



Tout est d'époque, même si pas forcément d'origine, et correspond à de vrais accessoires Porsche



356 A Carrera 1500 GS: faut-il en ajouter?

On en connaît encore qui considèrent que la 356, ça n'est jamais qu'une coccinelle version coupé. Ils n'ont sûrement jamais approché une 356 Carrera, sportive extraordinaire, encore aujourd'hui reconnue et crainte pour ses performances étonnantes. Bien affûtées, ces petites autos pouvaient en remonter à bien plus gros. C'est ce qui fit l'image de Porsche.

Texte et photos: Marc JOLY

Très soignée,
très allégée,
très équipée
course, cette
Carrera est une
vraie merveille

Si les 30-40 ans ont surtout été bercés dans leur enfance par le son du Flat six, les 40-50, eux, ne jurent souvent que par le flat four, surtout quand il avait quatre arbres et une sortie d'échappement centrale. Tiens, parlons un peu histoire et beaux souvenirs. Qu'est-ce qui a fait la légende Porsche, à votre avis? Les succès en compétition? La fiabilité des moteurs? La ligne? Un peu de tout cela, en vérité, mais attardons-nous un instant sur la partie succès en course. Les premières Porsche à réellement triompher partout et de tous, furent les 917, en 70 et 71. Mais la légende s'est construite bien avant les 917. Dès le début des années 50, lorsque des petites 356 se mirent à suivre de grosses Jaguar, puis lorsque les 550 se mirent à gagner des courses au nez et à la barbe de modèles bien plus puissants. L'histoire se poursuivait avec les 356 Carrera, tandis que les évolutions de 550 continuaient de faire parler la poudre. 904, 906, 910, suivirent avec succès. Pendant quasiment deux décennies, Porsche s'est rendue populaire en remettant tout simplement au goût du jour la légende de David contre Goliath. Le plus petit qui triomphe du plus gros, un comble pour un constructeur allemand. Là où la coccinelle était la voiture du peuple, la 356 était, toutes proportions gardées, la sportive du peuple, celle qui permettait à des "sans grades" de triompher des grosses équipes d'usine. Ce qui attira la sympathie de nos aînés, souvent transformée en passion. Puis arriva la 911, les succès encore, avant que Porsche ne devienne à son tour le Goliath de service. Depuis le début des années 70, le constructeur allemand a toujours été le constructeur à baltrer en endurance. Sans jamais omettre de proposer des modèles permettant aux sans grades, toujours eux, de se distinguer dans des catégories inférieures. Tout ceci pour vous dire quoi, au fait? Ne m'interrompez pas tout le temps, je finirais par perdre le fil. Et quand il s'agit de rédiger un article sur les 356, il ne s'agit pas de le perdre, ce fil! Tout ceci, donc, pour vous dire que la 356 Carrera est restée dans les mémoires comme une redoutable concurrente pour bien plus gros qu'elle. Aujourd'hui encore, bien emmenée sur une petite route de montagne, elle est difficile à suivre, y compris par certaines voitures rouges avec un autre cheval cabré en logo. L'an passé, au Tour auto, l'un des concurrents les plus difficiles à suivre était justement une 356, furieusement emmenée par un autrichien qui n'avait vraisemblablement peur de rien, sauf que le ciel lui tombe sur la tête, sans doutes. Encore que ça n'ait rien d'autrichien, ça...

GS+GT

Et si on parlait sérieusement? Cette superbe 356 Carrera date de 1956, c'est donc une T1, dans le jargon interne, à savoir l'évolution technique no 1 de la 356 A. Les quatre petits feux à l'arrière font partie de ces détails qui permettent une identification rapide. Il s'agit d'une 1500 GS, pour Gran Sport, autrement dit initialement livrée

avec 100 ch, mais nous allons voir que le modèle qui illustre ces pages possède de nombreux détails qui en font à la fois un modèle "hybride" et très rare. Hybride parce qu'il s'agit d'une 1500 GS modifiée en GT. Mais très rare car le moteur qui l'équipe est un des dix derniers 1500, possédant déjà des modifications propres au 1600 qui allait suivre quelques semaines plus tard. En effet, dans un premier temps, on ne comprend pas bien, puisque le numéro de moteur, 692/0, ne correspond à... rien dans les bouquins Porsche classiques. Les 1500 commençaient par 547, et les 1600 par 692/1, dans le meilleur des cas. On aurait donc tendance à penser que ce serait quand même un 1600. Erreur. En poussant plus loin les recherches (Colombo n'a qu'à bien se tenir), on constate que 692/0

