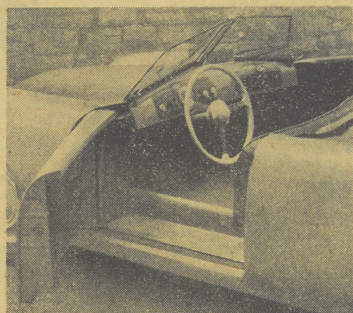


Fahrzeug zu entwickeln. Solche Anfragen gehen uns periodisch zu, seitdem man wieder von diesem Wagen spricht, und wir haben nur ungern unsere Fragesteller mit Ausflüchten hingezogen. Heute dürfen wir sagen, weshalb wir eher davon abgeraten haben, selbst am Volkswagen herumzudoktern.

Es wird nämlich nicht notwendig sein, dass sich die sportbegeisterten Amateure hinter das Frisieren des Volkswagens machen. Derjenige, der dies am besten kann, wird dafür sorgen, dass ein solches Fahrzeug in Bälde lieferbar ist, nämlich Professor Porsche selbst. Vor kurzem hat die Porsche-Konstruktionen-GmbH, die in Gmünd (Kärnten), der britischen Zone Osterreichs, ihre Zelte aufgeschlagen hat und wo neben Prof. Porsche und seinem Sohn viele seiner Helfer, unter anderem der unseren Lesern wohlbekannte Professor Robert Eberan von Eberhorst, arbeiten, die Versuchsfahrten mit dem Prototyp eines neu geschaffenen Sportwagens der Typenbezeichnung 356 mit so gutem Erfolg abgeschlossen, dass man nunmehr an den Serienbau dieses Fahrzeuges denken dürfte.

Bei diesem Wagen, der aus dem Volkswagen abgeleitet worden ist, sind auch die reichen Erfah-



Das Instrumentenbrett enthält nur die wichtigsten Anzeigen, die aber übersichtlich angeordnet sind. Der Fahrer hat eine ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten. Das geräumige Innere lässt sich auf diesem Bild gut erkennen.

schwinghebeln und Torsionsstäben sowie hydraulischen Schwingungsdämpfern gute Fahreigenschaften. Zum Ausgleich des Heckmotors und seines Einflusses auf die Lage des Schwerpunkts sind das Reserverad, der 50 Liter fassende Benzintank sowie die Batterie unter der vorderen, aufklappbaren Haube untergebracht. Die Bodenfreiheit ist mit 20 cm grösser als das entsprechende Maass viel höherer Wagen. Der mit Reifen 5,00/16 ausgerüstete Wagen wird leer rund 550 kg wiegen, was einem Leistungsgewicht von etwa 13,8 kg pro PS entspricht. Bei einer Zulast von zwei Personen, 30 kg Gepäck sowie vollem Benzinbehälter lauten die entsprechenden Ziffern 770 kg, bzw. 19,2 kg pro PS. In diesem Zustand beträgt die Gewichtverteilung 44 % auf die Vorder- und 56 % auf die Hinterachse. Nach den Angaben des Werkes soll die Maschine leicht auf eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h kommen und die steilsten Alpenstrassen bis zu 30 % Steigung noch im 2. Gang befahren können.

**Kurztast mit dem Prototyp.**

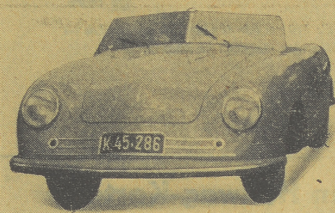
Als Versuchswagen hat Porsche einen zweisitzigen offenen Sportwagen gebaut, den uns der Auftraggeber dieses Typs, der Zürcher R. von Senger, freundlicherweise letzte Woche für eine kurze Probefahrt zur Verfügung stellte. Mitten in der Atmosphäre des sich mit Riesenschritten nähern-

Zylinderkopfes, der Kolben und des Triebwerks. Zudem tritt erhöhte Neigung zum Blockieren der Kolbenringe sowie erhöhter Schmierölverbrauch ein.

