

PORSCHE

356C

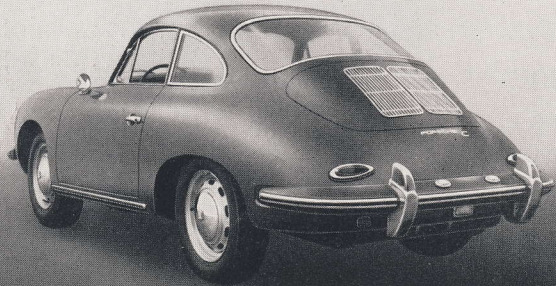
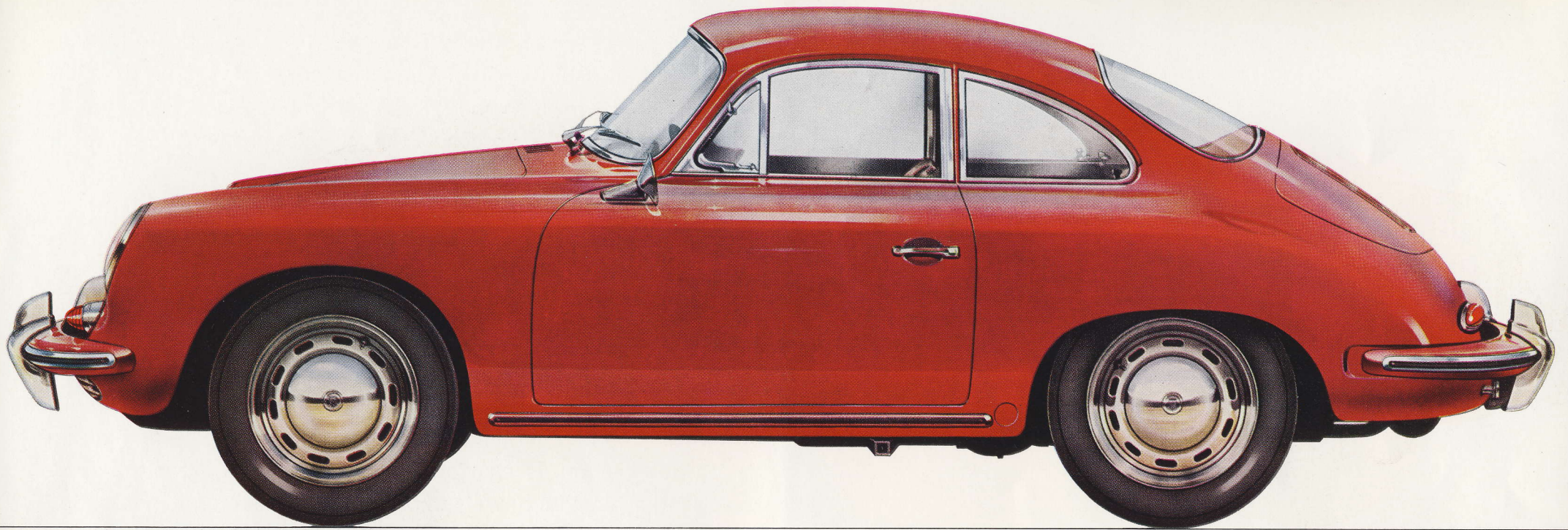


Ein Porsche! Bewunderung, Respekt, wo er auftaucht und vorbeihuscht . . . Auf der Kö . . . In der Bondstreet . . . Auf der Corniche . . . In der Park Avenue . . . An der Copacabana. Es ist immer dasselbe. Als ob die Porsche-Weltpremiere nicht schon vor mehr als 14 Jahren gewesen wäre.

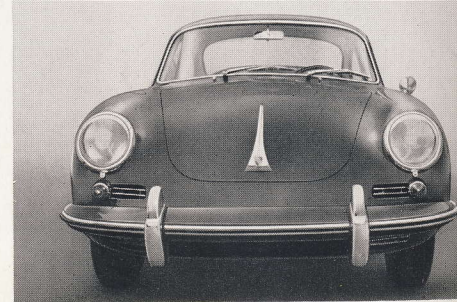
Porsche-Fahrer wissen warum. Für sie steht fest: er ist unvergleichlich. Unvergleichlich in seiner Mischung von Rasse, Luxus, Prestige, Sicherheit, Gehorsam, Genügsamkeit. Oder kennen Sie einen anderen, der mit 75 PS Motorleistung Geschwindigkeiten von rund 175 km/h erreicht?

Mehr als zehntausend internationale Rennerfolge stehen in den Porsche-Annalen. Härter ist kein anderes Auto getestet. Überzeugender nicht zu beweisen, daß einfach alles an ihm „richtig“ ist. Selbst dem, der zum erstenmal mit einem Porsche fährt oder neben dem Fahrer sitzt, offenbart sich nach wenigen Minuten jene nahezu grenzenlose Sicherheit, die diesem Wagen innewohnt. Auf mehrere Gründe ist das zurückzuführen: die tiefe Sitzposition genau im Schwerpunkt des Fahrzeugs, kaum Seitenneigung der Karosserie in schnell gefahrenen Kurven, die fest zupackenden und absolut spurhaltenden Bremsen, die stets vorhandene Kraft an den Antriebsrädern und das mühelose Überholen durch die blitzschnell einsetzende Beschleunigung. Immer wieder fasziniert das geradezu fröhlich anmutende Spiel des Kurvenfahrens, das die Gesetze der Straßenhaftung aufzuheben scheint. Und die hundert anderen Raffinessen, die das Porsche-Fahren zur hellen Freude machen – zum „Fahren in seiner schönsten Form“.

