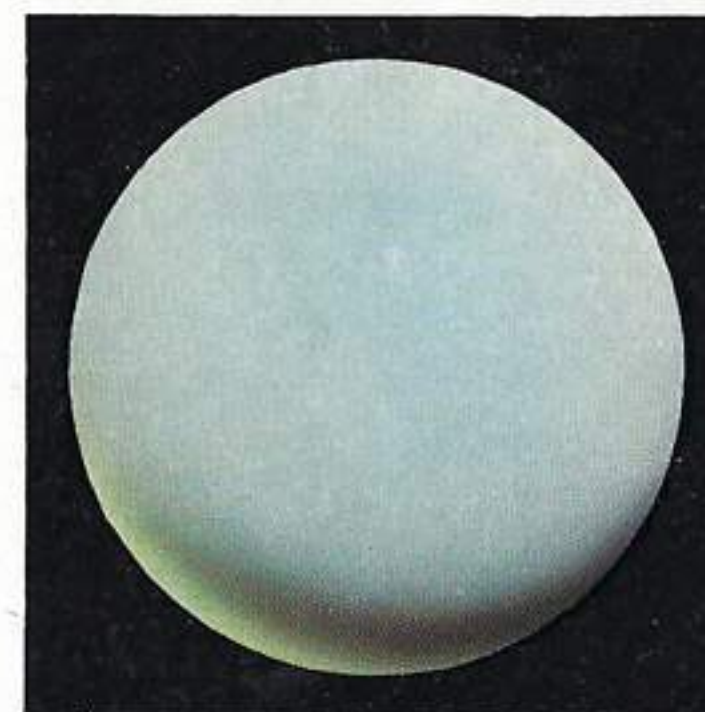




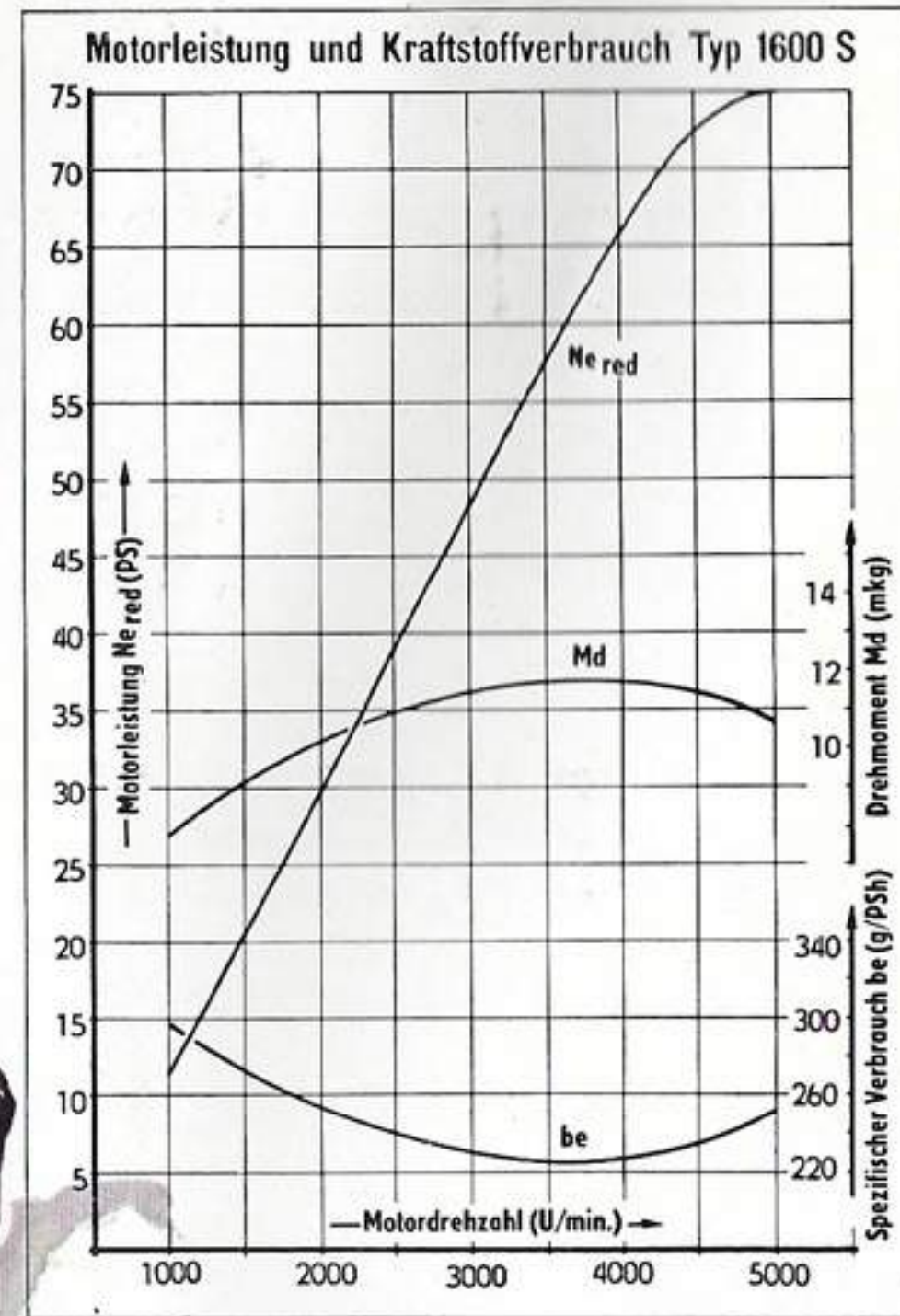
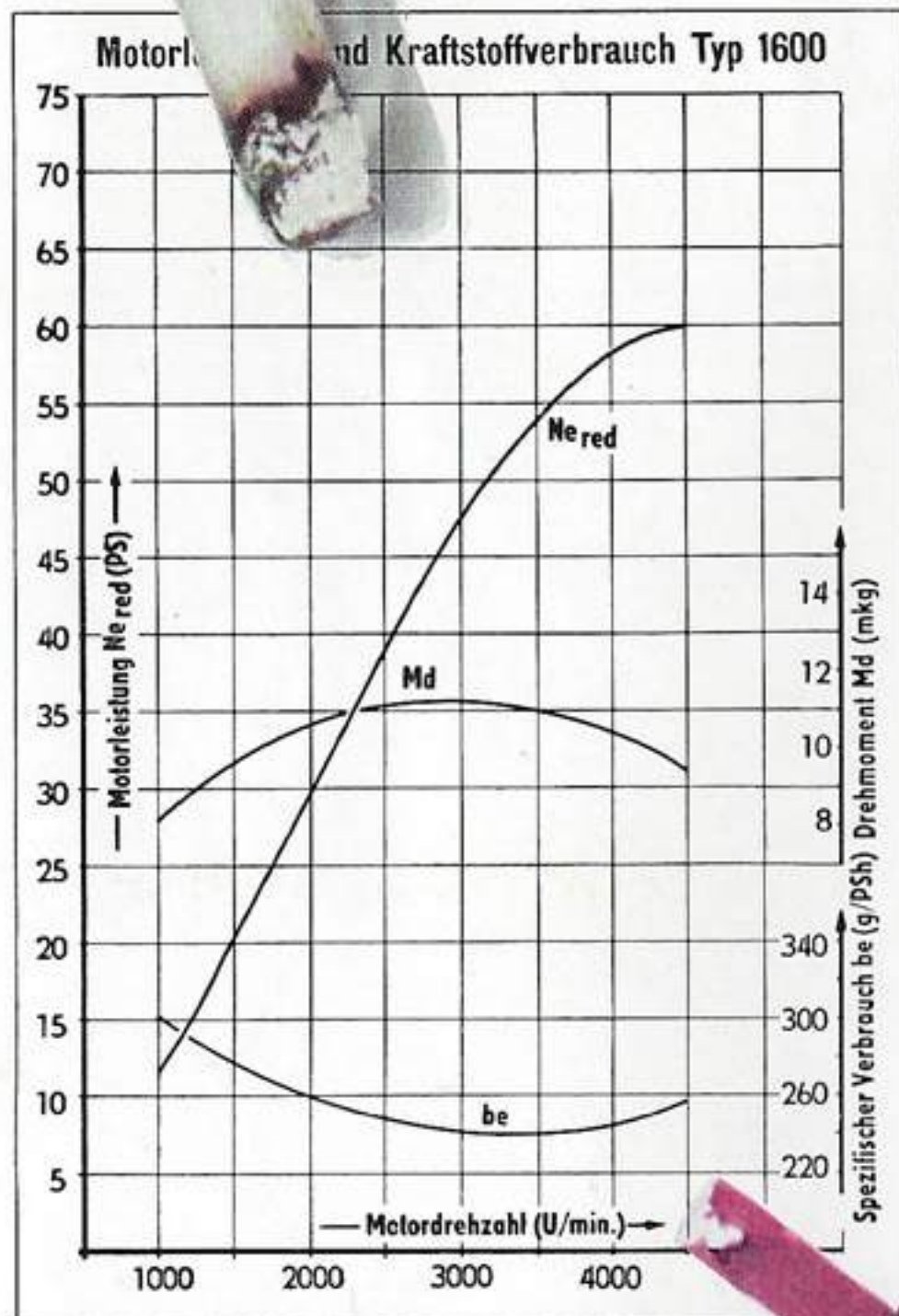
Wie das liebevoll durchdachte Detail, so sind auch die sorgfältig aufeinander abgestimmten Farbkombinationen dem Porsche in seiner äußeren Erscheinung und technischen Konzeption



