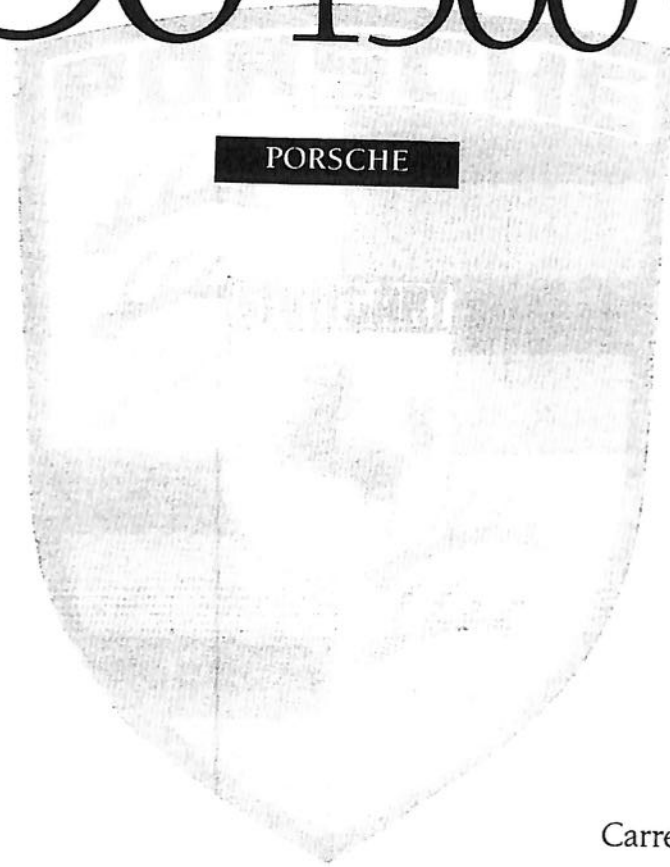
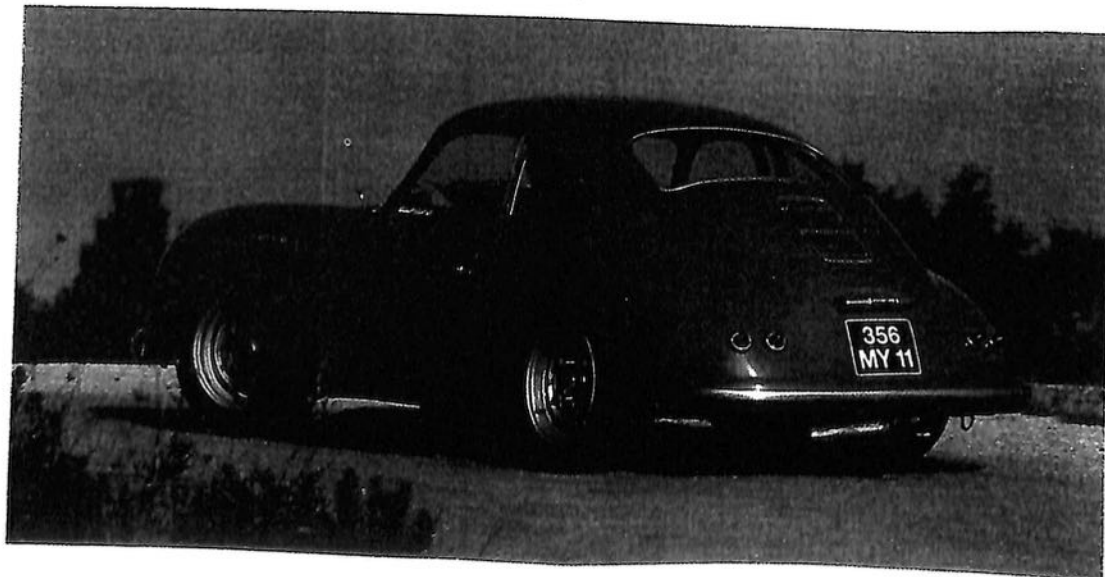


356 1500 GS



Carrera première !





