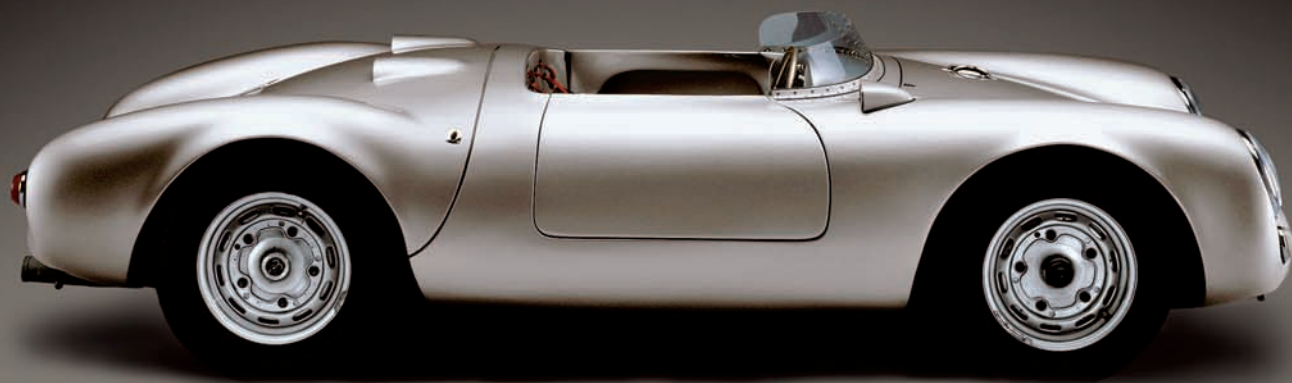


# 550 SPYDER 1953-56



## MITT i PRICK

---

Arvet från 550 gör dagens Boxster till en sällsynt besjälad skapelse. Ta bara mittmotorn, idag något naturligt när man vill ha optimala egenskaper, men ingen har likt Porsche varit pionjärer på området.

TEXT: ROBERT PETERSSON

# BOXSTER (S) 1996-





Samma märke, samma motor-placering och samma körglädje. Mycket är sig likt även om prestanda och komfort förbättrats genom åren.



...FULLT PÅ FYRAN MOT BÖJEN, max broms, trean, tvåan – och rullgruset på ytterkanten av den dammiga värvägen hinner precis förnimmas i den känsliga styrningen innan ABS-funktionen tar över och stabiliserar ekipaget.

Vi skenar rakt fram och det går alldeles för fort in i den tvära vänstern. Nackhåren reser sig, men det är bara att bita ihop och lägga om. Försiktigt först, lite, lite, i en millisekund så viktförskjutningen inte äventyrar greppet, sen ett bestämt rattutslag – och framdäcken biter...

Häcken tar en aningen vidare radie, men bilen byter ändå riktning på ett förvånansvärt sätt. Typiskt för en mittmotorkonstruktion.

Sen fullt genom högern, trean, fyran innan vi exploderar in i den vårgroa skogsdungen ackompanjerade av den ylande boxersexan.

Bilen? En Boxster S, den moderna inkarnationen av Porsches första racersportvagn, 550 Spyder. Det är precis femtio år sedan den första 550:an blev färdig, den officiella premiären skedde först på Parissalongen i oktober '53, men redan i maj debuterade 550-001 i ett plaskvätt Eifelrennen på Nürburgring.

Bakom ratten satt Helm Glöckler, kusin till Walter Glöckler som tidigare byggt några specialare som inspirerat till 550. Bilen hade en 1 500 Supermotor vässad till 98 hästar med hjälp av bland annat en kompression på hela 12,5:1. Med den prototypen vanns 1 500-kubiksklassen direkt och Porsche insåg att man hade en riktig vinnare på gång.

Nyckeln till framgången var kanske inte den vässade maskinen, istället spelade den låga vikten, 640 kilo raceklar, samt sist men inte minst – mittmotorn, en avgörande roll. Redan den första Porschen, 356-prototypen, hade mittmotor och hade det inte varit för att man ville ha ett större kupéutrymme så hade kanske alla Porschar sedan dess haft mittmotor...