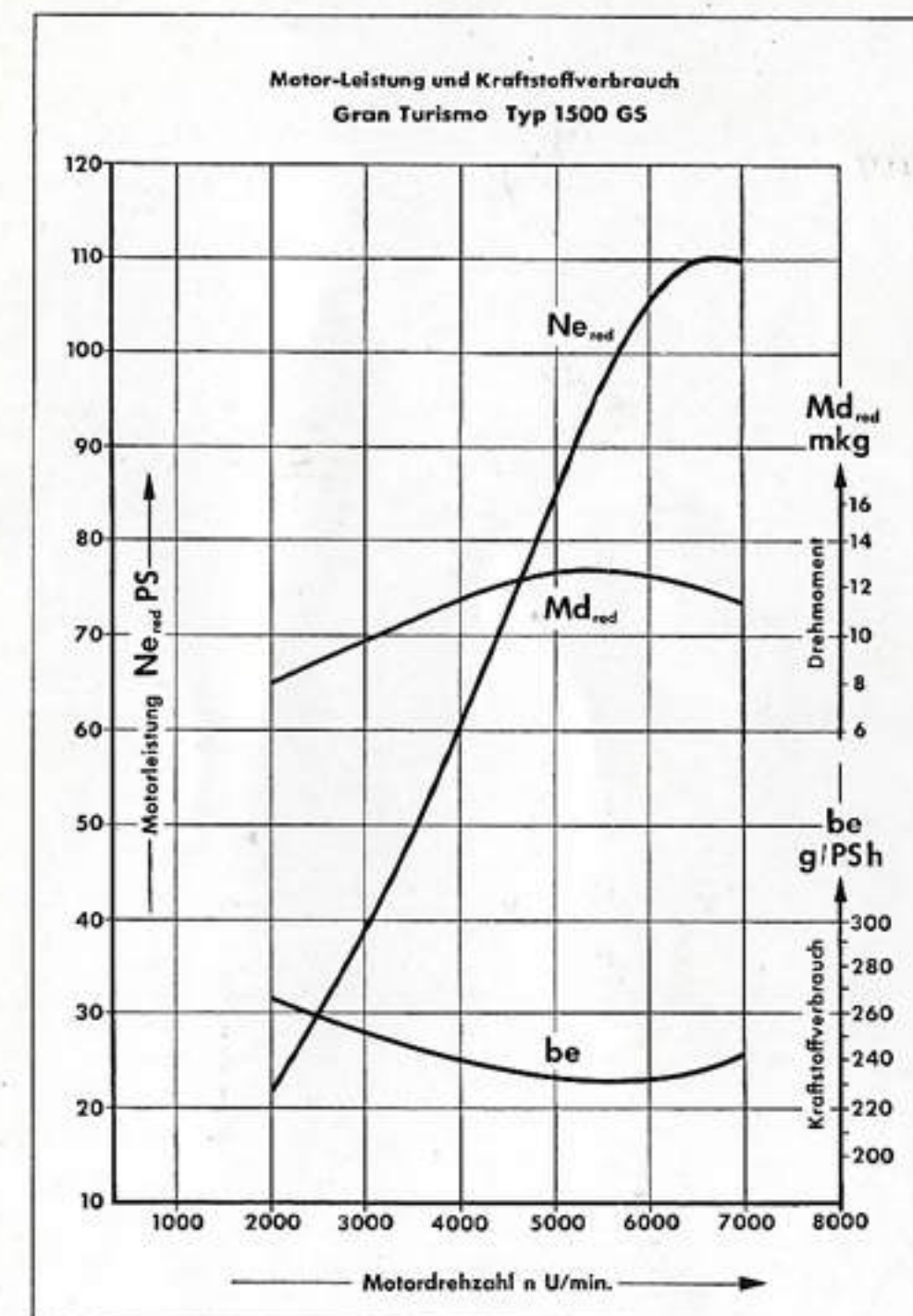
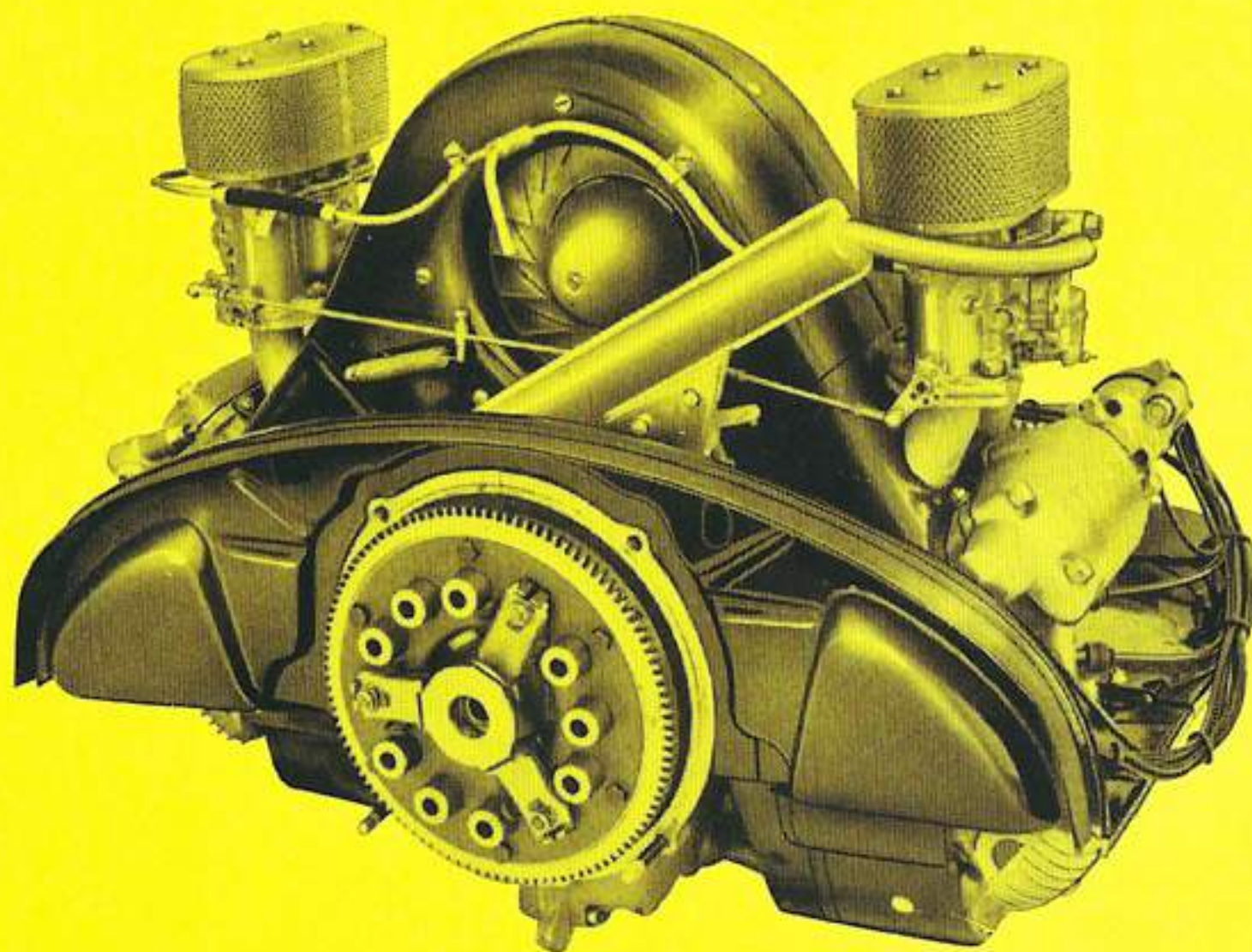
ebenbürtig. Daß die Wagen in allen erdenklichen Farbnuancen dem verwöhntesten Geschmack gerecht werden, beweisen die Erfolge bei internationalen Schönheits-Konkurrenzen.