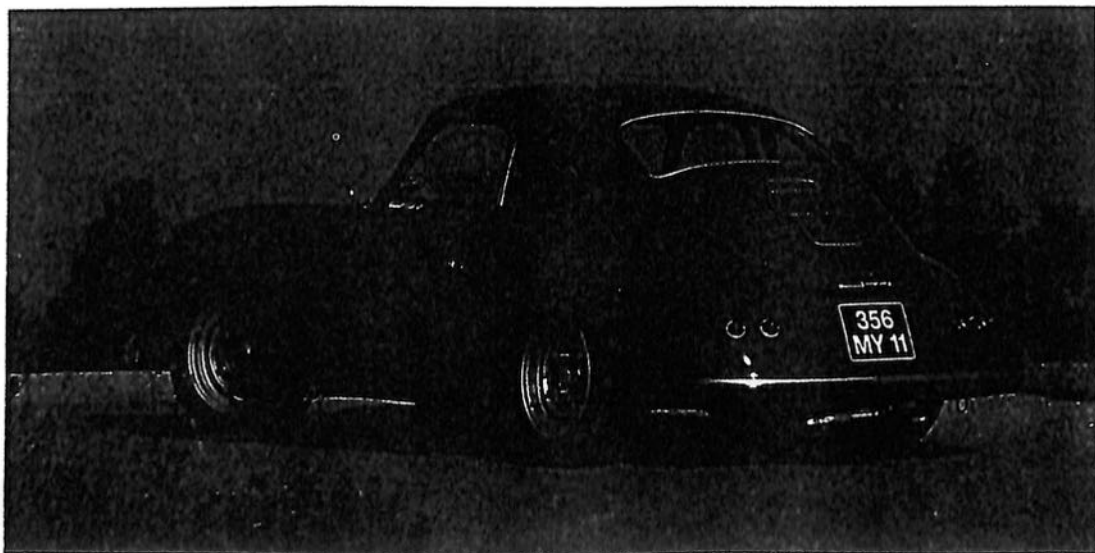
au volant

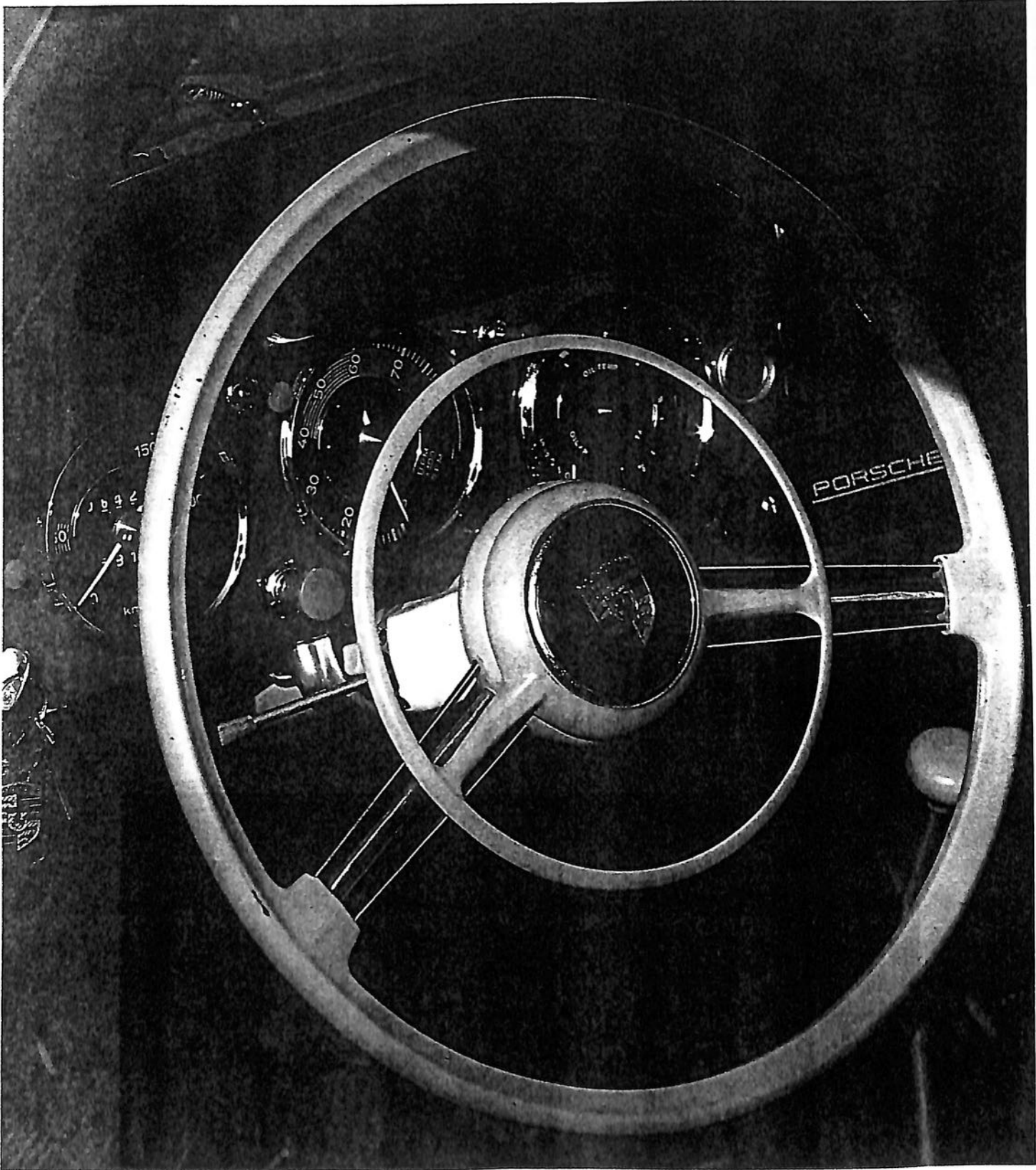
SPECIAL. "AUTO PASSION" Porsche AV Valant.

356 1500 GS

PORSCHE

Carrera première !





1955

Aujourd'hui, les temps ont changé. Si la 911, remplaçant la 356 depuis 1964, a retrouvé la griffe « Carrera » en 1972 sur la fameuse 2,7 RS, le label s'est ensuite banalisé en étant apposé sur les capots des 911 les moins sportives, les Carrera 2 et 4. La version « pure et dure » est désormais baptisée « RS ».

Ce n'était pas le cas en 1955 lorsqu'apparut la 356 « 4 arbres ». Cette dernière était de la race des pur-sang issus de la course : imaginez un peu le parc automobile à cette époque : les 4 CV Renault, Peugeot 203, Ford Vedette ou Citroën 15-6 étaient les Clio, 309, Sierra ou XM d'aujourd'hui. Dans le meilleur des cas, ces braves berlines plafonnaient à 135 km/h, et leurs accélérations n'affolaient pas les chronos.

Pour qu'une Peugeot 203, par exemple, descende sous le mur des 40 secondes au kilomètre départ arrêté, il lui fallait le secours d'un compresseur Constantin ! Et, dans ce cas, il faut la comparer à une 309-16 soupapes « presque Groupe A ».

Le cap des 200 km/h et la barre des 30 secondes au km-D.A. n'étaient atteints que par quelques rares exceptions comme la Ferrari 250 GT ou la Mercedes 300 SL. Toutes deux munies de gros moteurs et dépassant la tonne, ces GT d'exception dominaient vraiment la masse, plus encore peut-être que ne le font aujourd'hui une F40, une Diablo ou une Jaguar XJ 220.

Quand arriva la Porsche 356 Carrera GS, avec son petit quatre cylindres 1500 de plus de 100 chevaux et avec un poids inférieur à 900 kilos...

Petite, légère, puissante, moderne, elle entra dans le clan très fermé de ces « super-cars » des années 50. Sans complexe !

Austère, selon les habitudes allemandes, mais complet, le tableau de bord possède les typiques instruments à chiffres verts des premières Porsche, que l'on conservera sur la série initiale des 911.