c o r -



Lors de la parade 356 espagnole

respond à une pré-série de 1600, ayant conservé la cylindrée de 1500 cm³! En était-elle équipée lorsqu'elle sortit de chaîne, c'est une autre histoire. Toujours est-il que nous avons ici affaire à une auto respectant scrupuleusement des évolutions parfaitement d'époque. Son allègement, et son look GT, sont totalement en phase. Rappelons que dès 1957, avec le programme T2, Porsche proposa deux versions de sa Carrera, suite à des plaintes de certains clients jugeant cette sportive trop exclusive. D'un côté, la GS fut proposée en "De Luxe" avec un confort acceptable et le moteur 100 ch, de l'autre, elle devint GS/GT, avec le minimum d'équipement, et un moteur 115 ch. Ici, il s'agit d'une



Le pot Sebring permettait un gain de puissance appréciable. Et quelle musique!

GS ayant évolué en GT, autant en ce qui concerne la motorisation que le look extérieur. Depuis que Gérard l'a achetée, en 1984, il n'a jamais cessé de la faire améliorer, peaufinant le moindre détail, tout en respectant le plus possible l'esprit d'origine. "Elle était équipée d'un moteur normal, non Carrera, quand je l'ai récupérée, et j'ai trouvé ce moteur-usine quelques temps plus tard. Nous avons toujours confié l'auto à Tanner, qui connaît bien son sujet, et on a même travaillé sur le moteur pour le faire évoluer au maximum de ce qu'il est possible de faire. Il n'est jamais passé au banc, mais je pense qu'il sort à peu près 130 ch, avec son pot piste Sebring, et ses carbus Weber, à la place des Solex." Des "fantaisies" qu'il peut d'autant plus s'offrir que cette auto ne lui sert que pour le plaisir. Pas de compétitions, que de belles balades avec sensations fortes! L'an passé, il a participé à la parade 356 de Salou avec cette Carrera, et pour l'avoir plusieurs fois suivi, je peux vous dire qu'elle envoie bien sa 356, le tout dans une vraie sonorité rauque et rageuse de Carrera. Allégée, affûtée, cette Carrera pourra donner du fil à retordre à quiconque souhaiterait lui en remonter sur petites routes! Quant à ces modifications, comme les carbus Weber, rappé-

lons encore une fois que Porsche les proposait en série sur ses Carrera à partir de la B, notamment les carburateurs Weber et un taux de compression plus élevé, permettant de sortir 115 ch d'entrée de jeu. De même, ici, les freins, toujours à tambours, se rapprochent beaucoup de ce qui se faisait sur les Spydors.

Tous les précédents sujets parus dans Flat six concernant le moteur Carrera vous ont démontré à quel point ce moteur, méconnu dans son utilisation, possède de nombreux visages. Relativement décevant dans les versions Luxe, et même en 2 litres version route, il peut se montrer vivant, rageur, pointu et difficile à utiliser sur des versions bien préparées. Les Spydors, puis les 904, qui en ont hérité, ont laissé des souvenirs impérissables à tous ceux qui les ont approchées. On tient là de vrais moteurs de course, facilement utilisables aujourd'hui grâce aux matériaux plus performants qui leur permettent de fonctionner de manière

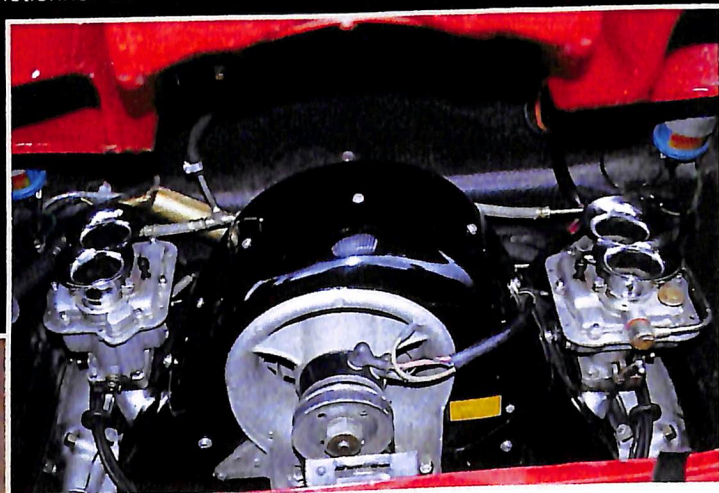
optimum. Certes, il est encore nécessaire de bien les entretenir, et de savoir bien s'en servir, mais on est quand même loin de la notice initiale d'utilisation, que nous vous livrons ici, pour l'anecdote:

1. Mettre le contact, ce qui met automatiquement les pompes à essence électrique en marche.
2. Tirer les 2 interrupteurs pour le double allumage.
3. Mettre au point mort
4. Débrayer et maintenir la pédale enfoncée jusqu'au démarrage du moteur.
5. Accélérer deux fois à fond.
6. Pousser sur la clef de contact, la tourner et faire démarrer le moteur. Quand celui-ci démarre, lâcher la clef et accélérer doucement.

Comment voulez-vous, après cela, que ce moteur ne soit pas considéré comme un moteur capricieux? Avec la B, l'allumage passa en 12 volts, ce qui rendit la démarche plus simple, mais vous comprenez sans doutes mieux pourquoi, aujourd'hui, le moteur Carrera (du temps où cette appellation signifiait vraiment quelque chose dans la gamme), continue de hanter les rêves de certains passionnés et motoristes. Quant à celle-ci, elle mérite d'autant plus d'admiration qu'elle est une des rares à être immatriculée en France... ●

Ce 1500 GS a toute une histoire, puisqu'il a été élaboré par l'usine en vue d'améliorer ce qui pouvait l'être, juste avant la sortie du 1600. Depuis, il a reçu des carburateurs Weber, à la manière des versions GT de course

Un petit monstre à ne pas mettre entre toutes les mains



FICHE TECHNIQUE

356 A CARRERA 1500 GS/GT

MOTEUR

Cylindrée (cm³): 1498
 Alésage x course (mm): 85 x 66
 Rapport volumétrique: 9 : 1
 Puissance maxi (ch DIN à tr/mn): 115 à 6200
 Couple maxi (mkg DIN à tr/mn): 12.5 à 5200
 Régime maxi autorisé: 7000
 Équipement électrique: 6 volts - batterie: 84Ah
 - alternateur: Dynamo 160 W

CONSTRUCTION

Nombre de cylindres et disposition: 4 à plat
 Emplacement: longitudinal porte-à-faux AR
 Distribution: 4 ACT (arbres et pignons)
 Vilebrequin: 4 paliers à rouleaux
 Matériaux - bloc: alliage - culasse: alliage
 Allumage: double distributeurs et bobines
 Alimentation: 2 carbu. double corps inversés
 Refroidissement: air
 Allumage: carter sec

TRANSMISSION

Mode: roues ar motrices
 Nombre de rapports: 4
 - 1ère 3.18 - 2e 1.76 - 3e 1.22 - 4e 1.04 - 5e -
 - M. AR: 3.58
 Rapport de pont: 4.42
 Embrayage: monodisque à sec
 Différentiel autobloquant: non

CHASSIS

Monocoque avec plate-forme caissonnée

SUSPENSION

Avant: barres de torsion avec amortisseurs hydrauliques et barre anti-roulis
 Arrière: barres de torsion avec amortisseurs hydrauliques

DIRECTION

Type: à vis et secteur
 Démultiplication: 2.25 tours
 Diamètre de braquage (m): 11 m

FREINS

Avant: tambours - Arrière: tambours

DIMENSIONS (mm)

Empattement: 2100 - Voies av/ar: 1310/1270
 Long.: 3950 - Larg.: 1670 - Haut.: 1310
 Jantes: - av: 4.5x15 - ar: 4.5x15
 Pneumatiques: - av: 5.9x15 (155/70x15)
 - ar: 5.9x15 (155/70x75)

POIDS (kg) (chiffres constructeur)

Total: 860 kg
 Rapport poids/puissance (kg/ch DIN): 7.4

CAPACITES

Réservoir d'essence: 52L - Huile moteur: 8L

