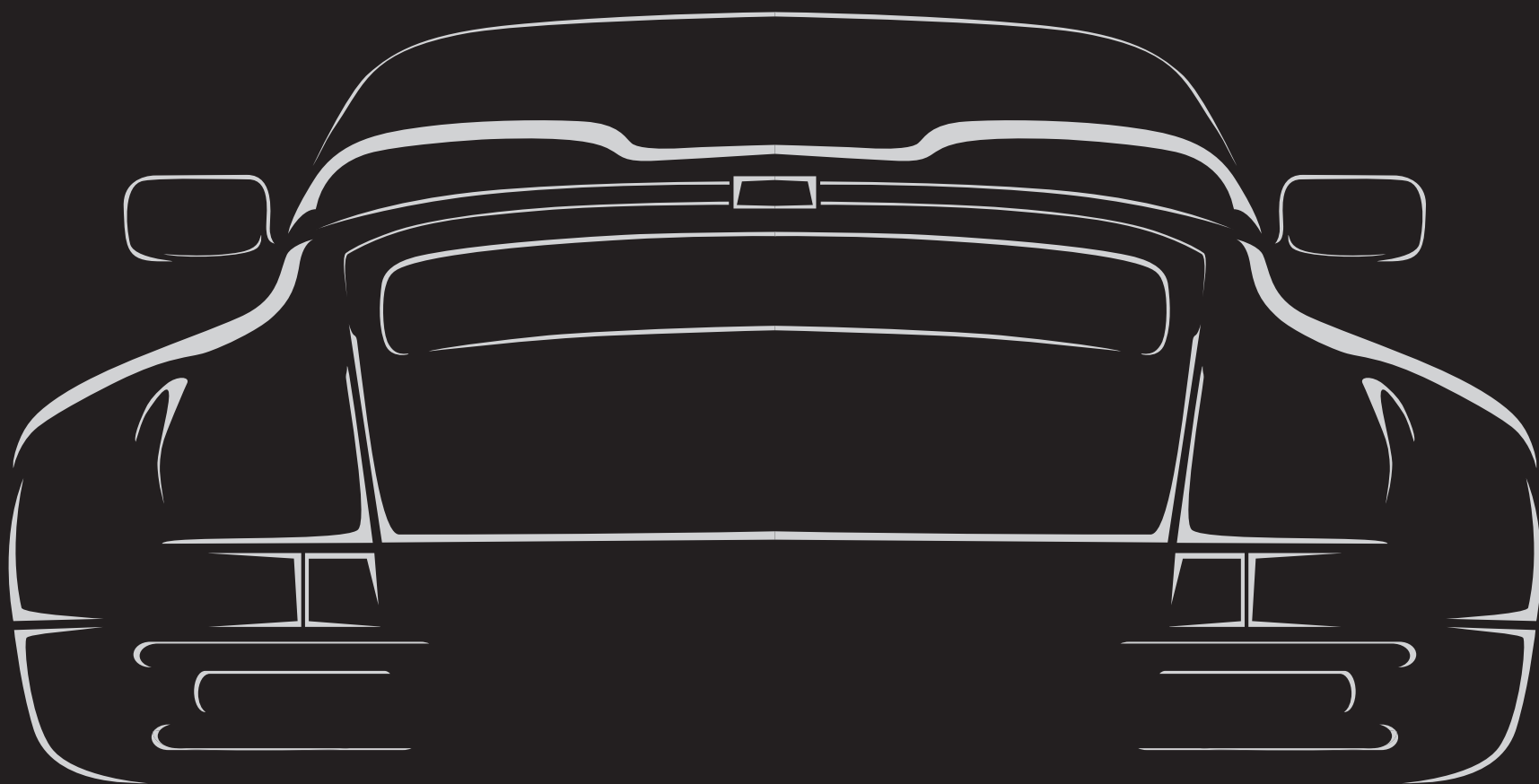


GABRIEL-KINDERMANN



PORSCHE
Speedster

LIMITED EDITION



DIESES BUCH WIDME ICH FERRY PORSCHE,
OHNE DESSEN TRÄUME UND VISIONEN,
SEINEN MUT UND UNTERNEHMERGEIST
UNSERE AUTOMOBILE WELT SO VIEL
ÄRMER GEBLIEBEN WÄRE.