Wenn Männer über Motoren sprechen,



maximale Drehmomente und Leistungskurven leidenschaftlich diskutiert und gegeneinander abgewogen werden, schneidet Porsche immer sehr gut ab. Kein Wunder, er brilliert nicht mit PS auf dem Papier, sondern seine Kraft ist effektiv an der Kupplung verfügbar, er gehorcht dem leisesten Druck auf das Gaspedal und schnellt wie ein Pfeil von der Sehne. Seine Rasanz im Abzug, am Berg und beim Überholen haben einen neuen Wertmaßstab geschaffen: den Begriff geballter Leistung als nicht zu unterschätzenden Sicherheitsfaktor! In den 58er-Modellen steckt eine Fülle technischer Verbesserungen, die hohe Leistung bei langer Lebensdauer und großer Wirtschaftlichkeit garantieren. Abgesehen von einem neuen Gehäuse mit verbessertem Ölkreislauf und neu entwickeltem Ölkühler bekamen die 1600-ccm-Motoren neue Zenith-Doppelfallstromvergaser, die einen gleichmäßigeren Leerlauf, elastischeren Übergang und vor allem ein besseres Drehmoment im unteren Drehzahlbereich ergeben. Nachdem der Carrera im Zuge der Weiterentwicklung den 1600-Super als Sportfahrzeug abgelöst hat, stellt das Super-Modell 1958 nunmehr den schnellen Reisewagen für besonders anspruchsvolle Fahrer dar. Durch eine geräuscharme Gleitlagerwelle und neue Vergaser läßt er sich im Straßen- und Stadt-Verkehr so angenehm und geschmeidig wie der normale 1600er fahren.