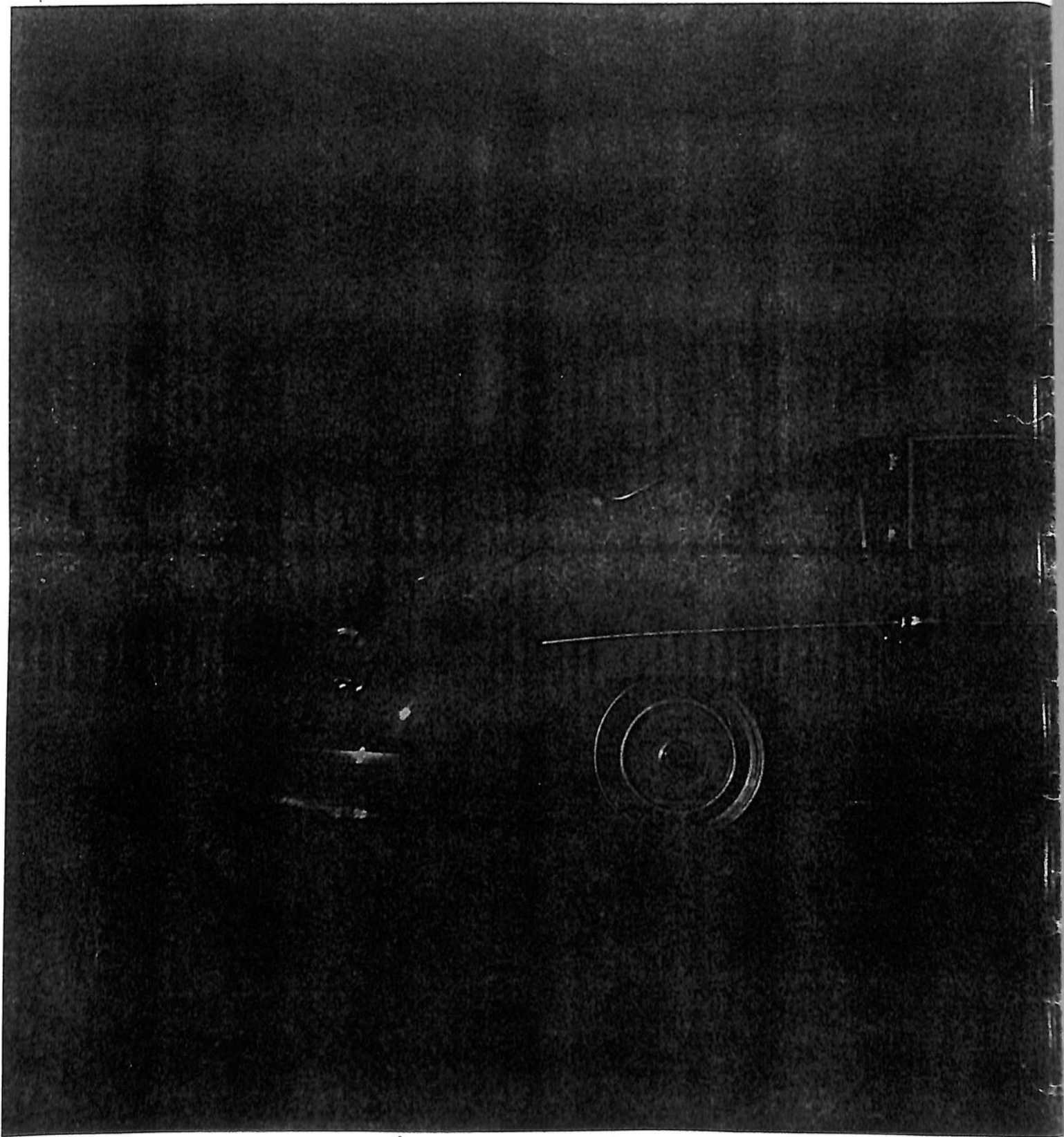
Les débuts en course

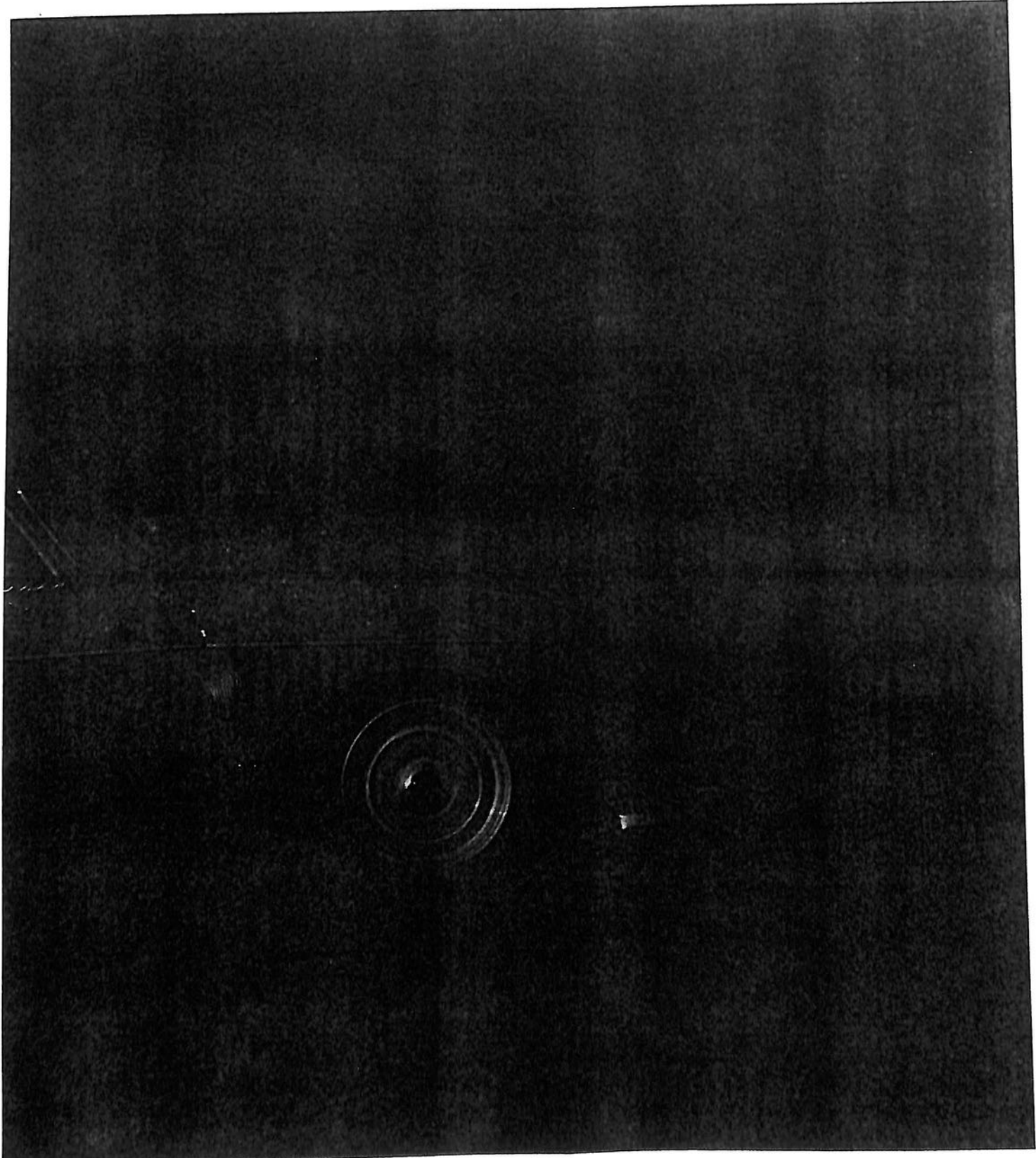
Bien que la vocation originelle de la Porsche 356 soit plus le Grand Tourisme sportif que la compétition pure, la toute première 356, prototype resté unique, fut déjà baptisée par la course. En effet, ce roadster à chassis à tube et moteur central, mis au point par Herbert Kies, cousin de Ferry Porsche, participa à la 1^{ère} classe des 1000 km de Capri en 1948. Il fut vainqueur de la catégorie et remporta le 11 juillet 1948.