ANDREAS GABRIEL

PORSCHE
Speedster
LEGENDS LIVE FOREVER
1989 - 2011

LIMITED EDITION

BERLIN
MOTOR
BOOKS

**“IN THE BEGINNING I LOOKED
AROUND BUT COULDN’ T
FIND THE CAR I DREAMT OF,
SO I DECIDED TO BUILD IT
MYSELF”**

FERRY PORSCHE

FOREWORD

IN THE ENTIRE HISTORY OF THE PORSCHE COMPANY, ONLY FOUR SERIES-PRODUCTION MODELS HAVE BEEN PERMITTED TO BEAR THE NAME OF THE “SPEEDSTER”.

ALMOST EXACTLY THIRTY YEARS TO THE DAY HAVE NOW PASSED SINCE THE FIRST 911 SPEEDSTER CAPTIVATED THE PUBLIC ATTENDING THE FRANKFURT MOTOR SHOW BACK IN 1987.

LESS THAN TWO YEARS LATER, IF THEY WERE LUCKY ENOUGH TO BELONG TO THE CHOSEN FEW, THE FIRST CUSTOMERS WERE ABLE TO PICK UP THEIR 911 SPEEDSTER IN ZUFFENHAUSEN. AFTER ALL, THE LIMITED SERIES HAD SOLD OUT BEFORE PRODUCTION EVEN BEGAN.

IN THE FORM OF THE FIRST 911 SPEEDSTER FROM MODEL YEAR 1989, THE LEGEND WAS RESURRECTED IN A WAY THAT MORE THAN DID JUSTICE TO ITS ILLUSTRIOUS NAME.

THE UNIQUE PORSCHE SPEEDSTER LOOK WITH ITS LOW WINDSCREEN AND WIDE BODY BROUGHT PORSCHE LOVERS UNDER ITS SPELL LIKE ALMOST NO OTHER MODEL.

THE PORSCHE 964 SPEEDSTER FROM MODEL YEAR 1993 AND THE 997 SPEEDSTER 2011 FROM MODEL YEAR 2011 ALSO BECAME SOUGHT-AFTER COLLECTOR’S ITEMS IN VERY SHORT ORDER.

COLLECTORS AND CAR LOVERS QUEUE UP TO BUY ONE OF THESE LIMITED-EDITION RARE CLASSICS, WHICH HAVE ALWAYS BEEN EXTREMELY HARD TO GET HOLD OF.

THE TIME HAS NOW COME FOR THE FIRST TIME TO TELL THE WHOLE STORY OF THE 911 SPEEDSTER AND TO ERECT A FITTING MONUMENT TO THIS CULT AMONG PORSCHE CARS.





Max Hoffmann in seinem Glöckler Spyder beim Rennen in Bridgehampton wo er den zweiten Platz im Gesamtklassement belegte.

Max Hoffman in his Glöckler Spyder at the race in Bridgehampton, where he secured the second place in the overall ratings.

Der Mythos Porsche Speedster hat seinen Ursprung in den USA. Es stimmt nicht dass das amerikanische Leinwand Idol James Dean in einem Porsche 356 Speedster ums Leben kam. Dieses tragische Unglück passierte in einem viel schnelleren Porsche 550 Spyder. Das Gerücht trug jedoch mit zur Legendenbildung bei. Trotzdem gäbe es ohne die Amerikanern keine 356 Speedster, denn in den 50 er Jahren fanden sie mehr und mehr Gefallen an den kleinen, und leichten Sportwagen aus Europa. An den Wochenenden fanden beliebte Rennsportveranstaltungen statt, an denen unter anderen auch James Dean häufig teilnahm, und sogar einige Rennen gewinnen konnte. Porsche traf mit dem handlichen und schnellen 356 den Geschmack der Amerikaner. Zudem waren die Fahrzeuge aus Zuffenhausen sehr zuverlässig und wertbeständig, und trugen Ihren Teil zum Gütesiegel „Made in Germany bei“. Aber auch die Briten hatten den Trend der Zeit in den USA erkannt, und schickten Ihre Roadster über den großen Teich. Diese britischen Roadster waren deutlich günstiger, als die hochwertigen und zuverlässigen Flitzer aus Stuttgart. Die bedeutenden US Importeure Maximilian Hoffman von der Ostküste, und John von Neumann von der Westküste ermutigten Ferry Porsche zu einem günstigen Roadster. Der aus Österreich stammende „Maxie“ Hoffman brachte auch schon Mercedes Benz dazu den 190SL und 300 SL Roadster zu produzieren. Weiterhin gilt Hoffman auch als Initiator des BMW 507. Das erste Treffen von Maximilian Hoffman und Professor Porsche fand im Oktober 1950 im Rahmen des „Salon de l'Automobile“ in Paris statt. Man einigte sich schnell, dass 15 Fahrzeuge vom Typ 356 pro Jahr nach New York City geliefert werden sollten, wo Hoffman seinen Showroom hatte. Die ersten drei Sportwagen vom Typ 356 machten sich direkt im Anschluss an den Pariser Salon auf die Reise nach New York. Einen dieser ersten drei amerikanischen 356 lieferte Hoffman an die populäre Motorsportgröße Briggs Cunningham aus. Automatisch wurde somit das Interesse der Öffentlichkeit auf die Sportwagen aus Stuttgart gelenkt. Eine erfolgreichere Markteinführung in den USA hätte Maximilian Hoffman nicht haben können. Sein Kollege John von Neumann bewies an der Westküste ähnliches Geschick, indem er die wachsende Zahl von Filmstars für die Produkte der Firma Porsche begeisterte. Zum einen waren die Filmstars solvente Kunden, zum anderen erschienen die Sportwagen der Firma Porsche somit häufig in der Presse. Porsche Sportwagen wurden dadurch von Trendsettern und Promi-