Als Maßstab für die Klopfestigkeit eines Otto-Treibstoffs hat sich seit bereits 17 Jahren die sog. Oktanzahl eingebürgert. Sie wird in einem normierten Einzylinder-Spezialmotor, dem CFR-Motor, mit veränderlicher Verdichtung durch Vergleich mit Bezugstreibstoffen bestimmter bekannter Klopfestigkeit ermittelt. Wenn von Oktanzahl des Treibstoffs die Rede ist, versteht man darunter in der Regel die Oktanzahl nach der sog. ASTM-CFR-Motor-Methode (F-2-Methode), wie sie zur Bewertung von Automobiltreibstoffen üblich ist und bis vor kurzem auch für Flugtreibstoffe angewandt wurde. Im Verlaufe der Entwicklung hochklopfester Flugtreibstoffe und der Flugmotoren mit Überladung hat es sich jedoch mehr und mehr gezeigt, dass diese hauptsächlich bei magerer Vergasereinstellung und niedriger Drehzahl arbeitende Methode keine zuverlässige Bewertung in bezug auf effektive Klopfestigkeit bei reichen Treibstoff/Luft-Gemischen mehr gibt, wie sie beim Start, Steig- und Kampfflug absichtlich angestrebt werden; insbesondere vermag diese Methode keine sichern Anhaltspunkte mehr zu geben über die bei klopfreiem Betrieb bei Treibstoffüberschuss (Luftzahl 0,7—0,8) durch Überladung zu erreichende Motorleistung. Gerade dieses Gebiet ist nun aber auch bei Rennstreifen wichtig und interessant. Um diesen Mangel zu beheben, wurde kürzlich in den USA ein neuer Prüfmotor mit Kompressor und

weg, und es werden denn auch für solche erstaunlich niedrige Oktanzahlen gefunden. Schon reiner Methyl- und Aethylalkohol haben eine ASTM-CFR-OZ von nur ca. 90, resp. 91. Trotzdem sind diese Alkohole in bezug auf Überladbarkeit bis zur Klopfgrenze und maximal herauszuholender Motorleistung besser als die für Jagd- und auch grössere Zivillflugzeuge heute allgemein angewandten 100/130 Oktan-Flugbenzine, eben ein Zeichen, dass die ältere Prüfung nach der ASTM-CFR-Motor-Methode kein richtiges Bild über die tatsächliche Klopfestigkeit des Treibstoffs im überladenden Motor zu geben vermag. Es hat deshalb nur einen beschränkten Wert, die Oktanzahl von stark alkoholhaltigen Rennstreifen für Motoren mit Überladung nach dieser Methode zu bestimmen. Geschieht dies dennoch, so ist es in Ermangelung des für die neue Prüfmethode erforderlichen, sehr kostspieligen Prüfmotors.

Für klopfreien Betrieb benötigen die Rennmotoren meist Oktanzahlen von über 80; in einzelnen günstigen Fällen mögen indessen auch solche von OZ 75—80 genügen. Bei sehr hohen Verdichtungsgraden (8—10) sollten Treibstoffe mit OZ von über 85—90 angewandt werden. Bei Verwendung stark alkoholhaltiger Gemische kann man eher an die untere Grenze gehen, da, wie erwähnt, die übliche OZ-Bestimmung diese Treibstoffe zu ungünstig bewertet. Wenn in besonderen Fällen die zur Verfügung stehenden Treibstoffe aus irgendeinem Grunde nicht genügend klopfest sind, so kann die Klopfestigkeit behelfsweise durch Einführen von flüsigem, zerstäubtem Wasser, Wasser-Methanol- oder Aethanolgemisch, Wasserdampf



Das Aussehen des Porsche-Sportwagens ist vom Heckmotor bestimmt. Unter der vorderen Haube liegen Reserverad und Batterie.

ungen von Porsche und seinem Stab verwendet worden, die diese Equipe beim Bau der Auto-Union-Rennwagen sammeln konnte. Mit geringfügigen Änderungen entsprechen Motor, Kraftübertragung sowie die Aufhängungen aller vier Räder der im Volkswagen angewendeten Lösung. Grundsätzlich neu ist der ausserordentlich torsionssteife Rahmen mit seitlichen Kastenträgern und

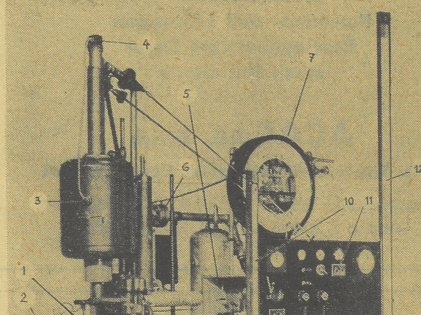


Abb. 3

# La prima presentazione della Porsche 356 «Numero 1» Roadster e il primo resoconto della stampa

09/07/2018 Ritorno alle origini.