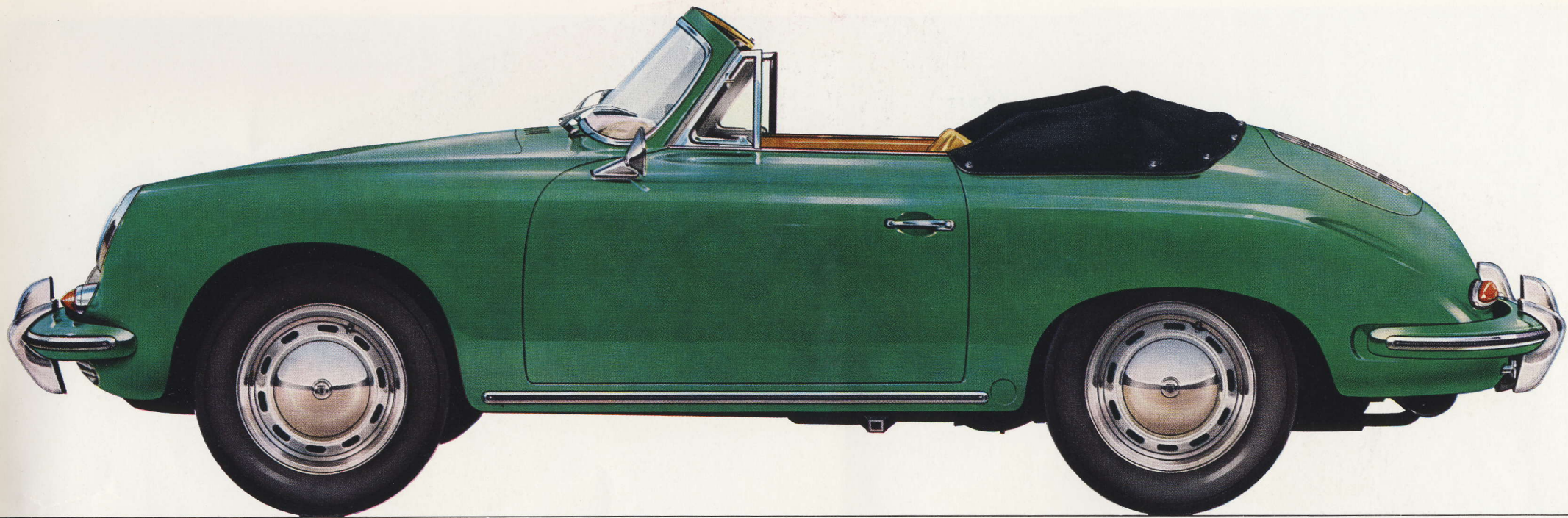
Und noch etwas: Ein Porsche läuft nicht mit Tausenden vom Fließband. Am Porsche ist noch sehr viel Handarbeit. Sorgfältige, liebevolle Maßarbeit. Sonst wäre er ja Konfektion. Und kein – Porsche.



Coupé – das Wort stammt noch aus der Zeit der Kutschwagen. So nannte man die hochherrschaftlichen zwei- bis dreisitzigen Fahrzeuge, mit denen man repräsentieren konnte. Schon im Jahre 1949 hat Porsche das erste Coupé von diesem Typ 356 gebaut, der inzwischen auf der ganzen Welt so berühmt geworden ist. Die Grundform hat sich nie verändert, aber in jedem Jahr haben kundige Hände an den Details gefeilt. Die Karosserie ist ganz aus Stahlblech gebaut und mit dem Bodenrahmen verschweißt. Die Antriebsaggregate, Motor und Getriebe, sind im Heck des Fahrzeugs eingebaut. Zwei Motortypen, Typ 1600 C mit 75 PS und Typ 1600 SC mit 95 PS können wahlweise eingebaut werden. Hydraulische Scheibenbremsen, Einzelradaufhängung und Drehstabfederung charakterisieren das Fahrgestell.



