

DREHMOMENT?!

Neuer SC-Doppelzünd

Auch nach 40 Jahren gibt es immer noch etwas faszinierendes und neues zu entdecken in der sonst altbekannten 356-Welt. Hier berichtet Werner Eisele vom wohl einzigartigen Erlebnis mit einem 356, den ein Doppelzündungs-Stosstangentriebwerk antreibt.

unten:

Reiner Telkamp mit seinem Porsche 356 SC Coupé und dem tollen neuen (Flug-) Motor, dem kleinen „Biest“ mit 95 PS. Oder darf's ein klein wenig mehr sein? ...

Ich bin mir nicht sicher, liebe Porsche 356 Freunde, ob Sie jemals in einem ganz normalen SC mit Stosstangentriebwerk mit Doppelzündung gefahren sind, oder vielleicht davon gehört haben.

In allen 4-Zylinder Carrera Motoren aus Zuffenhausen war dies immer normal, aber im Stosstangentriebwerk? Doch Stopp, mir fällt da doch etwas ein! In den Auto- und Luftfahrtmagazinen von 1958 war zu lesen: „Porsche hebt mit dem 356 Motor ab und geht in die Luft“! Tatsächlich haben die Zuffenhauser Ingenieure in das damals futuristisch wirkende Fluggerät „RW 3“ den 4-Zylinder-Porschemotor mit Doppelzündung, was ja im Flugmotor normal war, eingebaut. Das fantastische aber war der Einbau im Heck der RW 3. Mit dem Porsche Flugmotor 678/0 und später 678/3A usw. startete die Produktion. Das

Boxermotörchen mit 52 PS und 1582 ccm war fast baugleich und elegant wie in den Sportwagen. Die Doppelzündung und Vergaseranlage erforderten eine konstruktive Veränderung. Die Getriebeanflanschung für den Propeller sowie Luftzufuhr wurden ebenfalls geändert. Aber im Grunde genommen war es das fast baugleiche Aggregat wie für die Strasse und Rennpiste. Zahlreiche Motoren wurden hergestellt und ganz alltäglich in der Luft benutzt.

Viele Jahre liegen hinter diesen Flugmotoren und der Staub der Zeit über zwei Holzkisten in der Nähe von Stuttgart. Just in diesem Moment beginnt meine „Doppelzündungs-Story“.

Das Telefon unseres Clubmitgliedes und Inhaber von Sport Car Service Reiner Telkamp bimmelt unaufhörlich... doch



? - OHNE ENDE ...

... von Reiner Telkamp

schliesslich krabbelt der Meister aus einem Rennauto heraus, er macht gerade einen 356er rennfertig. Ein Bekannter hat zwei Kisten mit komischen Motorteilen entdeckt! Hast du Interesse? Reiner Telkamp fährt hin, Raum Stuttgart, eine große Scheune mit noch größerer Wiese, könnte ein ländlicher Flughangar gewesen sein... Zwei Kisten mit zunächst nicht Porsche-typischen Motorteilen, verstaubt und vergammelt ... aber halt uninteressant ist es nicht, man sollte diese Kisten

doch im Auge be-

halten ...