L'8 giugno 1948, il prototipo «Numero 1» otteneva con una omologazione singola l'omologazione ABE per l'Austria. La denominazione interna del modello era «Sport 356/1». Il 15 giugno la vettura riceveva la famosa targa «K - 45 286». Già il 4 luglio, la «Sport 356/1» veniva presentata in Svizzera durante il Gran Premio di Berna, mentre diversi giornalisti avevano potuto provarla in anteprima. Il 7 luglio fu pubblicato il primo resoconto su una Porsche: la rivista «Automobil Revue», sotto il titolo «La più giovane erede di un grande nome - Porsche 356, una nuova vettura sportiva a motore posteriore», scriveva tra l'altro:

«Nell'atmosfera del Gran Prix che si avvicina a grandi passi, inseguiamo l'auto sul tracciato di Bremgarten e, in brevissimo tempo, ne abbiamo piena fiducia. Queste sono proprio le caratteristiche di marcia che ci si aspetta da una vettura moderna che unisce i vantaggi di sospensioni moderne e il

relativo comfort di marcia con la morbida tenuta di strada di una altrettanto moderna vettura sportiva, bassa e maneggevole. Sebbene non ancora pari in tutto alle future vetture sportive, la due posti aperta, la cui forma insolita ha comprensibilmente suscitato attenzione ovunque, permette di riconoscere che grazie al suo vantaggioso rapporto peso/potenza costituisce una compagna ideale non solo come auto per l'uso quotidiano, ma anche per la partecipazione a manifestazioni sportive. Nelle varie marce ha potuto raggiungere senza problemi 40, 70 e 100 km/h e in 4a marcia con velocità da 110 a 120 km/h, beninteso su strade adeguate, si possono percorrere viaggi più lunghi. È maneggevole e stabile nelle curve strette, ma mantiene la rotta desiderata con precisione anche nelle curve lunghe veloci. Le irregolarità stradali la influenzano solo poco».

La svizzera «Automobil Revue», fondata nel 1906, è stata per oltre un secolo una delle più importanti riviste al mondo specializzate nel campo delle automobili. Il resoconto di AR aveva una grande rilevanza fino ad arrivare alle cerchie dirigenziali dell'industria automobilistica e all'epoca, poco dopo la Seconda Guerra mondiale, la pubblicazione godeva di una posizione dominante nei Paesi di lingua tedesca. Il primo resoconto su Porsche è firmato «Collaudatore». Secondo i dati dell'esperto svizzero di motorsport Adriano Cimarosti, l'autore era il futuro redattore capo Robert Braunschweig. Il giornalista Max Troesch riferì del test sul periodico britannico «The Motor» il 21 luglio 1948. Troesch era un collaboratore esterno che in seguito avrebbe pubblicato molti articoli su questa vettura in Svizzera e all'estero. A lui soprattutto spettò un ruolo importante nella storia Porsche: da giovane ingegnere aveva già conosciuto il Professor Porsche negli stabilimenti stiriani all'inizio degli anni Trenta. E fu proprio Max Troesch a mettere a Porsche in contatto con il pilota automobilistico britannico Harold John Aldington che poi divenne il primo importatore di Porsche in Inghilterra. Troesch ha anche mostrato immagini della Porsche 356 al famoso concessionario di automobili americano Max Hoffman che per questo si procurò subito tre dei primi esemplari per gli USA.

Che questa prima corsa per giornalisti venisse organizzata in occasione del Grand Prix di Berna non fu affatto un caso. In questo modo a Porsche era garantita molta attenzione e la stampa specializzata si trovava comunque sul posto. Il percorso stradale lungo 7,26 chilometri nel bosco di Bremgarten era dall'inizio degli anni Trenta un circuito conosciuto e pericoloso, prima solo per motociclette e dal 1934 anche per automobili. Dopo la Seconda Guerra mondiale le prime corse si disputarono già dal 1947 e dal 1950 la corsa portò il titolo di «Gran Prix di Bremgarten», facendo parte del calendario di Formula 1 fino al 1954. L'edizione del 1948 non si tenne sotto una buona stella: dapprima il pilota motociclistico Omobono Tenni ebbe un incidente mortale, nelle prove morì poi il grande Achille Varzi in seguito a uno spaventoso incidente – e la corsa stessa reclamò la vita di un'ulteriore vittima con il pilota privato svizzero Christian Kautz. La corsa fu poi vinta da Carlo Felice Trossi con un vantaggio di solo 0,2 secondi su Jean-Pierre Wimille; la nuova Porsche non si presentò in nessuna classe.

Esattamente 70 anni dopo il primo test della stampa, Neel Jani, pilota ufficiale Porsche e vincitore di Le Mans, guida la Porsche «Numero 1» su un tratto dell'ex circuito di Bremgarten nei pressi di Berna ed è davvero soddisfatto: «Un ritorno alle origini – sono lieto di poter percorrere con la «Numero 1» questo tratto dell'antico circuito vicino ad Eymatt. In particolare perché proprio qui ebbe luogo il primo test in assoluto di una Porsche con la stampa, che poco dopo fu pubblicato su 'Automobil Revue'».

## Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2018/07/la-prima-presentazione-della-porsche-356-numero-1-roadster-e-il-primo-resoconto-della-stampa0.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/798df8b1-5f23-4076-94b6-94afbdca77ef.zip>