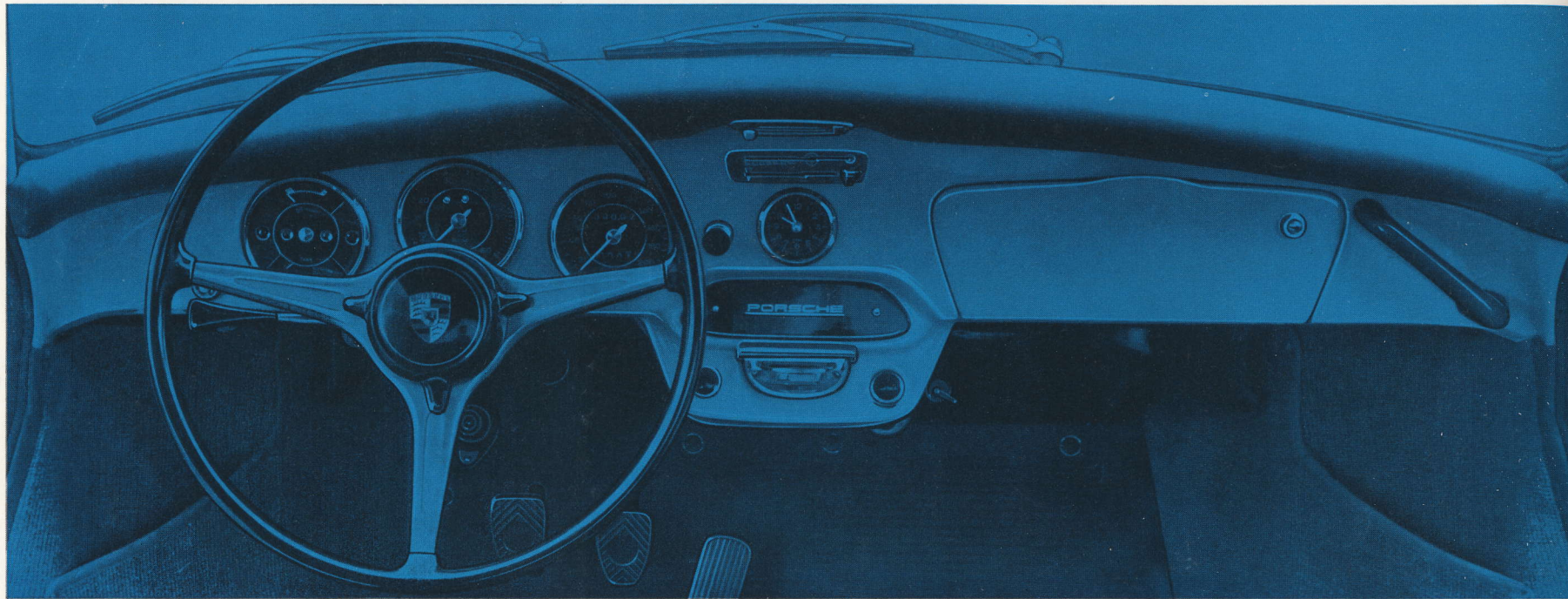
Coupé



Sind Sie schon einmal in einem offenen Cabriolet gefahren? Natürlich, die Damen brauchen ein Kopftuch. Und das Windgeräusch ist stärker als im geschlossenen Wagen. Aber man fühlt sich viel stärker den Elementen verbunden, empfindet viel mehr das Autofahren als einen Sport, man kann mehr von der Natur genießen. Haben Sie das Verdeck des Porsche schon näher betrachtet? Das ist ein Cabriolet-Dach ganz im alten Stil, solide, fest, auch der stärkste Platzregen hat keine Chance. Das Öffnen und Schließen ist auch für die Dame kein Problem. Und besonders wichtig: die Sicht ist auch aus dem geschlossenen Cabriolet sehr gut, das hintere Fenster ist groß und mit einem Reißverschluß zu öffnen. Man denkt bei Porsche an die Kleinigkeiten.



Cabriolet



Serienmäßige Ausstattung

Scheiben

Scheibenwaschanlage
Scheibenwischergeschwindigkeit stufenlos regelbar
UKW-entstörter Scheibenwischermotor
Ausstellfenster vorn
Ausstellfenster hinten
Abblendbarer Innenspiegel
Verbundglas für Frontscheibe
Heckfensterbeheizung (außer Cabriolet)
Heckscheibe beim Cabrioletverdeck mit Reißverschluß

Beleuchtung

Asymmetrisches Abblendlicht
(für alle Länder, in denen es gesetzlich erlaubt ist)
Rückfahrcheinwerfer
Instrumentenbeleuchtung stufenlos regelbar
Leseleuchte am Armaturenbrett

Signalanlage

Lichthupe
Zwei Starktonhörner

Instrumente

Geschwindigkeitsmesser
Gesamt-Kilometerzähler
Tages-Kilometerzähler
Drehzahlmesser
Benzinuhr
Elektrische Zeituhr
Öltemperaturmesser
Kontrolleuchten für Batterie-Ladestrom,
Fernlicht, Begrenzungslicht, Blinker,
Öldruck, Handbremse

Schlösser

Beide Türen von außen verschließbar,
von innen verriegelbar
Handschuhkasten abschließbar
Verschlußdeckel für Tankeinfüllstutzen,
nur von innen zu öffnen
Abschließbarer Haubenzugknopf vorne (Cabriolet)
Getriebe-Schaltchloß

Interieur

Schiebeascher
Gepolstertes Armaturenbrett

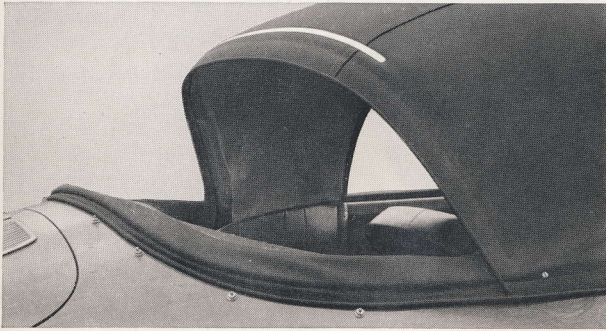
Zigarrenanzünder
(kombiniert mit Anschluß für Handleuchte)
Handgriff für Beifahrer
Armstützen als Zuziehgriffe
Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte
Befestigungskramen für Kofferriemen
Zwei Kleiderhaken am Dachrahmen
(außer Cabriolet)
Zwei gepolsterte Sonnenblenden,
auf der Beifahrerseite mit Spiegel
Zwei Türtaschen
Liegesitze
Heizung und Frischluftzuführung
Reserveschaltung für Kraftstofftank

Sonstiges

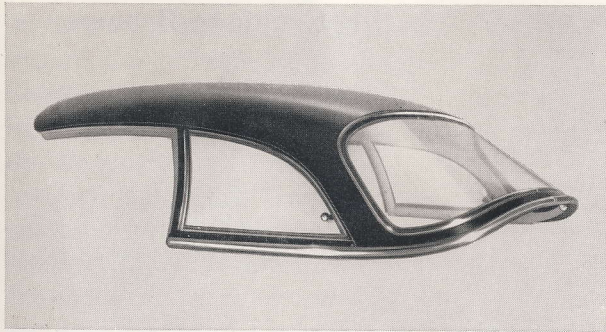
Abschleppöse vorne
1 Lackstift
Verdeckschutzhülle (nur Cabriolet)
Entdröhnung
7 Serienfarben mit 6 Innenausstattungs-
kombinationen



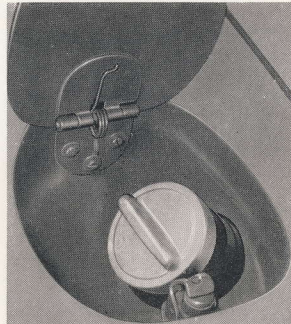
Die verstellbaren Einzelsitze sind beim Coupé und Cabriolet serienmäßig als Liegesitze ausgebildet und am Bodenrahmen in Gleitschienen geführt. Die Sitze lassen sich in der Längsrichtung verschieben und die Rückenlehne in ihrer Winkelstellung verändern.