Telkamp

wusste

zu -

nächst

nicht

was

er

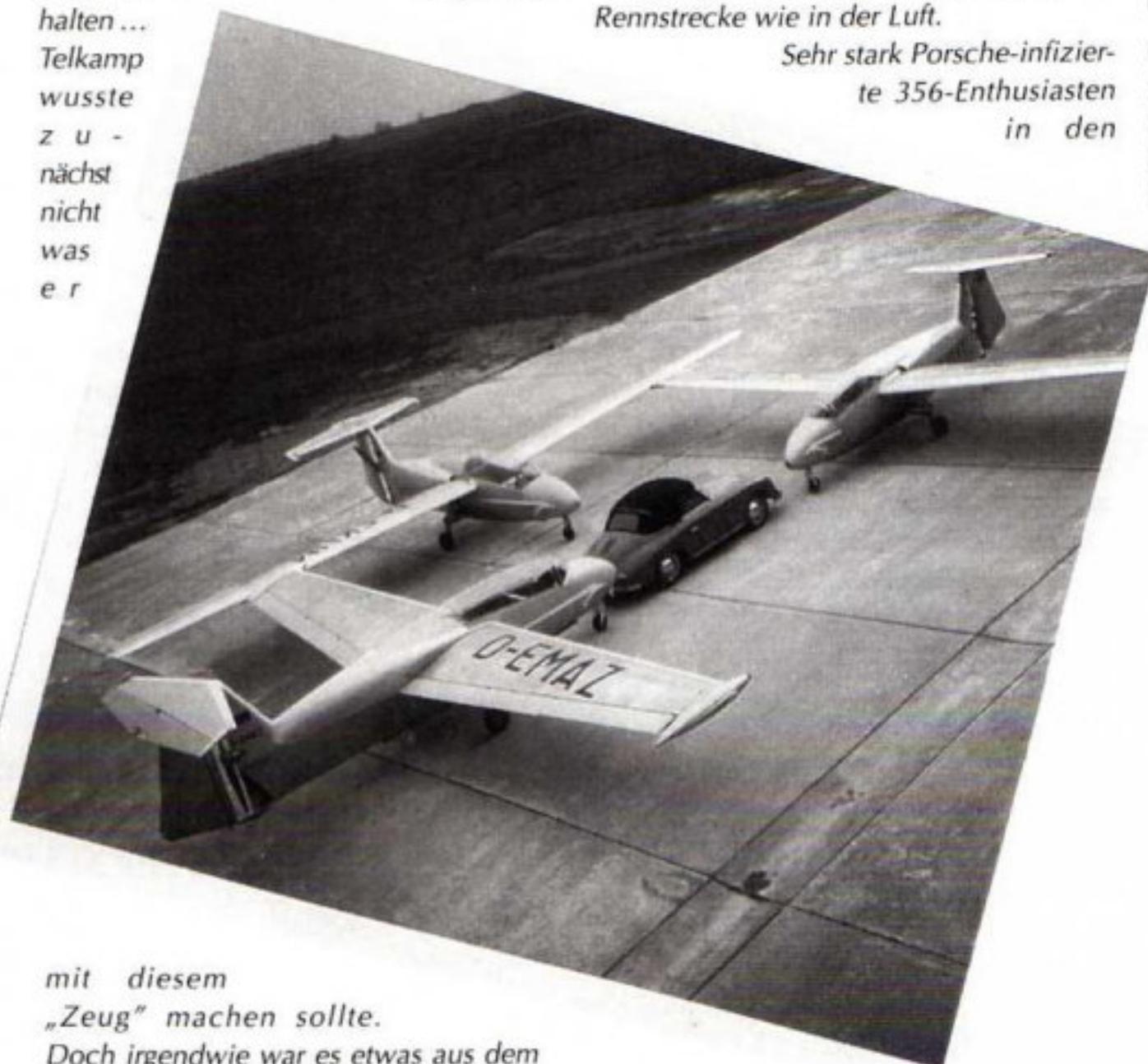
Telkamp seinen Scheunenfund, den er inzwischen eindeutig als Porsche-Doppelzündler identifiziert hat. Er telefoniert mit Porsche-Leuten, ich beschaffe ihm mit Hilfe vom Porsche Historischen Archiv Bild- und Textmaterial, wobei ich mich bei Herrn Parr herzlich bedanke, er recherchiert und schmökert in historischer Literatur. In den Porsche-Rennautos und Carrera 4-Zylinder-Königswellenmotoren war diese Doppelzündung normal, warum dies so ist wissen wir ja. Doppelzündung = Drehmoment = Leistung = Laufkultur = Sicherheit auf der Rennstrecke wie in der Luft.

Sehr stark Porsche-infizierte 356-Enthusiasten in den



oben:

Eine kleine Kiste mit 356-Flugmotorteilen des Typs 678/3A vor dem 356 SC von Reiner Telkamp.



mit diesem „Zeug“ machen sollte.

Doch irgendwie war es etwas aus dem 356-Baukasten. Verkäufer und Käufer wurden schliesslich handelseinig, wobei sich der Verkäufer nebulos erinnert, daß sein Vater mit diesem Fragment von Motor in der Luft herumgekurvt ist! Aha, die große Scheune und die noch größere Wiese!

Drei Monate umkreist Reiner

U S A versuchen sich schon in frühen Jahren den Stossstangenmotor doppelt zu zünden. Keiner hat so richtig sein Tüftlerherz öffnen können. Mir wird dies sonnenklar, da die Konstruktion mit zwei Stück Zündverteilern im

oben: Der Porsche Flugmotor 678/0 wurde in das Flugzeug mit der Bezeichnung RW 3 eingebaut.





rechts:
Deutlich erkennbar Typ 678/
3A – Basisteile für das „Biest“.



unten (v.l.n.r.): Der Porsche-
Flugmotor mit 1582,3 ccm
und 52 PS Startleistung bei
3.200 U/min.

Motor Typ 678/4 mit 1582,3
ccm und 75 PS Start Leistung
bei 4.600 U/min.

Porsche-Flugmotor des Typs
678/4 einmal von der ande-
ren Seite

1958: Der Porsche Flugmotor
678/0 wurde in das Flugzeug
mit der Bezeichnung RW 3
eingebaut.