The myth of the Porsche Speedster has its origin in the United States. It is not true, as many have asserted, that American screen idol James Dean lost his life in a Porsche 356 Speedster. This tragic accident happened in a much faster Porsche 550 Spyder. And yet, the rumour helped create the Speedster legend. Be that as it may, without the Americans there would be no 356 Speedster, as in the 1950s they flocked in ever greater numbers to the lightweight, little sports car from Europe. Popular racing events took place at the weekends, in which James Dean took part and, in some instances, even won. With the agile and fast 356, Porsche found a model that was to the taste of the Americans. Moreover, the cars from Zuffenhausen were very reliable and kept their value, and had their part to play in the surge in popularity of the “Made in Germany” seal of quality. But the British too had tapped into the zeitgeist in the United States and were sending their roadsters across the pond. These British roadsters were significantly cheaper than the high quality and reliable sportsters from Stuttgart. The major US importers Maximilian Hoffman from the east coast, and John von Neumann from the western seaboard urged Ferry Porsche to build an affordable roadster. Austrian born “Maxie” Hoffman also persuaded Mercedes Benz to produce the 190SL and 300 SL roadsters. Hoffman is also considered the initiator of the BMW 507. The first meeting of Maximilian Hoffman and Professor Porsche took place in October 1950 under the auspices of the “Salon de l'Automobile” in Paris. Agreement was quickly reached that 15 vehicles of the 356 type should be shipped to New York City, where Hoffman had his showroom. The first three type 356 sports cars set off for New York immediately after the Paris show. One of the first three American 356's was delivered by Hoffman to popular motor sports great Briggs Cunningham. Public interest was thus automatically drawn to the sports cars from Stuttgart. Maximilian Hoffman could not have wished for a more successful market launch in the United States. His colleague John von Neumann showed similar skill on the West Coast by kindling the enthusiasm of a growing number of movie stars for the products of the Porsche company. On the one hand, film stars were moneyed customers; on the other, the association with the rich and famous meant that sports cars from Porsche often made appearances in the press. Porsche sports cars were driven by trendsetters and celebrities, thereby exercising a gra-

Ferry Porsche (links) und Max Hoffman bei einem Treffen im Dezember 1951 auf der Terrasse von Hoffmans Wohnung in New York.
Ferry Porsche (left) and Max Hoffman at a meeting on the terrace of Hoffman's appartement in 1951.

nennten gefahren, die damit eine Sogwirkung auf die „normalen“, aber gut betuchten Amerikaner entfachten. Dieses simple, aber äußerst erfolgreiche Marketing führte dazu, dass aus den ursprünglich geplanten 15 Fahrzeugen bereits 32 im ersten Jahr wurden. Kurze Zeit später verkaufte Hofmann bereits mehr als 30 Fahrzeuge pro Monat. Maximilian Hoffman startete selber als Amateur bei Rennsportveranstaltungen, und hatte somit ein sehr gutes Gefühl für die Bedürfnisse der Kunden. Er wünschte sich für den amerikanischen Markt ein besonders leichtes, offenes Modell für den Clubsport, das aber auch für die Straße geeignet sein sollte. Er bekam aus Stuttgart den in einer Kleinserie konzipierten 356 „America Roadster“ geliefert. Dieser Porsche Roadster verfügte über eine leichte, offene Aluminiumkarosserie, die von der Firma Gläser aus Ullersricht bei Weiden. Die Bodenplatte entsprach der des 356 Cabriolets, wurde aber wegen der höheren Beanspruchungen weiter verstärkt. Weiterhin war der 356 American Roadster nur mit einem Notverdeck, leichten Schalensitzen und seitlichen Steckscheiben ausgestattet. Die Windschutzscheibe war zweigeteilt, und konnte auch komplett entfernt werden, wodurch sich weiteres Gewicht einsparen ließ. Der „America Roadster“ war erheblich leichter als das Coupé und ein 1,5 Liter Motor mit 70PS verhalfen dem Wagen zu respektablen Fahrleistungen. Zwischen Frühjahr 1952 und Winter 1953 entstanden nur 21 Fahrzeuge, denn für den großen Durchbruch war der „America Roadster“ mit 4600 US Dollar einfach zu teuer. Nach den grundsätzlich positiven Erfahrungen mit dem 356 America Roadster kontaktiert Maximilian Hoffman Ferry Porsche im Herbst 1953 mit der Bitte, eine besonders puristische Variante des offenen 356 für den Amerikanischen Markt zu konstruieren. Weiterhin forderte er einen Einstiegspreis unter 3000\$, um gegen die vor allem britische Konkurrenz eine Chance haben zu können.