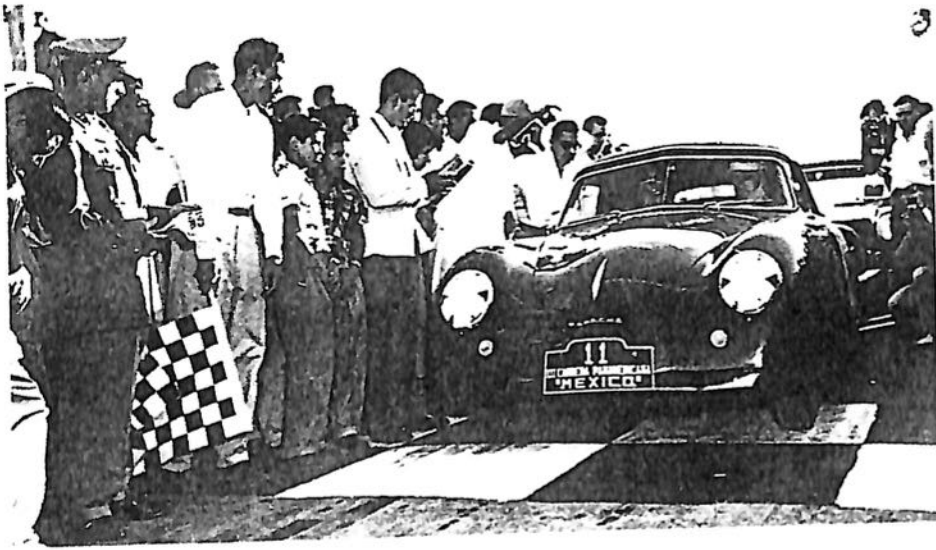
Son quatre cylindres de 1 131 cm³ issu de la norme Volkswagen ne délivrait que 35 malheureux chevaux mais avec un poids de 585 kg, l'engin était rapide, surtout face à la concurrence. Comme le précisait Ferry Porsche lui-même : « Il escaladait la montagne comme un chamois et atteignait sans peine les 130 km/h ». Il aurait été criminel de ne pas aligner une telle voiture en course. Cette « escapade » réussie de la 356 numero un n'allait pourtant pas connaître de suite officielle. Ce qui n'empêcha pas l'équipe Porsche de diminuer la cylindrée du moteur (à 1 086 cm³) pour bénéficier de la classe jusqu'à 1 100.

Mais, jusqu'en 1951, les engagements en course furent uniquement le fait d'équipages privés. Les premières 356, construites à la main avec une carrosserie en aluminium, se prêtaient particulièrement bien à la compétition.

Les résultats, naturellement, suivaient : victoire de classe au rallye Soleil de Minuit (Suède), puis à la Coupe des Alpes autrichiennes en 1950.







Carrera Panaméricaine, novembre 1951
l'aventure mexicaine débute pour Porsche. MM. von Metternich et de Tei avec ce cabriolet 356 1 488 culbuté, terminent 8^e en Sport et 1^{er} de la classe 1 600. Mais, grâce à la 3^e place en 1951 de H. Herrmann et de son Spyder 4 AC Porsche utilisera le nom « Carrera ».

Pendant ce temps, à l'atelier, on développait les moteurs : un 1 263 cm³ arriva, suivi d'un 1 490, toujours construits selon le schéma du groupe VW, avec un arbre à cames central, des tiges et des culbuteurs.

L'amélioration des performances

Justement, cette architecture posait des problèmes quant à l'amélioration des performances. La proximité de l'arbre à cames avec le vilebrequin interdisait une quelconque augmentation de la course, alors que la distribution limitait les régimes de rotations. Pour ces raisons, le docteur-ingénieur Ernst Fuhrmann, qui avait participé avec Porsche au projet Cisitalia pour Dusio, entama, dès 1950, l'étude d'un nouveau moteur à quatre arbres à cames en tête, entraînés par renvois et engrenages coniques, comme sur la monoplace « italienne », et reposant sur un bas moteur à roulements à rouleaux et vilebrequin Hirth. La cylindrée initiale serait de 1 498 cm³ mais devait pouvoir grimper, en cas de besoin, jusqu'à deux litres. La compétition, c'est sûr, était dans le collimateur !

Les succès en rallye, entre autres, de Otto Mathé, le pilote autrichien manchot, sur son coupé Gmünd aluminium, devaient peser dans la balance. D'autant que, en octobre, toujours en 1950, le journaliste Charles Faroux et Auguste Veillet, l'importateur français de la marque, avaient cherché (et réussi !) à convaincre Ferdinand Porsche d'engager une 356 à la prochaine édition des 24 Heures du Mans. Ce dernier, pourtant peu enclin à retourner en

France après son emprisonnement à la fin de la guerre, avait par conséquent refusé de par accepter. Malheureusement, Ferdinand Porsche n'allait assister à la course : il mourait le 30 janvier 1951.

La Sarthe... et le Mexique

Si l'année 1951 avait débuté dans la douleur, elle se poursuivit sous un meilleur jour. Le 21 mars, Porsche célébrait la sortie de sa 500 356 ! Un autre sujet de satisfaction fut le retentissant succès en classe 1 100 cm³ de Veillet et Mouche, avec un moteur de 46 chevaux, aux 24 Heures du Mans.

L'épreuve française avait pourtant failli tourner au désastre puisque les trois voitures prévues à l'origine étaient accidentées, pendant les essais, avant la course.

On arrivait toutefois à réparer la moins endommagée des trois et elle effectuait un parcours sans faute. A partir de ce premier engagement officiel en course, Porsche n'allait plus connaître de répit : l'ennui, c'était que le moteur, basé sur le bloc Volkswagen, montrait vite ses limites. On avait beau l'améliorer sans cesse, on n'arrivait pas à augmenter sa puissance, comme la version 1 488 cm³ apparue à Liège-Rome-Liège 1951 et qui offrait une nouvelle victoire de la marque, ou celle du 1 500 à gros carburateurs et nouvelles tiges et culbuteurs à cames de 72 chevaux qui permettait d'établir onze records mondiaux sur le circuit de Montlhéry en automne 1951. On attendait avec impatience le moteur « 4 arbres » du projet Fuhrmann.



La Porsche type 64 conçue pour la course Berlin-Rome de 1939 qui n'eut jamais lieu.

Le projet N°356

C'est en 1948 que la première automobile portant officiellement le nom « Porsche » est dévoilée.

L'étude avait débuté un an plus tôt, en juin 1947, dans les installations précaires des locaux de Gmünd, en Autriche. Le professeur Ferdinand Porsche et son fils Ferry n'étaient pourtant pas partis de feuilles totalement blanches : la Volkswagen et, surtout, les trois coupés en aluminium, réalisés en 1939 pour la course Berlin-Rome qui n'eut finalement jamais lieu, ont largement dirigé les inspirations. Dans cette période difficile, il était impensable d'imaginer pouvoir produire moteurs et boîtes de vitesses, pas plus que d'envisager un emboutissage lourd. La première Porsche, une biplace ouverte, utilise donc un maximum d'éléments mécaniques de Volkswagen, dont le quatre cylindres à plat, refroidi par air, de 1 131 cm³, développant 35 chevaux. Construit à la main dans l'atelier de Friedrich Weber, un ancien d'Austro-Daimler, le proto en aluminium à moteur central, repose sur un châssis tubulaire. Il ne pèse que 590 kilos et offre des performances stupéfiantes en regard de sa faible puissance. Malheureusement, son

coût de fabrication, terriblement élevé, le condamne à rester unique.