I praktiken tog man helt enkelt en 356-drivlina och vände, dessutom användes hjulupphängningar och bromsar från 356:an. Den största tekniska skillnaden var att man försåg den fyrväxlade lådan med en diffbroms av fabrikat ZF samt hydraulkoppling och motorn med en oljekylare i fronten.

I grunden var 550 byggd på en enkel stegram på vilken man fäste fram- och bakvagn komplett med torsionsfjädrar. För att minimera bakvagnens rörelser använde man något så udda som en gummisnodd! Det var ett kraftigt gummiband som fästes långt ut på bärrarna och löpte under chassit.

Framgången med 550 gjorde att man anmälde vinnarbilen samt 550-002 till Le Mans 24-timmars.

Med lägre kompression för att klara det bränsle som reglerna föreskrev gav maskinerna bara 77 hästar. För att



trots det få lite fart på bilarna installerades en aerodynamisk hardtop för att minimera luftmotståndet. Resultatet var en toppfart på cirka 200 km/tim och trots konstant höga oljetemperaturer höll bilarna ihop och säkrade en klass Seger. 550 verkade oslagbar redan från första början...

Bättre inspirationskälla för Boxstern får man leta efter. Redan från början stod det klart att Porsches nya roadster skulle ha mittmotor och en form inspirerad av den legendariska förfadern.

Och visst funkar det, framförallt när man närmar sig Boxstern bakifrån. Allt från det feta avgasröret i mitten till de sensuellt kurviga bakskärmarna för tanken till ett 50-tal tolkat ur ett modernt perspektiv.

Även tekniskt är det lätt att känna igen de tankar som en gång skapade 550. Motor och låda är snarlika de i Carreramodellen, men vända så som man gjorde i 550. Dessutom är hjulupphängningarna till stor del inspirerade av svansmotorbilen, även om de av naturliga skäl inte kan vara identiska.

Från början kritiserades Boxster för att vara i största och klumpigaste laget, men proportionerna är så perfekta att när man upplever bilen i verkligheten känns den liten. Bakom ratten kommer nästa 550-chock – förutom den modernare grafiken verkar instrumentgruppen med varvräknaren i mitten som hämtad från 550.

När det gäller en sak skall man dock vara glad för att man inte känner igen föregångaren. I Boxstern är det bara att sträcka ut vänsterhanden, vrida om nyckeln och

njuta av boxersexans hessa morrande.

Att starta en 550 krävde en helt annan procedur, åtminstone när det gäller de vassa versioner som skulle göra 550 odödlig. Redan i juli 1953 rullade den första prototypen av den så kallade "Fuhrmann-motorn" konstruerad av Dr Ernst Fuhrmann, en racemaskin med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. Kammarna drevs via vinkelväxlar av axlar enligt en princip som liknar den Ferdinand Porsche använde i de Auto-Union-racers han konstruerade före kriget.

De två Solex 40 PII-förgasarna var extremt svåra att ställa in och någon tomgång eller acceleration innan motorn var genomvarm var inte att tänka på.

Men sedan gick den desto bättre.

Redan från början gav den 110 hästar i "kundutförande", en siffra som snabbt blev 135 i racebilarna. Med den toppade en 550 235 km/tim och accelererade från 0–100 på dryga sju sekunder. Nästan Boxster-prestanda alltså och det i en 1 500-kubikare i mitten av 50-talet!

Porsche hade hittat mitt i prick, men efter 78 byggda 550 insåg man att chassit inte räckte till längre. Lösningen var en uppdaterad version kallad 550A där man förstärkte ramen med en fackverkskonstruktion av tunna rör som också använde karossen som förstärkning. Det gjorde bilen klart vridstävare, samtidigt som den kunde göras nästan femtio kilo lättare. Till det kom en helt ny bakvagn med dubbelledade drivaxlar som minimerade de tidigare så kraftiga spårviddsförändringarna vid in- och utfjädring.

550 verkade oslagbar redan från första början...



## ”Porsche Boxster är något så unikt som alla saker för alla förare...”



550 slog rekord och kammade hem förstaplatser på löpande band under sina glansår i mitten av 50-talet. Affischerna var också rätt ”speedade”.

Motorn försågs med Weberförgasare och fördelarna till det dubbla tändsystemet drevs av vevaxeln istället för kammarna för att man skulle få bättre kontroll på gnistan.