Das interne Lastenheft las sich folgendermaßen:

preiswert durch weglassen

- leicht durch weglassen
- offen
- beste Fahreigenschaften (geringes Gewicht, kleine Stirnfläche)
- geeignet für Sport und Clubsport
- Verwandlungsmöglichkeit
- höhere Fahrleistungen

vitational pull on “normal” but well heeled Americans. This simple but highly successful marketing ploy meant that the number of vehicles leapt up from the originally planned figure of 15 to 32 in the very first year. A short time later, Hoffman was selling more than 30 cars a month. Maximilian Hoffman had himself lined up as an amateur driver at racing events, which gave him a very good instinct for the needs of the customers. What he wanted for the American market was an especially lightweight, open model for club sport that would also be suitable for road use. And what he received from Stuttgart was a small run of the 356 “America Roadster”. This Porsche Roadster came with a light, open aluminium body made by the Gläser company from Ullersricht close to Weiden. The floor pan was similar to that of the 356 convertible but was further reinforced because of the higher stresses. The 356 American Roadster was moreover equipped with an emergency fold down top, lightweight bucket seats and fixed side windows. The windscreen was split in two and could be removed completely, allowing for further weight savings. The „America Roadster“ was significantly lighter than the Coupé and a 1.5 litre 70 hp engine helped the car to a respectable driving performance. Between the spring of 1952 and winter 1953 only 21 vehicles were made because, at \$4600, the „America Roadster“ was simply too expensive for the great breakthrough. In the wake of his generally positive experience with the 356 America Roadster, Maximilian Hoffman contacted Ferry Porsche in the autumn of 1953 with the request that he construct a particularly purist version of the open topped 356 for the American market. He also requested a starting price of under \$3000 to give the import a chance against the mainly British competition.

The internal specifications read as follows:

- good value through omission
- lightweight through omission
- open topped
- Best handling characteristics (low weight, small front end)
- suitable for sport and club sport
- Possibility of conversion
- high performance



In Deutschland überlegten die Porsche Mitarbeiter um Erwin Komenda und Karl Rabe, wie man ein solches Fahrzeug realisieren konnte. Sie sparten an vielen Ausstattungsdetails und veränderten auch die Karosserie. Durch die flache Frontscheibe verringerte sich die Höhe des 356 Speedsters auf nur 1,21 Meter, und trug somit zur unverkennbaren Optik bei.

Esgab keine Kurbelfenster, sondern ganz im Roadster Stil – Steckscheiben. Die Sitze fielen sehr spartanisch aus, und der Gipfel im wahrsten Sinne des Wortes war das kümmerliche Notverdeck, das sich dicht über den Köpfen wie ein leichtes Zelt spannte. Der Handschuhfachkasten wurde für überflüssig erklärt, und auch eine Sonnenblende für den Beifahrer suchte man vergebens. Die reduzierte Ausstattung ließ nicht nur den Preis sondern auch das Basisgewicht des Speedster sinken. Zwischen 40 und 65 KG spart der bis zu 115 PS starke Speedster gegenüber dem normalen Cabriolet ein. Dieses geringere Gewicht wirkte sich natürlich wie ein Tuning auf die Fahrleistungen und das Handling aus. Wem die normale Gewichtsersparnis gegenüber einem 356 Cabriolet nicht reichte, der konnte direkt noch das komplette Verdeck de-

In Germany, the members of the Porsche team under Erwin Komenda and Karl Rabe put their heads together to work out how such a vehicle could be made. They pared back many details of the equipment and also modified the body. The flat windscreen reduced the height of the 356 Speedster to only 1.21 metres, thereby contributing to its distinctive look.