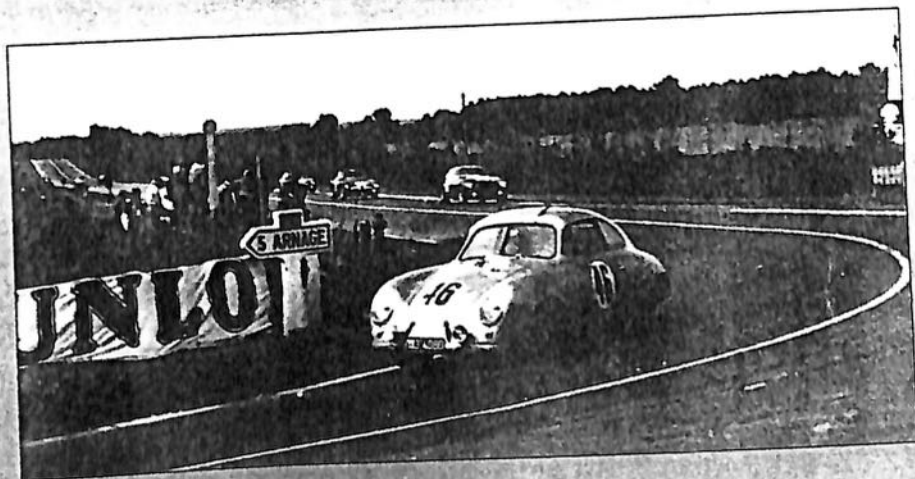
Un deuxième prototype, un coupé cette fois, dessiné par Erwin Komenda, va revenir à une conception plus simple, utilisant l'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de la VW sur une plate-forme en tôles soudées. En plus d'un prix de revient nettement plus bas, cette solution apporte le confort indispensable à une voiture de sport commercialisée, ainsi qu'un emplacement pour les bagages. Mais, à Gmünd, on manque de tout, surtout d'argent. Rupprecht von Stenger, un enthousiaste Zurichois à la tête d'une agence de publicité, débloque la situation en apportant son concours (et en achetant le premier proto à moteur central, apportant ainsi un peu d'argent frais !) et en offrant de représenter la jeune marque en Suisse. Parallèlement à la « limousine » — le coupé selon l'appellation maison — un cabriolet est développé.

En juillet 1948, le premier catalogue Porsche est imprimé. Cinquante exemplaires de la Porsche 356 vont sortir des ateliers de Gmünd, dont le premier proto et quelques cabriolets carrossés à Thoune, en Suisse, chez Beutler. Mais, passer à l'échelle industrielle est impensable dans ces conditions, et la

réintégration de l'usine de Zuffenhausen, près de Stuttgart en Allemagne, devient indispensable. Seulement, les Américains, qui avaient réquisitionné ces ateliers, ne semblent pas prêts de restituer avant la fin de l'année 1950. Des négociations sont entamées alors que le carrossier Reutter, de Stuttgart, se charge de la fabrication des caisses et loue à l'équipe Porsche 500 m² de couverts permettant de poursuivre la production. Dans cette même période, pour des raisons d'approvisionnement et de facilité de réalisation, les caisses de 356 abandonnent l'aluminium pour la tôle d'acier. Des accords sont également pris, grâce à Alpert Prinzing, ami d'enfance de Ferry Porsche, avec Volkswagen pour bénéficier de ses points de ventes.

En avril 1950, la première 356 « de série » sort de l'atelier de Stuttgart. A la fin de l'année, 298 Porsche y auront été construites... et, en 1965, lors de l'abandon du modèle, 76 000 exemplaires auront été mis en circulation !

L'une des premières 356 construites en alu, à Gmünd, vue ici au Mans 1953 (Olivier-Martin). C'est la même version qui fut la première à être équipée du moteur « Fuhrmann », au Liège-Rome-Liège 1954.



Une épreuve « exotique »

Mais voilà qu'une épreuve « exotique » commençait à faire du bruit en Europe : la Carrera Panaméricaine, lancée en 1950 au Mexique entre Ciudad Juarez, à la frontière des U.S.A., et Tuxla Gutierrez, proche du Guatemala, a vu son palmarès inauguré par de grosses berlines américaines. L'édition suivante, celle de 1951, disputée sur un tracé inversé, est remportée par une européenne, la Ferrari 212 Inter. Le retentissement de la victoire sur ces quelques 3000 kilomètres de routes infernales était tel qu'il pouvait ouvrir les portes du marché américain. Aussi, de nombreux constructeurs européens, comme Ferrari, Mercedes, Alfa Romeo, Lancia et même Gordini, allaient tenter leur chance dans l'épreuve mexicaine.

Naturellement, Porsche, comme les autres, n'était pas insensible à l'aura que pouvait apporter cette course à la marque. En novembre 1952, Porsche se lança donc dans l'aventure par l'entremise du prince von Hohenhohe, l'importateur local VW. Deux 356, un coupé et un cabriolet, étaient engagés. Le résultat se montrait tout à fait positif puisque si le coupé du comte von Berckheim et Herbert Linge abandonnait (boîte de vitesses) le cabriolet du prince von Metternich et du diplomate brésilien Manuel de Lello remportait la catégorie 1 600 Sport, finissant huitième d'un classement général dominé par la Mercedes 300 SL de Kling-Klenk.

Le 4 arbres, enfin !

Les participations et les succès engendrant les ambitions, une véritable voiture de course fut mise en chantier. Inspiré de la barquette à moteur Porsche central construite par Walter Glöckler, un agent VW de Francfort, le Spyder 550 à châssis tubulaire, étudié durant l'hiver 1952/53, devait être propulsé par le fameux moteur du professeur Fuhrmann. Le Spyder était inauguré avec un 1 500 normal (deux exemplaires participaient aux 24 Heures du Mans 1953 dans cette configuration avec un hard-top profilé) mais, à la fin juillet 1953, il recevait le tout nouveau moteur. Ce groupe, toujours un quatre cylindres opposés à plat refroidi par air, disposait cette fois de deux arbres à cames en tête de chaque côté, d'un double allumage et reposait sur un vilebrequin Hirth, en plusieurs éléments, tourillonnant sur des roulements à rouleaux. Ce moteur de 1 498 cm³, lubrifié par un carter sec, délivrait 110 chevaux à 7 000 tr/mn et était désigné sous le type 547.