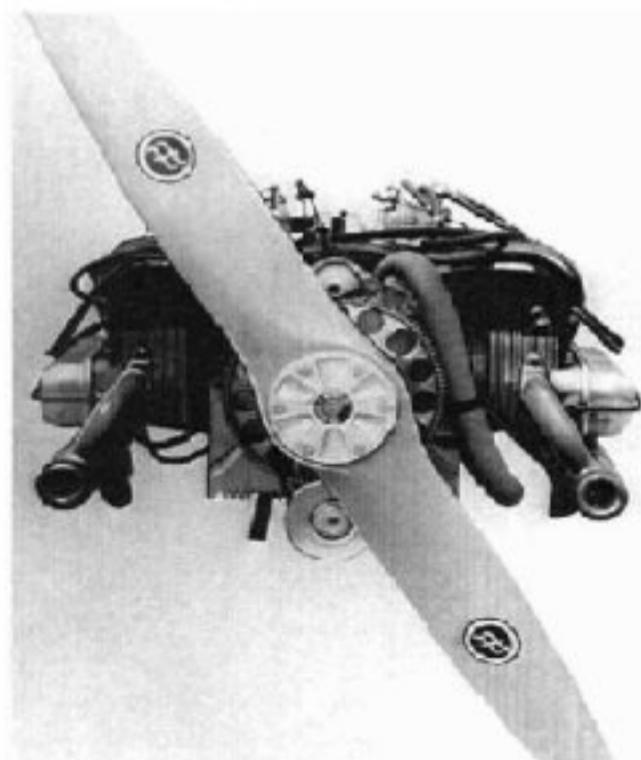
engen Motorraum sehr aufwendig sein muss. Am 356 Motorblock gibt es zunächst keine Möglichkeit, keine Aufnahme für zwei Stück Zündverteiler. Mit viel Aufwand muss es gehen, meint Telkamp. Aber die Lösung muss viel sauberer, viel kompakter sein... Doch der Porsche Spezialist richtet und säubert die Flugmotor Zylinderköpfe und im kleinen Büro denkt er über eine große Idee nach. Circa 30 Stunden waren notwendig, einen einzigen Zündverteilerkopf mit zwei voneinander unabhängigen Zündkreisen zu bauen. Drehen, fräsen, probieren..., acht Zündkerzen, zwei Unterbrecherkontakte hauchen dem 95 PS Motor neue Lebenskraft ein. Schon immer war der Ludwigsburger Tüftler von der Carrera Doppelzündung fasziniert. Die weiche Leistungsentfaltung und die Laufkultur des Königswellenmotors sind wie be-

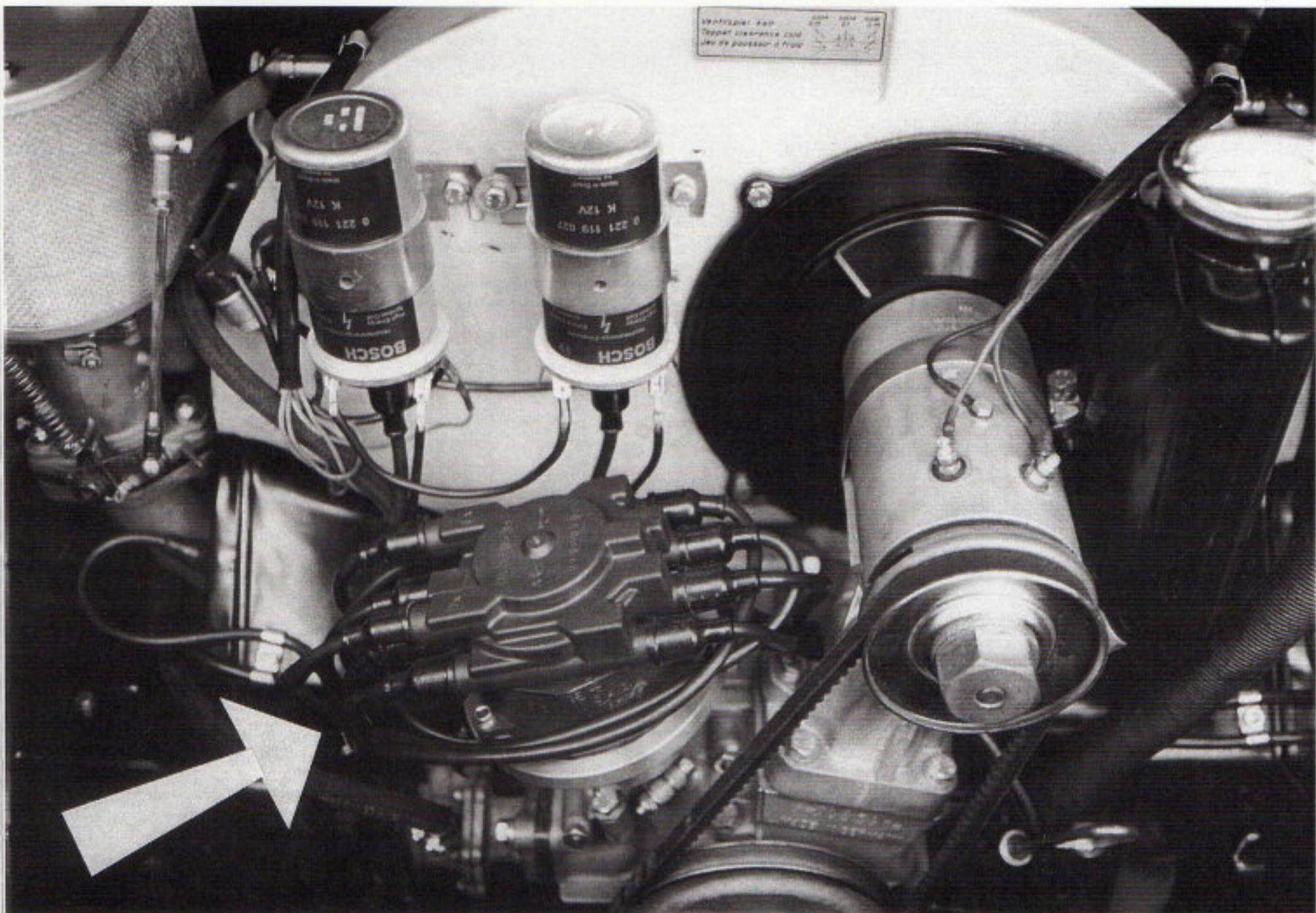
kannt einfach super, aber zunächst mit seinem SC Motor nicht vergleichbar.