The roll up windows gave way to fixed panes, in keeping with the Roadster style.

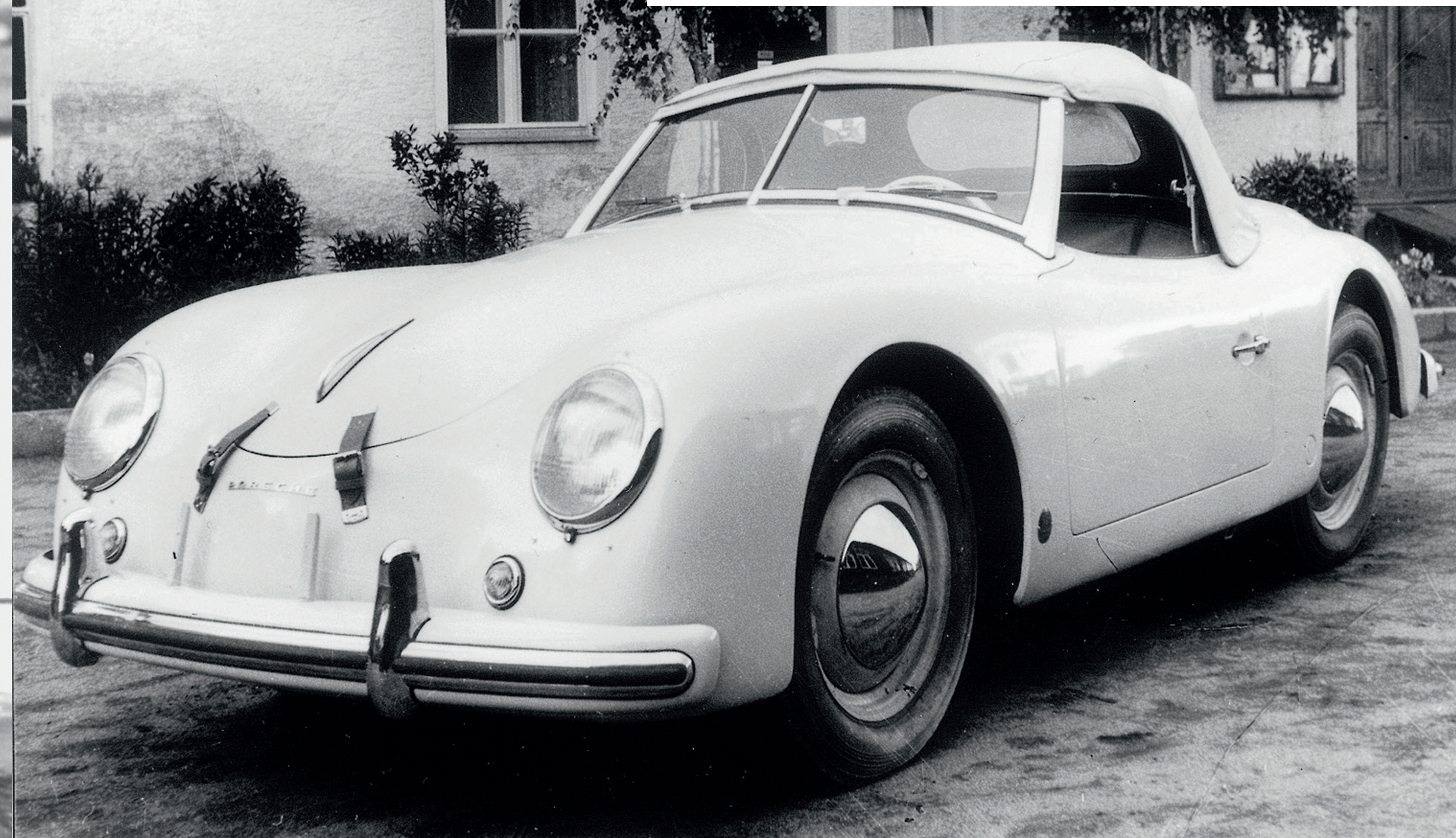
The seats were very spartan, and the literal and metaphorical high point was the scanty emergency top which stretched tightly over the heads of the passengers like a lightweight tent. The glove box was declared redundant, and, if you were to look for the sun visor as a passenger, your quest would be in vain. The scaled back equipment lowered not only the price but also the base weight of the Speedster.

The Speedster, with a performance of up to 115 hp, was between 40 and 65 kg lighter than the normal Cabriolet. This reduction in weight of course had an effect on performance and handling akin to that brought about by tuning. And, if the standard weight sa-

Jack McAfee steuert einen Porsche Typ 356 America Roadster 1953 beim Rennen von Moffett Field, USA.
Jack McAfee in his Porsche 356 America Roadster at the race of Moffett Field in 1953.