550-modellen hade blivit optimal och i 1 000-kilometersloppet på Nürburgring i maj 1956 tog man en dubbelseger i klassen med Maglioli/Von Trips före Herrmann/von Frankenberg. Stärkt av segern anmälde Umberto Maglioli i all hast, bara några dagar innan Targa Florioloppet den 10 juni 1956, vinnarbilen från Ringen till den klassiska, sicilianska landsvägstävlingen.

Den enda preparering som hanns med var att måla om den vit, och med två mekaniker och stallchefen Huschke von Hanstein gav sig Maglioli av till Sicilien.

Åren innan hade Umberto Maglioli varit inhoppare i F1-VM i en Ferrari, det blev tre-fyra tävlingar om året och sin kapacitet som förare hade han främst visat med en tredjeplats i Italiens GP på Monza 1955. Från början hade man tänkt sig att von Hanstein skulle hoppa in som co-driver, men ett misstag vid anmälan gjorde att Maglioli fick ratta ensam.

De snabbare Ferrari- och Maseratibilarna fick allt större problem och efter nästan åtta timmars solokörning korsade 550:an och Maglioli mållinjen som totalsegrare...

Det är tjugo år sedan jag själv smiskade runt Targalingan, från kusten strax öster om Palermo där ruinerna av depån och tävlingsledartornet står kvar, och upp i det vildvuxna sicilianska landskapet.

Det fanns fortfarande spår av tävlingen kvar, blekta hejarop målade med vit färg på bergsknallarna och ett och annat vrak av gamla Fiatbilar och Alfor som traktens hetsporrar lekt Targahjältar med.

Vore det inte för alla trehjuliga lastskoters som försöker slå banrekordet och de krokiga gamla tanter som går mitt i vägen bakom alla skymda kurvor skulle Sicilien ha världens mest ultimata sportvagnsvägar.

Magliolis Targa Florio-vinst var kanske 550:ans finaste stund och dessutom den första totalsegern för Porsche, och med det hade man etablerat sig som vinnare även bland de ”stora grabbarna”. En roll som Boxstern fortsätter att ha idag. Få bilar, oavsett pris och motorstorlek, hänger med en Boxster när det blir riktigt knixigt.

Eller för att citera den engelska tidningen Autocar som i sitt stora test där man korade ”Best Drivers Car 2002”:

”Porsche Boxster är något så unikt som alla saker för alla förare. Den enda man saknar är mer motoreffekt – men då är det ju bara att köpa en Boxster S.”

En vanlig Boxster kom alltså tvåa i jättetestet, endast slagen av Lamborghini Murciélago (vågar vi säga att Porsche 996 C2 kom på 7 plats?). Anledningen var just att Porsche lyckats med balansen och känslan bättre än de flesta: ”Greppet, styrkänslan, dämpningen och bromsarna är häpnadsväckande bra var för sig – och tillsammans...”

Visst, till och med en gråmulen vårdag på väg 57 mellan Järna och Katrineholm får en speciell lyster när man sitter bakom ratten på en Boxster S. Genom luftintaget strax bakom vänster öra hörs suget när man öppnar trotteln och med lite god vilja sitter man i Magliolis stol och smiskar runt Targan i en 550A...



**Porsche 550 (550A)  
1953-56**

Motor: Boxer-4, 85 x 66 mm,  
1 498 cc

Effekt: 110 hk vid 7 200 r/min  
(135 hk)

Transmission: 4-växlad med  
diffbroms (5-växlad)

Vikt: 640 (600) kilo

Hjulbas: 2 100 mm

Spårvidd fram/bak:  
1 290/1 250 mm

Acceleration: 0-100 km/h:  
7,2 sek

Toppfart: 235 km/h



**Porsche Boxster (S) 2003**

Motor: Boxer-6, 85,5 x 78 mm,  
2 687 cc (93 x 78 mm,  
3 179 cc)

Effekt: 228 hk vid 6 300 r/min  
(260 hk vid 6 200 r/min)

Transmission: 5-växlad  
(6-växlad)

Vikt: 1 275 (1 320) kilo

Hjulbas: 2 415 mm

Spårvidd fram/bak:  
16-tumshjul: 1 465/1 528 mm  
(17-tumshjul: 1 455/1 514 mm)

Acceleration: 0-100 km/h:  
6,4 (5,7) sek

Toppfart: 253 (264) km/h