Ein Reißverschluß ermöglicht beim Cabriolet das Öffnen der hinteren Rückwand, was besonders zur Sommerzeit angenehm empfunden wird, da es den Insassen einmal Sonnenschutz bietet und sie zum anderen voll in den Genuß der Fahrtwindkühlung kommen läßt.



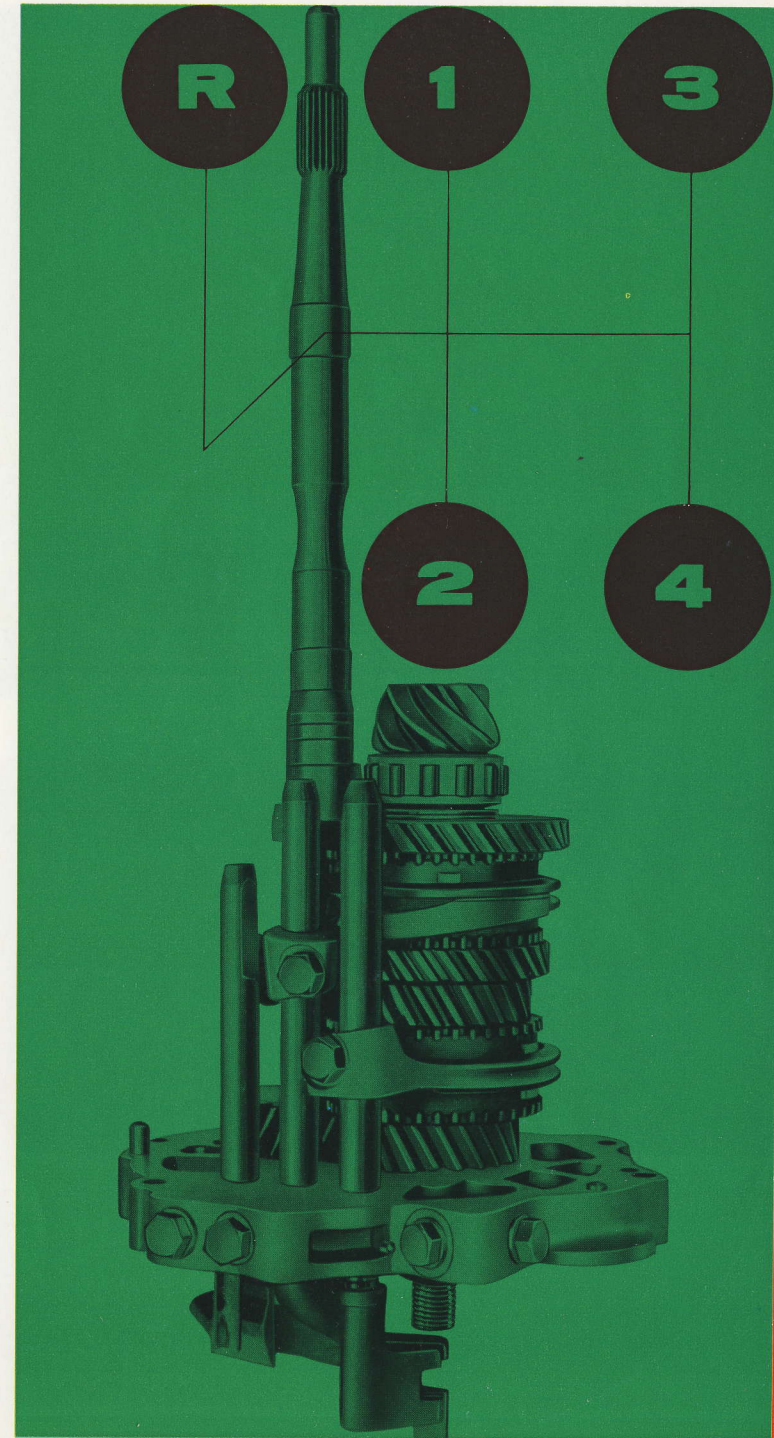
Der abnehmbare Aufsatz kann anstelle des Cabriolet-Verdecks in kurzer Zeit montiert werden. Durch eine kontrastierende Lackierung des Aufsatzes erhält der Wagen eine besondere Note.



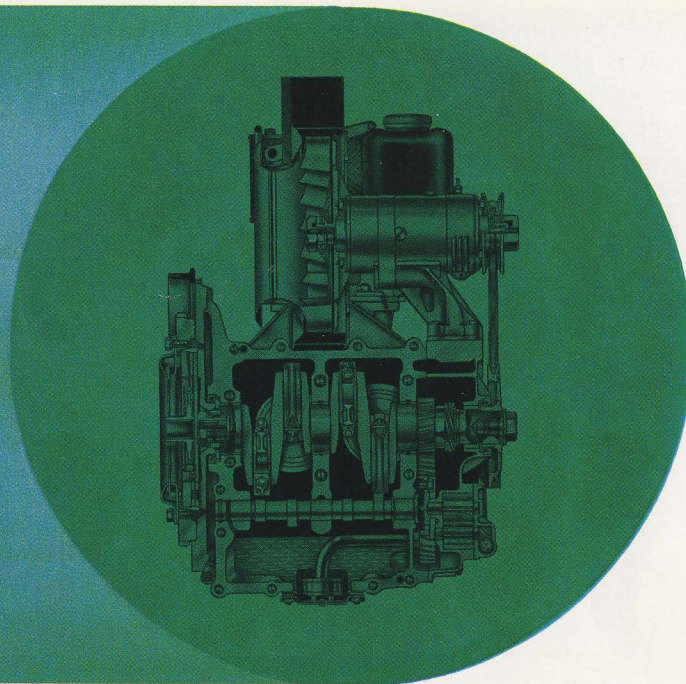
Praktisch ist der von außen bequem zugängliche Tankverschluß, der bei allen Linkslenkern im rechten Kotflügel eingelassen ist.