356 American Roadster (Typ 540) Modeljahr 1952. Von dem Fahrzeug wurden nur 17 Stück gebaut.
356 America Roadster (Type 540) Model Year 1952. Only 17 cars were built.



montieren, was einen weiteren Gewichtsvorteil versprach. Da in Kalifornien fast ausschließlich offen gefahren wurde, war die Demontage des Verdecks eine häufig genutzte Option. Ein Jahr nach Hoffmanns Anliegen wurden bereits die ersten Modelle des 356 Speedster über den Atlantik verschifft. Jetzt konnte für die Firma Porsche die Eroberung Amerikas beginnen. Die Anreise auf dem Seeweg gestaltete sich zwar etwas mühsam und langwierig, aber einmal in Amerika angekommen, gab er eine wirklich gute Figur ab. Der Speedster mit seiner flachen Scheibe und dem dünnen Notverdeck war nicht nur spartanisch, sondern auch leicht – und wurde deshalb schnell für den Rennsport entdeckt. In Clubrennen machte der 356 Speedster ebenfalls von sich reden, und nicht wenige Karrieren prominenter amerikanischer Rennfahrer haben in ihm begonnen. Die solide VW Technik, das außergewöhnliche Design, die guten Fahrleistungen und seine extreme Wendigkeit führten dazu, das dieser erste Porsche Speedster vor allem in den USA zum Verkaufsschlager wurde. Porsche exportierte die gesamte erste Jahresproduktion nach Nordamerika. Für den großen Ruhm sorgte schließlich Hollywood, wo sich zahlreiche Filmstars mit den maskulinen Sportwagen schmückten. Eine echte, amerikanische Erfolgsgeschichte. Der berühmteste

ving compared to a 356 convertible wasn't enough for you, you could remove the entire top, which promised to deliver a further weight advantage. Since it was an almost universal practice to drive with the top down in California, the dismantling of the top was a popular option. Just one year after Hoffman's request, the first models of the 356 Speedster had already been shipped across the Atlantic. Now the Porsche company could begin its the conquest of America. Although the journey by sea proved somewhat cumbersome and tedious, once in America the car cut a really dashing figure. With its flat screen and thin emergency top, the Speedster was not only spartan but also light which quickly brought it to the attention of the motor sports world. The 356 Speedster also made a name for itself in club racing, and the careers of quite a number of prominent American racing drivers were launched in one of these cars. The solid VW technology, unique design, good performance and extreme manoeuvrability meant that this first Porsche Speedster became a bestseller, particularly in the United States. Porsche exported the entire first year's production to North America.

Speedster Besitzer schlechthin war James Dean. Kultfigur des amerikanischen Films und Idol einer ganzen Generation von „Halbstarken“, und Schwarm aller jungen Mädchen. Der erste Porsche Speedster erlangte nun traurige Berühmtheit durch den tragischen Tod von James Dean. Die Pressemitteilung beinhaltete den Fakt dass James Dean in seinem offenen Porsche bei einem Autounfall ums Leben gekommen war. Da viele Fotos von ihm in seinem 356 Speedster existierten, ging die Öffentlichkeit davon aus, dass der Unfall in seinem 356 Speedster passiert sein musste. Das tragische Unglück geschah allerdings in einem wesentlich schnelleren Porsche 550 Spyder. Für diesen bis zu 220 Km/h schnellen 550 Spyder hatte James Dean seinen 356 Speedster wenige Wochen vor seinem Tod in Zahlung gegeben, und noch 3000 US\$ draufgelegt. Auf die Fronthaube des Wagens war die Nummer „130“ lackiert, während auf dem Heck sein Spitzname „Little Bastard“ stand.

Diesen Namen verpasste ihm sein Dialogcoach Bill Hickman am Set von „Giganten“. Mit dem „Little Bastard“ wollte James Dean am 1. Oktober 1955 an einem Autorennen in Salina, Kalifornien teilnehmen. Einer der Letzten, mit denen er am 30. September