Il devait tourner pour la première fois le 2 août 1953, lors d'essais au Nurburgring. Une semaine plus tard, lors de la course de côte de Fribourg, la voiture effectuait ses débuts officiels aux mains de Hans Stuck Sr. Le Spyder 550, baptisé également 1 500 RS (pour RennSport), était présenté au public lors du Salon de Paris, en octobre 1953.

Cette nouvelle voiture allait donner à Porsche d'immenses satisfactions dès la saison suivante. Mais avant de basculer en 1954 la maison allemande participait encore à la Carrera mexicaine. Ma Hoffmann, l'importateur nord-américain de la marque, avait tout organisé. Pas moins de dix Porsche étaient engagées : quatre 550, équipes de moteurs culbutés de 78 ch dont deux fermés, et deux coupés alu et cinq 356 acier prenaient le départ. Le magnifique début de course (les spiders de Herrmann et Kling réalisaient un double à la première étape) se transformait en une semi-deroulee avec l'abandon de toutes les voitures - sauf deux, le « coupé » 550 de Herrarte-Ariano et la 356 acier de Segura, qui franchissaient la ligne respectivement 32 et 33, enlevant quand même le double dans la classe 1 600.

Les grands débuts du moteur « quatre arbres » ont lieu lors du Mille Miglia 1954, monte dans le Spyder 550 conduit par Hans Herrmann et Herbert Linge. Grâce aux ennuis de l'Osca Cabianca, la Porsche gagnait la classe 1 500 et finissait sixième général. Au Mans, deux des quatre spiders engagés cassaient, celui de Claes-Stasse, malgré de petits problèmes d'allumage (il devait conduire à l'abandon des allumeurs montés en bride d'arbres à cames pour deux éléments montés en V), gagnait encore sa classe après les accidents des deux Osca, ses plus dangereuses rivales.

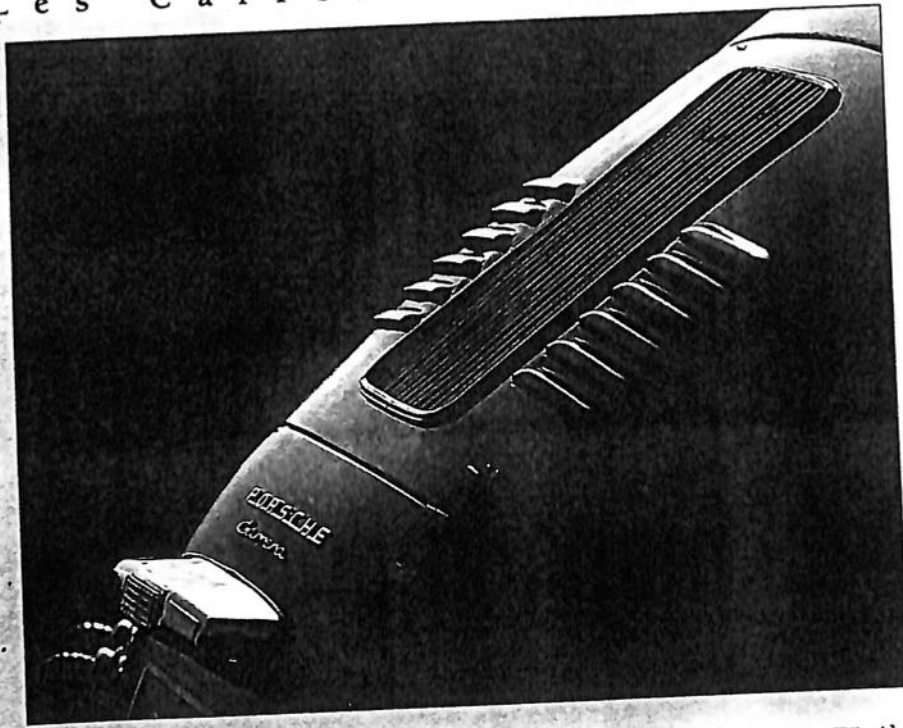
Les choses changeaient pour la deuxième moitié de la saison. Porsche allait connaître une période faste avec la victoire de Claes aux 12 Heures de Reims, les quatre premières places au G.P. Spyder 1 500 disputé en ouverture du Grand Prix d'Allemagne sur le Nurburgring, victoires encore au Grand Prix de Suisse et au Grand Prix de Berlin, sur la piste de l'Avus où les 550 tournaient presque aussi vite que les Formules 2 ! Le « quatre arbres » Fuhrmann faisait son œuvre...

Mais ce fut bien à la Carrera mexicaine que les Porsche firent, l'année 1954, le plus d'effet. Après la petite victoire de l'édition

ente; l'équipe de Stuttgart était revenue avec seulement (!) vitures dont quatre (toujours) spiders 550, deux 356 acier et Gmünd » aluminium. Mais, cette fois, les capots des 1 500 avaient le vrai moteur de course et non plus une version tée. Le succès n'allait pas se refuser aux Allemands : Herrmann et Jaroslav Juhan offraient un beau doublé de à Porsche, en même temps que les troisième et quatrième

places au classement général. Seules les grosses Ferrari 375 Plus et 375 MM de Maglioli et Phil Hill, avec des moteurs trois fois plus gros, réussissaient à faire mieux ! Dans l'affaire, seul le coupé alu de Jacqueline Evans, l'actrice anglaise, manquait à l'appel. Les Porsche ne se sont pas montrées que rapides, elles ont également fait preuve d'une belle robustesse. Ce succès de la Carrera sera, vous le savez déjà, commémoré d'une sacrée manière par la firme.

Les Carrera 4 cylindres



1955 : 356 A 1 500 GS, moteur 547/1, 100 ch.

1957 : 356 A 1 500 GS, moteur 547/1,
version de luxe, 100 ch,
version GT, 110 ch.

Remarque : nouveaux feux arrière d'une seule pièce.

1958 : 356 1 600 GS, moteur 692/2, 105 ch.

Remarque : abandon des paliers à rouleaux
pour des coussinets lisses sur le moteur 1 600.

1960 : 356 B 1 600 GS, moteur 692/3, 115 ch.

Remarque : adoption de la caisse T5. Abarth GTL,
moteur 692/3, 115 ch.

1962 : Carrera 2, moteur 587/1, 130 ch. Abarth GTL,
moteur 587/2, 140 ch.

Remarque : apparition du moteur « 587 » 2 litres.

1963 : 356 C Carrera 2, moteur 587/1, 130 ch.

Remarque : dernière version à freins à disques.

1964 : 904, moteur 587/3, 155 ch.

Remarque : moteur central, 180 ch en version course.

La 356 A... et la Carrera

1955 fut pour Porsche l'année du renouveau. Pour commencer, la 356 était considérablement remaniée et modernisée. La nouvelle mouture, appelée 356 A (ou par le code T1), apparaissait en septembre, lors du Salon de Francfort. Elle se déclinait conformément à l'habitude établie, en trois carrosseries (coupe, cabriolet et Speedster) pouvant recevoir chacune le 1 300, le 1 500 et le nouveau 1 600, tous des moteurs culbutes. La ligne générale était conservée mais, en y regardant de plus près, de nombreux détails différaient, comme les pare-brise galbés à montants plus fins, le plancher abaissé ou le nouveau dessin du tableau de bord.