Da brummelt er nun, der völlig neu gestaltete 95 PS Motor in Telkamps 356 SC, der im GT Look dunkelblau mit Silberstreifen vor der Ludwigsburger Werkstatt zur ersten Testfahrt kauert und lauert... Unser schweizer Clubfreund Marco Marinello ist der erste, der im Cockpit sitzt. Er ist begeistert über die Laufkultur des Stosstangen Doppelzünders!

Ich kann es kaum erwarten, als nächster Testfahrer in den Rennsitz zu klettern. Das kleinere Lenkrad fest im Griff, die Sitzposition ist O.K., kurzes Drehen am Zündschloss und mit einem kurzen Zischen und Fauchen erweckt die 12 Voltanlage den Doppelzünder zum Leben. Als Teststrecke habe ich mir die lange Gerade Richtung Neckarrems ausgesucht. Dieses kleine „Biest“ von Motor nimmt ohne Murren und ohne Loch das Gas an und zieht fantastisch und sehr elastisch vom 1. in den 4. Gang. Schnell auf über 120 bis 130 Km/h und keine Polizei! Schon muss ich in die Bremsen steigen, denn die Linkskurve nach Marbach fliegt heran... Klasse Bremsen lieber Reiner Telkamp!

Schon nähert sich die nächste „Links“ und da kommt Freude auf, denn das kurvenreiche „Soldatensträssle“ bergauf nach Ludwigsburg verspricht pure Fahrfreude. Ganz leicht wischt das SC Heck nach links und rechts im zweiten Gang. Doch keine Sorge! Hochdrehen bis 4000 U/min. und höher und dann ganz rasch im Wechsel von Kurve zu Kurve in den 3. und 4. Gang, wobei ich überhaupt keine Lastwechselreaktionen wahrnehme, Drehmoment





ohne Ende ... Bei einer Runde kann und darf es nicht bleiben, denn das „Doppelzünderle“ wird ja immer williger und wacher! Fahrspass pur ala Reiner Telkamp, bravo Maestro! Nur fliegen ist (vielleicht) schöner ...

Für Technikfans wäre noch Folgendes zu vermerken: In der Ausgabe Nr. 27 von 1957 des Porsche Christophorus ist zu lesen „Porsche bringt den ersten deutschen Flugmotor nach dem Kriege – und zwar

den Ersten, der seine Musterprüfung auf dem Prüfstand der deutschen Forschungsanstalt für Luftfahrt mit Erfolg bestanden hat!“ Die Motortypenreihen von 678/0 bis 678/4 hatten eine Startleistung von 65 bis 75 PS bei 3200 bis 4600 U/min. Die Preise reichten von 3500,- DM bis 5000,- DM.

Liebe Clubfreunde, fragen Sie den stolzen Reiner Telkamp nach seinem kleinen „Biest“, er wird sich freuen ...

Werner Eisele

oben:

Deutlich erkennbar die zwei Zündspulen und darunter ein einziger, wunderschön gestylter Zündverteiler! Eingebaut sind die Zylinderköpfe mit 8 Zündkerzen.