Particular renown came courtesy of Hollywood, where many movie stars liked to adorn themselves with the masculine sports car. A true American success story. The most famous Speedster owner was James Dean, cult figure of American film, the idol of an entire generation of teens and the heartthrob of all young girls. The first Porsche Speedster was now to gain notoriety as a result of his tragic death. The press release included the fact that James Dean had met his death in a car accident in an open topped Porsche. Since there were many photos of him in his 356 Speedster, the public assumed that the accident must have happened in that very same car. However, the tragic accident actually happened in a much faster Porsche 550 Spyder. Just a few weeks before his death, James Dean had traded his 356 Speedster for this 550 Spyder with its top speed of 220 km/h for an upgrade price of \$3000. The bonnet was emblazoned with the painted number “130”, while the boot was adorned with his nickname “Little Bastard”. This was the name given to him by his dialogue coach Bill Hickman on the set of “Giant”. James Dean wanted to take part in a motor race in “Little Bastard” on 1 October 1955 in Salina, California. One of the last people to speak to him on 30 September

Porsche 356 America Roadster im neuen Porsche Museum in Stuttgart Zuffenhausen
Porsche 356 America Roadster at the new Porsche Museum in Zuffenhausen.



1955 gesprochen hat, war der mit ihm befreundete motorsport-begeisterte Multimillionär Lance Reventlow, den er auf dem Weg nach Salinas traf. Ein paar Stunden später befand sich James Dean in der Abenddämmerung zusammen mit seinem Mechaniker Rolf Wütherich auf einem Highway nördlich von Los Angeles in der Nähe von Cholame. Ihnen folgten in einigem Abstand der mit ihm befreundete Bill Hickman und der Fotograf Sandy Roth, der für das Magazin Collier's eine Fotoreportage über Dean abliefern sollte. An der Kreuzung der California State Route 41 mit der California State Route 46 bei Cholame kam Dean und seinem Beifahrer Wütherich ein Ford entgegen. Dessen Fahrer Donald Turnupseed bog nach mehrmaligem Beschleunigen und Abbremsen mit seinem Wagen unvermittelt nach links ab und nahm Dean die Vorfahrt (er habe Deans Porsche nach eigener Aussage nicht kommen sehen). Dean hatte die Scheinwerfer trotz Abenddämmerung nicht eingeschaltet und keine Zeit auszuweichen und

1955, was his friend, motor sports enthusiast multimillionaire Lance Reventlow, whom he met on the way to Salinas. A few hours later, at dusk, James Dean was on a highway north of Los Angeles near the town of Cholame with his mechanic, Rolf Wütherich. He was being followed at some distance by his friend Bill Hickman and photographer Sandy Roth, who was supposed to be delivering a photo reportage on Dean for Collier's magazine. At the junction of California State Route 41 and California State route 46 near Cholame, Dean and his passenger Wütherich were met by a Ford coming from the opposite direction. Its driver, Donald Turnupseed, suddenly turned left after repeatedly accelerating and breaking, thereby cutting Dean up (by his own account he didn't see Dean's Porsche coming). In spite of the onset of twilight, Dean hadn't switched on his headlights and had no time to evade the Ford, piling straight into it at speed. Wütherich was thrown out of the car, and the Porsche came to

Die neuen Ausstellungsräume des Porsche Händlers Max Hoffman in der New Yorker Park Avenue.
The new showroom of Max Hoffman at the Park Avenue in New York.



fuhr ungebremst in den Ford. Wütherich wurde aus dem Fahrzeug geschleudert, der Porsche blieb in der Straßenböschung liegen. Beide Männer wurden in ein nahes Krankenhaus eingeliefert, bei Dean konnte dort nur noch sein Tod festgestellt werden. Beide Männer wurden in ein nahes Krankenhaus eingeliefert, bei Dean konnte dort nur noch sein Tod festgestellt werden. Der 23-jährige Turnupseed hatte einen Schock erlitten und der Deutsche Wütherich Kiefer und Beine gebrochen. Die berühmte Failure Analysis Associates in Menlo Park, Kalifornien, stellte den Unfall in allen Einzelheiten noch einmal an einem 30. September nach. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass die Geschwindigkeit von Deans Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt 55 bis 56 Meilen (knapp 90 Kilometer) pro Stunde betragen haben musste. Damit war das Gerücht widerlegt, er sei mit stark überhöhter Geschwindigkeit unterwegs gewesen. Wahrscheinlicher war demnach, dass Turnupseed den Unfall durch sein ungewöhnliches Verhalten

a halt on the embankment. Both men were taken to a nearby hospital, where Dean was pronounced dead. The 23-year-old Turnupseed was suffering from shock, and the German Wütherich had broken his jaw and both his legs. The famous Failure Analysis Associates in Menlo Park, California, re-enacted the accident in detail once again on 30 September. They came to the conclusion that the speed of travel of Dean's vehicle at the time of the accident must have been 55 or 56 mph (just under 90 km/h), thereby quashing the rumour that he had been driving at dangerously high speed. It is therefore more likely that Turnupseed could have been responsible for the accident on the grounds of his erratic driving. However, the presiding judge acquitted him.