Mit Hilfe eines kleinen Hebels am Schaltbock kann die Heizung ein- und ausgeschaltet und die Heizluftzufuhr kontinuierlich reguliert werden.

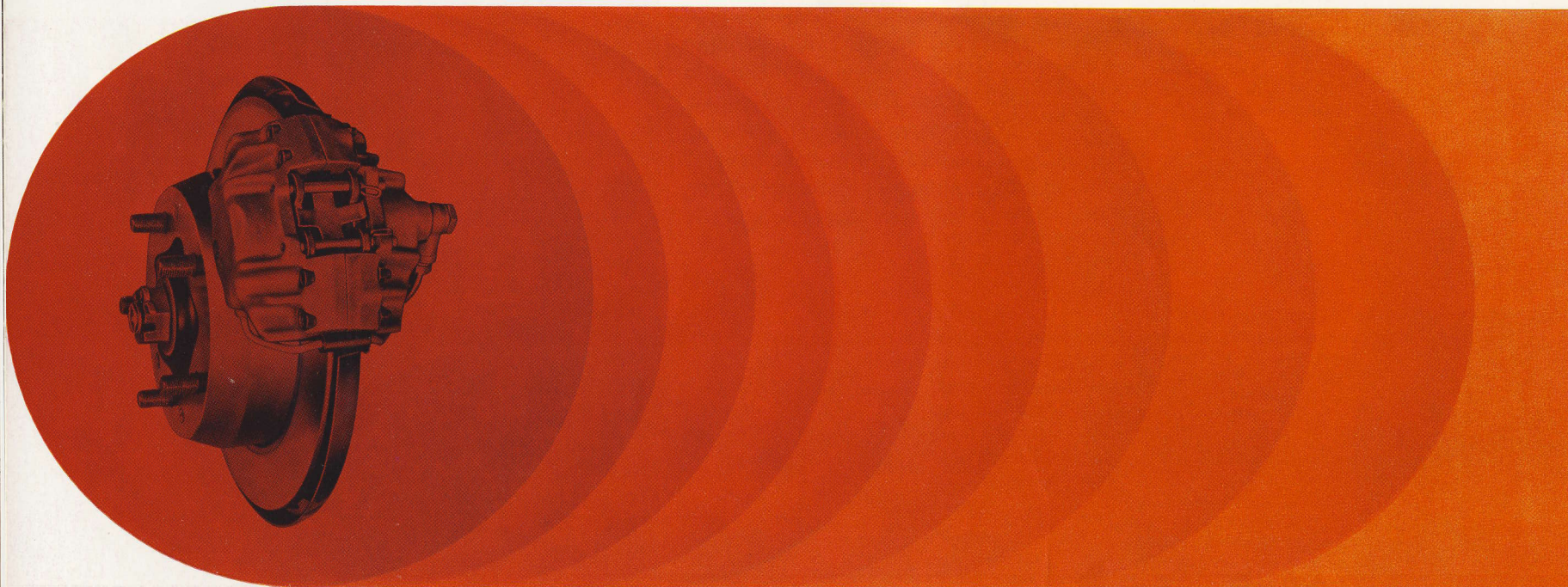
Alle vier Vorwärtsgänge sind mit der weltbekannten Porsche-Sperrsynchroisierung ausgerüstet. Diese ist im Radsatz auf kleinstem Raum mit Triebbling und Antriebswelle in einer Platte zu einer montagefertigen Einheit zusammengefaßt.