Mais les dessous surtout avaient été retouchés. Le diamètre des antennes passait en 15 pouces au lieu de 16, la suspension était assouplie, la cinématique de la direction était modifiée et cette dernière recevait le secours d'un amortisseur. À ces nouveautés déjà importantes, venait s'ajouter une petite merveille. En effet, Porsche, après avoir mis son empreinte en compétition dans la classe 1 500 en GT, souhaitait viser plus haut : les victoires de classe d'était bien... mais pourquoi ne pas se battre carrément sur le classement général ? Le moteur Fuhrmann « 4 arbres » dans la 356, surtout dans la version A modernisée, ne serait pas mal.

1 500 GS Carrera

Stuttgart présentait donc au Salon de Francfort, avec les autres versions, la 1 500 GS Carrera, en souvenir du magnifique résultat de 1954 dans l'épreuve mexicaine, propulsée par le fameux moteur de course 547/1 de 100 chevaux à 6 200 tr/mn. Le moteur du spider 550 dans une GT, voilà de quoi faire une sacrée bête du bitume ! Avec 25 chevaux de plus que la plus puissante des 356 culbutées, la Carrera frôlait les 200 km/h...

Cette GT de course, avant même d'être dévoilée, possédait déjà un palmarès : un coupé 356 Gmund en aluminium, propulsé par le quatre arbres de 1 498 cm³, avait été engagé en août 1954, soit une année auparavant, au Liège-Rome-Liège pour Polinsky et Lingé. Il remportait la victoire devant, s'il vous plaît, la Lancia Aurelia B20 de Olivier Gendebien ! Le mariage du moteur de course avec la caisse GT était donc déjà consommé et le couple se montrait en parfaite harmonie. La carrière de la 356 Carrera débutait sous le meilleur jour possible. L'avalanche de nouveautés permettait à Porsche de souffler un peu pour mieux savourer la cascade

d'événements heureux à venir. D'abord, à la fin 1955, les troupes américaines libéraient les locaux de Zuffenhausen. Ensuite, en mars 1956, on saluait la sortie de la dix millième 356 et, enfin, on célébrait le 25^e anniversaire de la maison Porsche.

La 356 n'en était alors qu'à ses débuts et, jusqu'en 1965, le modèle s'affinera et, aussi s'embourgeoisera. Les versions Carrera, de plus en plus puissantes et rapides, passeront à 1 600 cm³ puis, finalement, en deux litres. On verra même des Porsche Carrera construites chez Abarth.

Le moteur « Fuhrmann » connaîtra toutes les formes de la compétition : parti des spiders pour ensuite propulser les 356, il sera utilisé jusque sur les monoplaces Porsche de Formule 2 et même de Formule 1 ! Il sera utilisé, en fin de carrière, par la formidable 904 et on le montera même dans un châssis Elva pour tenter, avec réussite, de rivaliser avec l'agile et rapide Lotus 23.

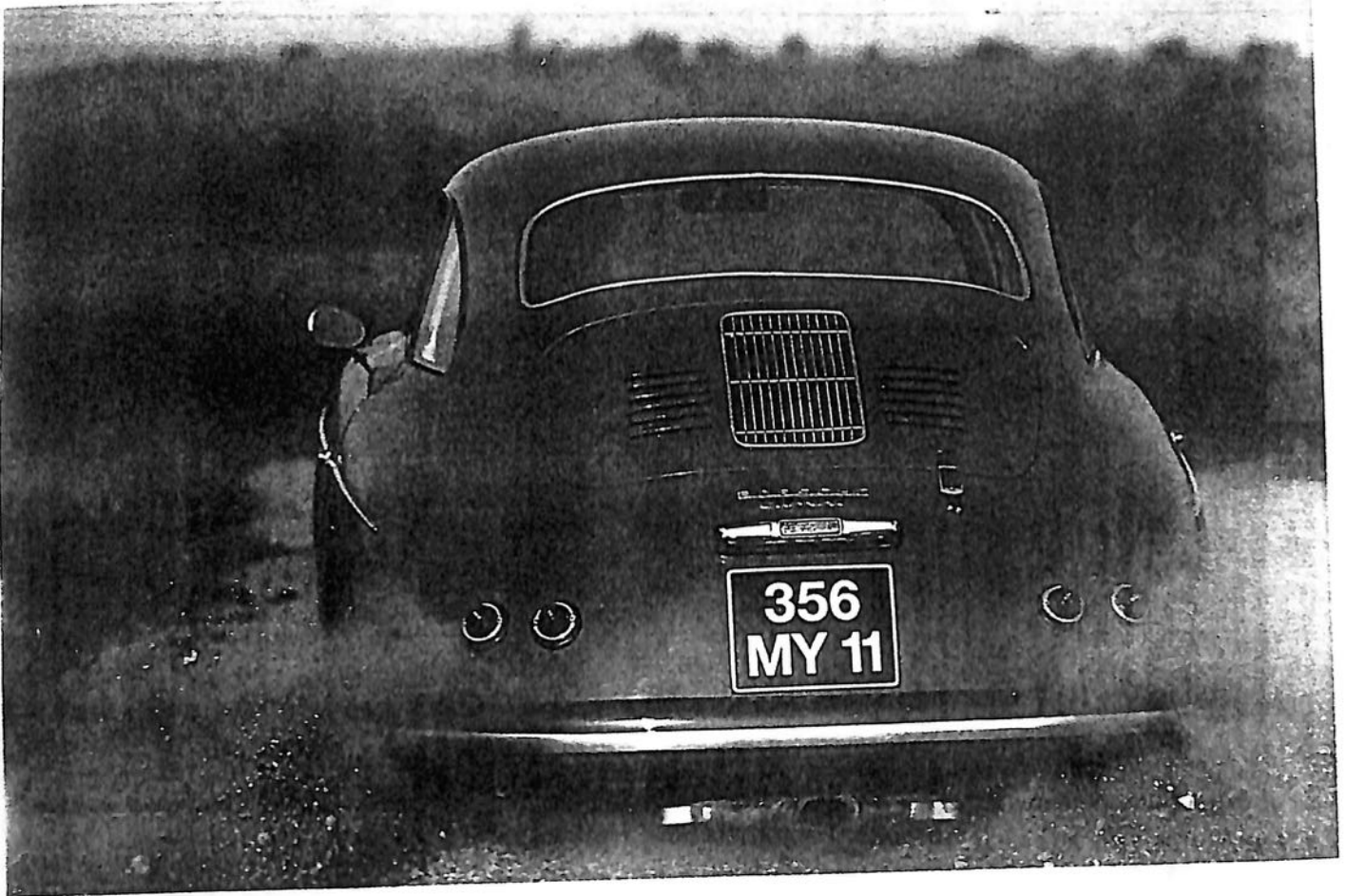
Ne en 1 500 cm³ avec une puissance de 100 chevaux, il évoluera jusqu'à 2 litres, et délivrera dans la 904 course, près de 180 chevaux. Son palmarès sera incomparable : des Marathons de la route à la Tarza Florio en passant par les Grands Prix de Formule 2. Il glanera d'innombrables succès dans toutes les disciplines. Ce moteur quatre arbres restera, pour la mécanique, la plus novatrice de l'histoire du sport automobile. C'est pour cette raison que nous avons choisi d'essayer cette formidable 356 1 500 GS Carrera de 1955, celle par qui la gloire arriva.