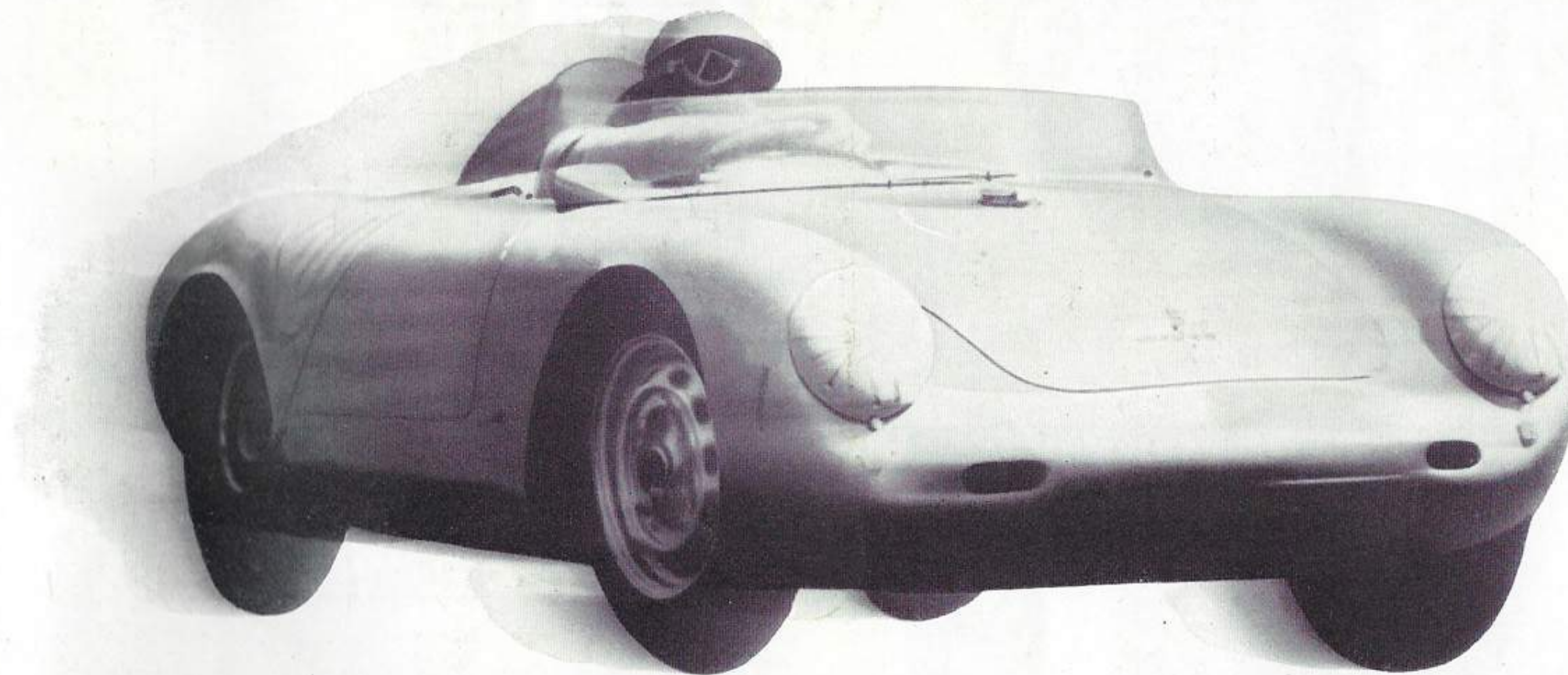


Motor-Typ 1500 GS (Carrera)

Motor-Typ 1600 ccm



Im Gegensatz zu dem den Rennsport präsentierenden Spyder ist der Carrera mit dem berühmten, auf über 100 PS gezähmten Vier-nockenwellen-Motor ein superschneller Reise-Sportwagen europäischen Formates. In der »de-Luxe«-Ausführung ist außergewöhnliche Leistung mit höchstem Komfort gepaart, während der »Gran-Turismo« mit vermindertem Gewicht zugunsten erhöhter Leistung das Instrument für den Sportfahrer darstellt.