Whether this accident would also have taken place in James Dean's much slower 356 Speedster, which he had sold a few



Diesen Porsche 356 A Speedster kann man mit etwas Glück im neuen Porsche Museum treffen.
You can meet this 356 A Speedster at the new Porsche Museum in Zuffenhausen.





James Dean posiert cool auf seinem privaten 356 Speedster.
James Dean posing cool on his private 356 Speedster.

verschuldet haben könnte. Der damals zuständige Amtsrichter sprach ihn allerdings frei.

Ob dieses Unglück auch mit James Deans wesentlich langsameren 356 Speedster passiert wäre, den er wenige Tage zuvor verkauft hatte, lässt sich schwer sagen. Auf jeden Fall waren die deutschen Sportwagen mit dem Namen Porsche spätestens ab diesem Zeitpunkt in aller Munde, und jedem ein Begriff.

Die ersten Porsche Speedster aus den Jahren 1954 und 1955 waren noch normale 356 mit 55 und 70PS. Für das Image des 356 spielte es erstaunlicherweise keine Rolle, dass es eine sehr enge Verwandtschaft mit dem VW Käfer gab. Die Karosserien stammten zum großen Teil von der Firma Reutter, die meisten mechanischen Teile stammten aber vom VW Werk. Auch der Klang des luftgekühlten Vierzylinder Boxer konnte und wollte seine Abstammung vom Käfer Motor nicht leugnen. Mit zunehmender Produktionszeit des Porsche 356 wurde aber immer weniger auf VW Teile zurückgegriffen. Ab September 1955 wurde dann auch der neue 356 A mit 1600ccm zum Speedster erklärt, und leistete nun immerhin 60 und 75PS. Die Carrera Maschinen mit ihren vier oben liegenden Nockenwellen gab es im Speedster ebenfalls, womit das Leichtgewicht zu 100 bis 115PS erstarkte. Bereits im ersten Jahr wurden 1800 Fahrzeuge verkauft. Ein Rückblick in die Typologie zeigt, dass zwischen 1954 und 1957 insgesamt 4854 Exemplare des 356 Speedster produziert wurden. Knapp 80 Prozent wurden in den USA verkauft, nur ein kleiner Teil blieb zu Preisen zwischen 11900 und 17700 DM in der Heimat, und dem Rest der Welt. Im Jahre 1957 endete die offizielle Speedster Produktion, wobei auch noch einmal im Jahre 1959 eine letzte Serie von 25 Porsche 356 Carrera Speedster gebaut wurden.

Der Nachfolger des Speedster hieß „Convertible D“, der letzte Buchstabe war der Karosserie fabrik Drautz in Heilbronn gewidmet. Offiziell wurde dieses Modell dann 356 Roadster genannt. Die Speedster Legende konnte beginnen, denn dem Nachfolger fehlte die einzigartige Silhouette, denn er hatte eine ganz normale Windschutzscheibe...!

days earlier, is difficult to say. In any event, from then on the German sports car bearing the name of Porsche was the talk of the town.

The first Porsche Speedsters from the years 1954 and 1955 were still normal 356's kicking out 55 and 70 hp respectively. The image of the 356 was surprisingly untarnished by its very close relationship with the VW Beetle. Much of the bodywork came from the Reutter company, but most of the mechanical parts originated from the Volkswagen plant. And the sound of the air cooled four cylinder Boxer engine neither could nor wished to deny its kinship with the Beetle engine. But the longer production went on, the less pronounced the demand for VW parts became. As of September 1955, the new 356A with its 1600 cc capacity was also declared a Speedster, boasting as it did an output of 60 and 75 hp. The Speedster also featured the Carrera engine with its four overhead camshafts, where the car's light weight boosted its performance to anything from 100 to 115 hp.

Some 1800 vehicles were sold in the first year alone. A retrospective glance at the typology shows that a total of 4854 356 Speedsters were produced between 1954 and 1957. Nearly 80 percent were sold in the United States; only a fraction of the vehicles remained in Germany, at asking prices of between DM 11900 and DM 17700, or were sold in the rest of the world. Official Speedster production ended in 1957, although one last series of 31 Porsche 356 Speedsters was built in 1959, primarily for use in motorsport.

The successor to the Speedster was called the "Convertible D", the last letter being in homage to the Drautz bodywork factory in Heilbronn. This model was then officially named the 356 Roadster. And now, since its successor lacked the unique Speedster silhouette, the legend could really begin. Just think what would have happened if it had had a normal windscreen ...!