Der Motor

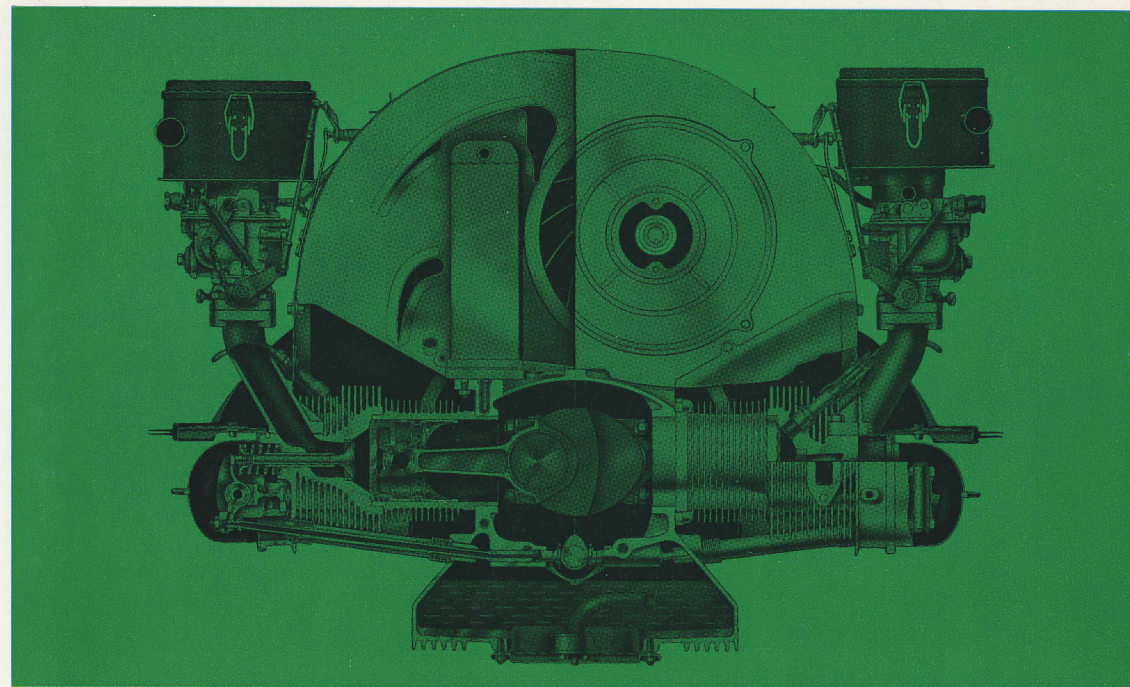


Scheiben-Bremsen

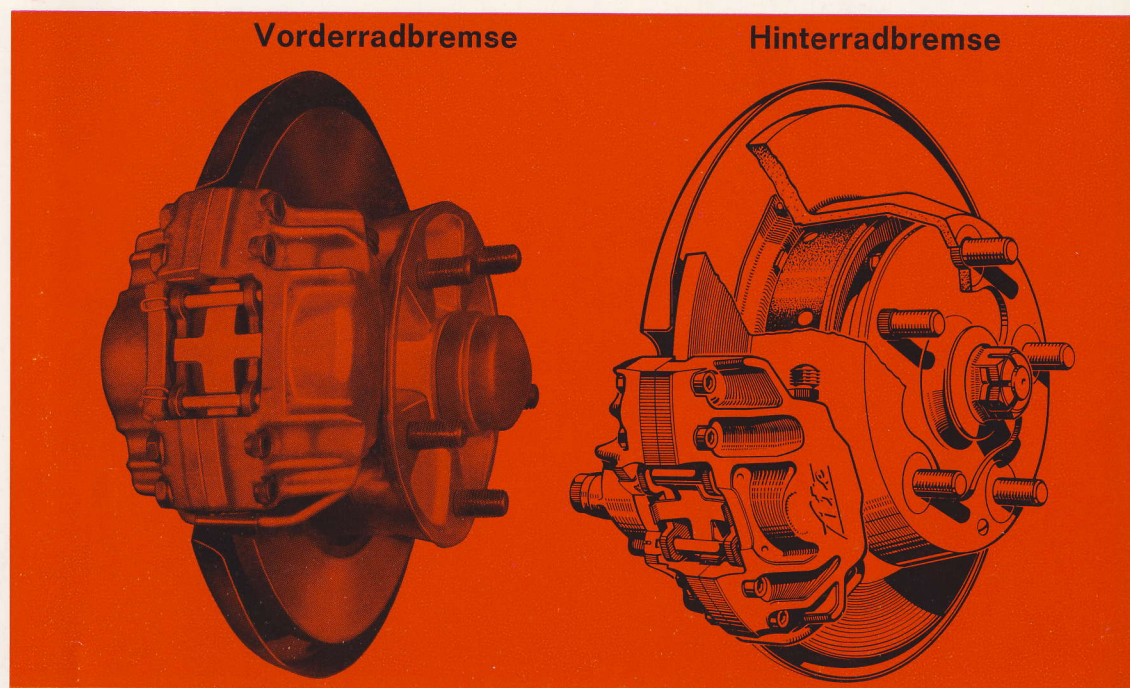


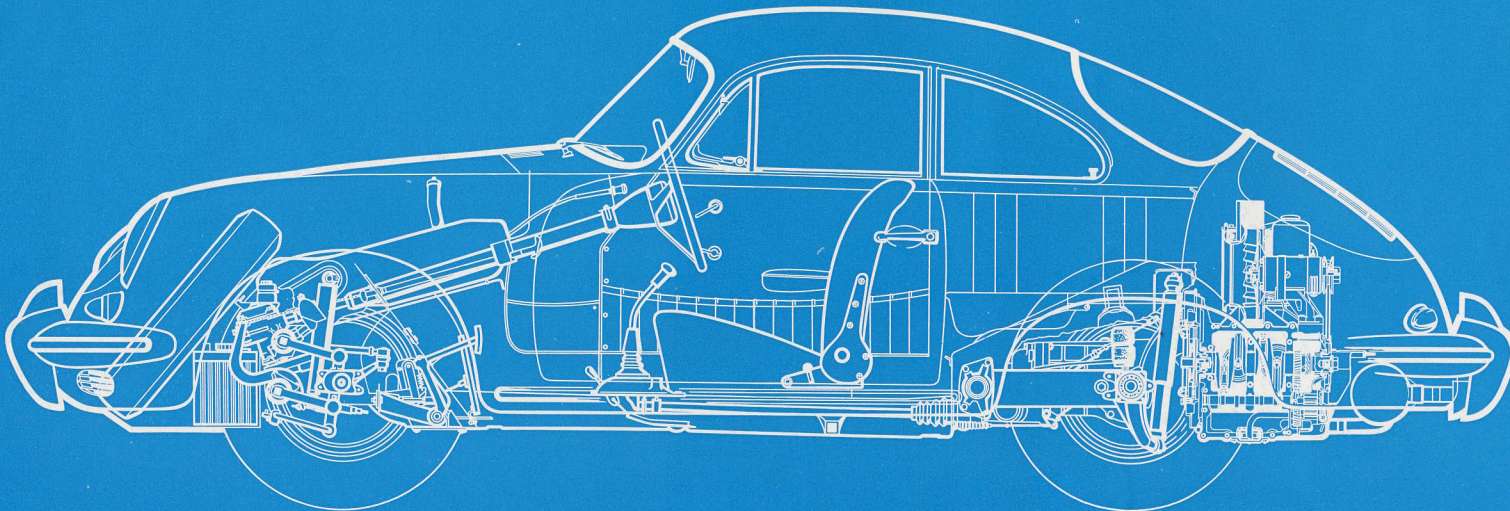
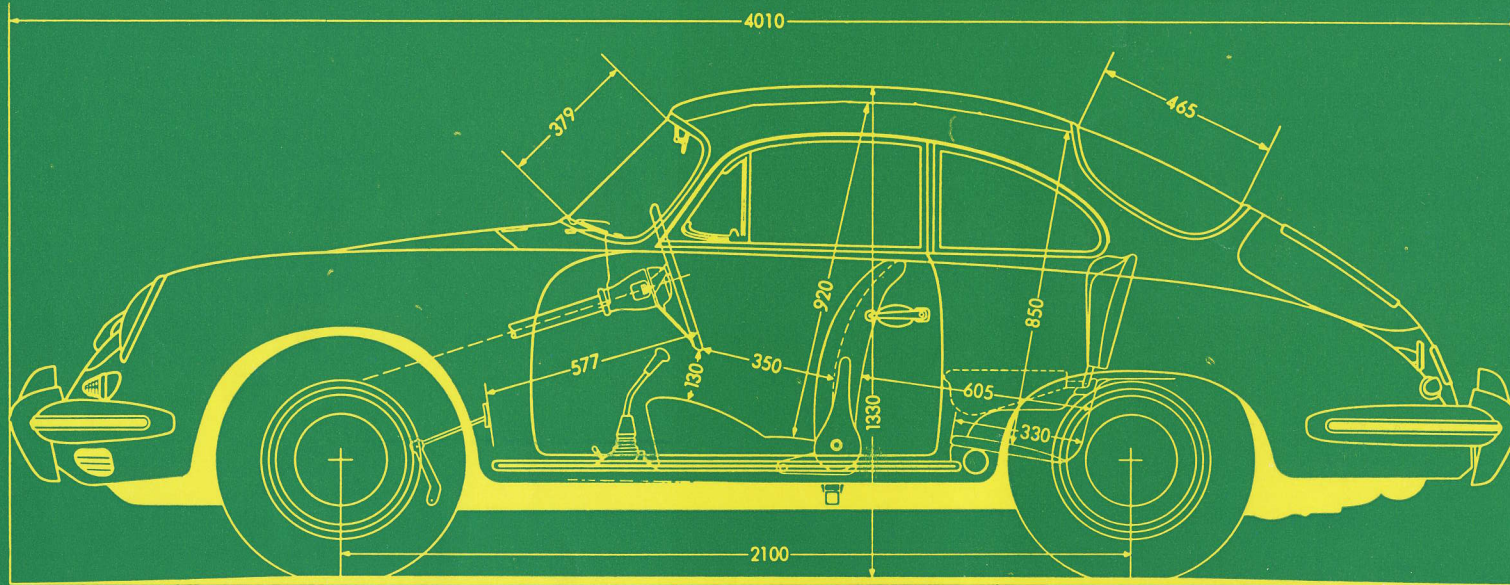
Mit dem luftgekühlten Motor hat der unvergessene Professor Porsche seine ersten Erfahrungen schon 1912 gesammelt, als er bei Austro Daimler einen luftgekühlten Flugmotor entwarf. Zur Luftkühlung kehrte er zurück, als er die ersten Vorentwürfe für den Volkswagen machte. Viele Autofirmen sind inzwischen auch zu luftgekühlten Motoren übergegangen und auch dazu, den Motor ins Heck des Fahrzeuges zu legen.

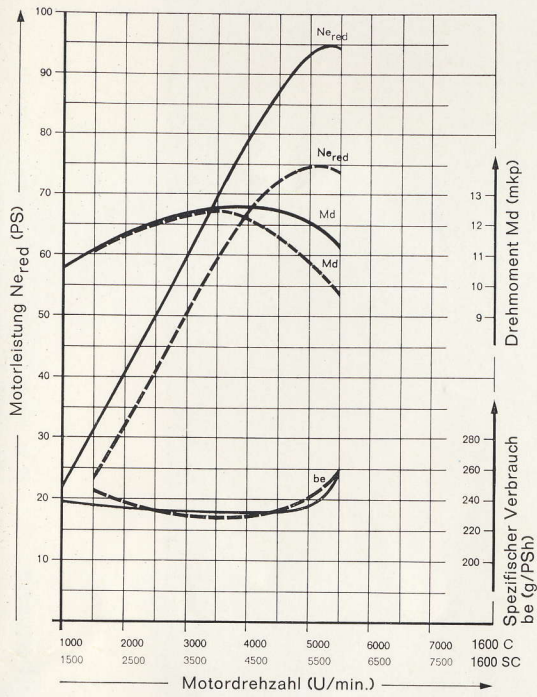
Der Motor ist ein luftgekühlter 4-Takt-Otto-Motor mit je zwei sich gegenüberliegenden Zylindern (Boxer). Die Nockenwelle, die im Kurbelgehäuse dreimal gelagert ist, steuert über Stoßstangen und Kipphebel die hängenden Ventile. Zwei Doppel-Fallstromvergaser liefern das Kraftstoff-Luftgemisch. Die Porsche-Motoren haben nicht nur im oberen Drehzahlbereich „etwas drin“, sondern sind auch erstaunlich elastisch, und vor allem – sie halten.



Porsche ist jetzt auch zur Scheibenbremse übergegangen. Manche Leute sagen: Ein bißchen spät, denn es gibt doch schon seit Jahren die Scheibenbremsen. Aber diese Kritiker kennen die Techniker des Hauses Porsche schlecht. Jede neue Konstruktion muß erst ausreifen, ehe man sie für ganz harte Beanspruchungen einsetzen kann, und bei Porsche, wo man sehr gute Trommelbremsen hatte, konnte man in Ruhe abwarten, bis eine Scheibenbremse da war, die auch die härtesten Proben bestand. Die Fußbremse wirkt als Scheibenbremse auf alle vier Räder. Durch die im Luftstrom rotierenden Bremsscheiben wird die beim Bremsen erzeugte Wärme schnell abgeführt. Eine wartungsfreie automatische Nachstellung in den Bremskolben gewährt immer einen konstanten Bremsfußhebelweg. Die Handbremse ist als Trommelbremse ausgebildet und wirkt mechanisch auf die Hinterräder.