Der Spyder als sportliches Vollblut ist das Testobjekt, mit dem im schärfsten Renneinsatz jene Erfahrungen gesammelt werden, die den Serienwagen zugute kommen.



Fahrer von Weltklasse errangen auf allen Kontinenten in Rennen
und Rallies Erfolge, die in die Tausende gehen.



Technische Daten

Typ	356 A / 1600	356 A / 1600 S	356 A / 1500 GS Carrera »de Luxe«	356 A / 1500 GS Carrera »Gran Turismo«	550 A / 1500 RS Spyder / 1957
Karosserieausführung	Coupé, Cabriolet, Hardtop, Speedster			Coupé, Speedster	Rennsport
Motor					
Bauart	4-Zylinder-4-Takt-Boxermotor, luftgekühlt, im Heck des Fahrzeugs				
Bohrung mm	82,5	82,5	85	85	85
Hub mm	74	74	66	66	66
Hubraum cm³	1582	1582	1498	1498	1498
Höchstleistung PS bei U/min	60 / 4500	75 / 5000	100 / 6200	110 / 6400	135 / 7200
Kraftstoffverbrauch l / 100 km (nach DIN 70030)	7,6	8,2	9,4	9,4	
Verdichtungsverhältnis	7,5 : 1	8,5 : 1	9 : 1	9 : 1	9,8 : 1
Ventilanordnung	V-förmig, hängend		V-förmig, hängend, 4 obenliegende Nockenwellen, angetrieben durch Königswellen		
Motorschmiierung	Druckumlaufschmierung		Trockensumpfschmierung		
Getriebe					
Wechselgetriebe	4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, vollsynchronisiert				5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, 4 Gänge synchronisiert
Fahrgestell					
Rahmen	geschweißter Stahlblechkastenrahmen				Gitterrohrrahmen
Vorderradaufhängung	2 längsliegende Traghebel				
Vorderradfederung	2 durchgehende Vierkant-Blattfederstäbe				
Hinterradaufhängung	Pendelhalbachsen durch Federstreben geführt				Pendelhaibachsen mit tiefgelegtem Drehpunkt, durch Quer- und Längslenker geführt
Hinterradfederung	1 runder, querliegender Drehstab auf jeder Seite				
Stoßdämpfer	vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, doppelt wirkend				
Betriebsbremse	hydraulisch, auf 4 Räder wirkend, vorn Duplex-, hinten 1-Zylinder-Ausführung				
Räder	Lochscheibenräder mit Tiefbettfelge 4,5 J×15				Lochscheibenräder mit Tiefbettfelge 3,5 D×16 (Leichtmetall)
Reifen	5,60—15 Sport		5,90—15 Supersport		vorne 5,00—16 RS, hinten 5,25—16 RS
Kraftstoffbehälter	vornliegend, Inhalt 52 l, davon 5 l Reserve		vornliegend, Inhalt 80 l, davon 15 l Reserve		vornliegend, Inhalt ca. 90 l
Maße					
Länge mm	3950	3950	3950	3950	3700
Breite mm	1670	1670	1670	1670	1610
Höhe mm	Coupé, Cabriolet 1310, Speedster 1220, Hardtop 1290				980 (mit Windschutzscheibe)
Gewicht					
Leergewicht (DIN) kg	Coupé, Cabriolet, Hardtop 850, Speedster 760		Coupé, Cabriolet, Hardtop 930, Speedster 885	Coupé 865, Speedster 840	Trockengewicht 540
Fahrleistung					
Höchstgeschwindigkeit km/h	160	175	ca. 200	ca. 200	ca. 240

Änderungen vorbehalten!



... nicht das Gefühl, die Gewißheit optimaler Sicherheit



entscheidet!

MINI

in Linie, Komfort und
Fahreigenschaften
internationale Spitzenklasse