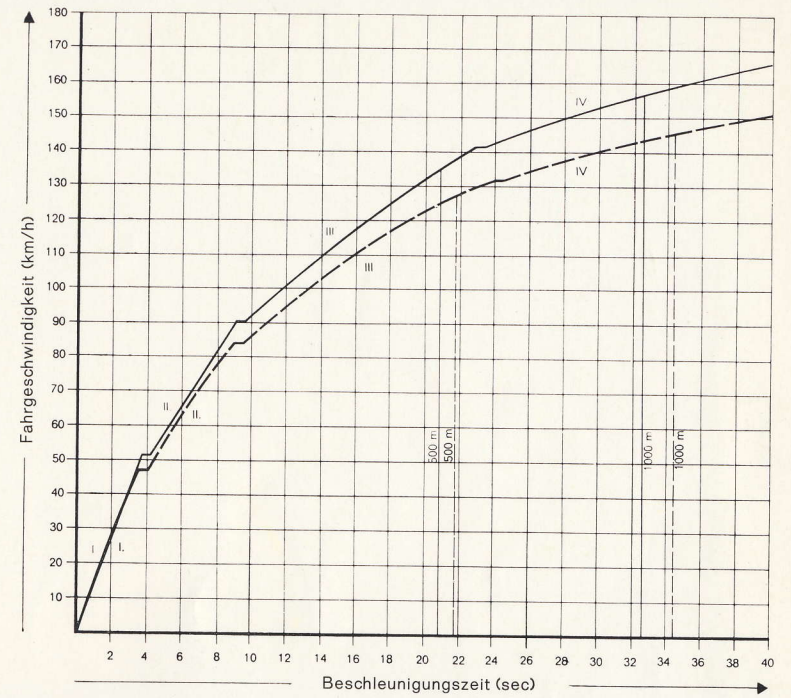






Beschleunigung und mittlere Geschwindigkeit über 1 km (stehender Start)

- Typ 356 C / 1600 C Coupé
Fahrzeit für 1 km 34,4 sec.
mittlere Geschwindigkeit 104,7 km/h
- Typ 356 C / 1600 SC Coupé
Fahrzeit für 1 km 32,6 sec.
mittlere Geschwindigkeit 110,4 km/h



Wir beraten Sie gerne:

Technische Daten

	Typ 356 / 1600 C	Typ 356 C / 1600 SC
	Coupé, Cabriolet	Coupé, Cabriolet
Motor		
Bauart	4-Zylinder, Viertakt-Vergasermotor mit gegenüberliegenden Zylindern (Boxer), V-förmig hängenden Ventilen	
Bohrung	82,5 mm	82,5 mm
Hub	74,0 mm	74,0 mm
Hubraum tatsächlich	1582 cm ³	1582 cm ³
Hubraum nach Steuerformel	1571 cm ³	1571 cm ³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1	9,5 : 1
Leistung (DIN)	75 PS bei 5200 U/min	95 PS bei 5800 U/min
Leistung (SAE)	88 PS bei 5200 U/min	107 PS bei 5800 U/min
Höchstes Drehmoment	12,5 mkg bei 3600 U/min	12,6 mkg bei 4200 U/min
Getriebe		
	4 synchronisierte Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	
Übersetzungen	1. Gang 1 : 3,09 (11 : 34)	1 : 3,09 (11 : 34)
	2. Gang 1 : 1,765 (17 : 30)	1 : 1,765 (17 : 30)
	3. Gang 1 : 1,13 (23 : 26)	1 : 1,13 (23 : 26)
	4. Gang 1 : 0,815 (27 : 22)	1 : 0,852 (27 : 23)
Rückwärtsgang	1 : 3,56	1 : 3,56
Hinterachsübersetzung	7 : 31 (1 : 4,428)	7 : 31 (1 : 4,428)
Fahrgestell		
Rahmen	Gepreßter und geschweißter Kastenrahmen mit Karosserie verschweißt	
Vorderradaufhängung	2 Kurbellänglenker als Traghebel ausgebildet, Rollstabilisator	
Vorderradfederung	2 je aus einzelnen Federblättern gebündelte Vierkant-Drehfederstäbe	
Hinterradaufhängung	Pendelhalbachse, durch Federstreben geführt	
Hinterradfederung	Je 1 runder Drehstab auf beiden Seiten	
Stoßdämpfer	Doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten	
Fußbremse	Scheibenbremse, hydraulisch auf alle Räder wirkend	
Handbremse	Mechanisch auf die Hinterräder wirkend	
Räder	Tiefbett-Stahl-Lochfelgen 4,5 J x 15	
Reifen	5.60 S 15	165 HR 15
Reifendruck	Normalfahrt (Landstraße) vorne 1,3 atü, hinten 1,6 atü Schnellfahrt (Autobahn) vorne 1,5 atü, hinten 1,8 atü	Normalfahrt (Landstraße) vorne 1,6 atü, hinten 1,8 atü Schnellfahrt (Autobahn) vorne 1,8 atü, hinten 2,0 atü
Kraftstofftank	Unter der Vorderhaube, Inhalt 50 l, davon 6 l Reserve	
Abmessungen		
Radstand	2100 mm	2100 mm
Spurweite vorn	1306 mm	1306 mm
Spurweite hinten	1272 mm	1272 mm
Länge	4010 mm	4010 mm
Breite	1670 mm	1670 mm
Höhe	1315 mm	1315 mm
Wendekreis	ca. 11 m	ca. 11 m
Gewichte		
Leergewicht (DIN)	935 kg	935 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1250 kg	1250 kg
Leistungen		
Leistungsgewicht bezogen auf das Leergewicht (DIN)	12,5 kg/PS	9,8 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	185 km/h