Notre Carrera du jour

La 1 500 GS dont nous disposons est une version 1955, l'une des premières Carrera.

Extérieurement, elle ne diffère guère d'une « A » normale, du moins de l'avant. Comme il s'agit d'une authentique voiture de course, elle dispose cependant de quelques éléments particuliers comme, par exemple, le gros réservoir d'essence de 80 litres, dont l'orifice débouche sur le capot avant.

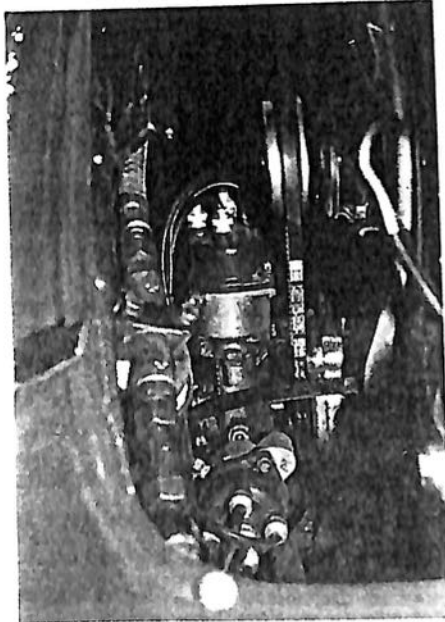
En revanche, il est impossible de ne pas déceler la version Carrera, de l'arrière. Le capot-moteur possède deux rangées de louvres supplémentaires, de part et d'autre de la grille de refroidissement centrale habituelle, destinées à alimenter les carburateurs en air frais. En outre, notre voiture est équipée de l'échappement course dont les quatre tubes se rejoignent en un seul long tromblon débordant allègrement du pare-chocs. Très basse, avec une faible



Si le moteur placé à l'extrême arrière impose un pilotage très fin, il favorise aussi la motricité. Même sur sol glissant, les roues motrices transmettent toute la puissance.

Arde au sol la Carrera semble d'autant mieux assise que les jantes haussées de Dunlop SP Sport de 175/70 x15 sont montées sur les classiques cales élargissant les voies. Le moteur, un 547/1 de 1 498 cm³ d'origine a été remplacé par une évolution apparue en 1958. Il a 121 desormais d'un 892,0 de cylindrée et de cylindrée identique avec ses quatre arbres à cames en tête, son vilebrequin à rouleaux et sa lubrification par carter sec. Mais de nouveaux pistons permettent une élévation de la compression.

De plus, ses carburateurs Solex 40 PH ont été troqués par les deux Weber double corps verticaux 40 DCM alimentant la version 192/3, le 1 600 cm³ né en 1959. Avez-vous bien saisi la manœuvre ? Bravo !



Pour commander les huit bougies — deux par cylindre — deux allumeurs couplés sont nécessaires, disposés en V et entraînés par l'extrémité du vilebrequin.

En tout cas, cette petite cuisine a offert dix chevaux supplémentaires au moteur Carrera, qui passe ainsi de 100 à 110 chevaux à 6 500 tr/mn. Si cette puissance peut aujourd'hui paraître faible pour une sportive de haut vol, il faut imaginer qu'une Renault 4 CV de la même année délivrait 21 chevaux. La Porsche est donc cinq fois plus puissante qu'une 4 CV ! Si l'on estime qu'une petite berline actuelle développe 70 ch, on peut considérer que l'équivalent actuel d'une 356 1 500 GS aurait un potentiel de 350 chevaux !

La boîte de vitesses

La boîte de vitesses de la Carrera est également différente de celle de la 356 normale. Son principe est conservé mais les rapports sont étages pour une utilisation sportive en fonction d'un comportement plus pointu du moteur. Les premier et deuxième rapports sont allongés, le troisième reste sensiblement identique alors que le quatrième, tenant compte d'un régime-moteur plus élevé, est raccourci. Cela donne un étagement rapproché sans aucun trou perceptible.

Une Carrera dans les Pyrénées

C'est dans le Sud-Ouest que nous avons trouvé cette magnifique 1 500 GS, probablement la plus belle de France. Nous allons donc en profiter pour faire un petit tour dans les contreforts des Pyrénées, histoire de s'offrir quelques routes bien tortueuses.

Comme toute voiture de course qui se respecte, la Carrera économise le poids inutile, on s'en rend compte dès que l'on pénètre à l'intérieur. Pour commencer, les panneaux de portes sont simplifiés à l'extrême et le système d'ouverture se contente d'une simple lanière. On retrouvera ce système sur les 911 de compétition. Les vitres, en plexi, sont descendantes mais le mécanisme a été remplacé, lui aussi, par une lanière de cuir qui les retient à la hauteur désirée. Il faut avouer que c'est bien plus agréable que les microscopiques panneaux coulissants en vigueur de nos jours.

Les petits baquets, sans repose-tête et fixés sur des supports en... bois, maintiennent bien le corps, et leur rembourrage semble suffisant. L'immense volant en bakélite ivoire, à grand cerceau pour l'avertisseur, ne masque rien du tableau de bord. Les instruments, très complets, sont directement fixés sur la tôle peinte et leurs chiffres verts, si typiques des premières Porsche, apportent une

touche très particulière. Le pédalier, provenant de la 356, représente également une tradition à Stuttgart puisqu'il est encore sur les 911.

Le contact déclenche le sifflement de la pompe à essence. Un coup de démarreur et le quatre cylindres quatre temps réveille dans un bruit sourd, résonnant dans le dos. Le démarreur est bien présent à l'intérieur de la voiture, mais il est encore difficile de soutenir une discussion.





Comme le moteur est rejeté à l'arrière, on pourrait imaginer que le capot avant renferme le coffre. Eh bien, celui-ci reste en l'état de symbole sur la Carrera 1500 ! En effet, le logement est presque totalement occupé par la roue de secours et par l'énorme réservoir d'essence de grande capacité.

En revanche, l'échappement course libère vers l'extérieur une dose de décibels certainement au-dessus de la norme. Il faudra garder le pied léger dans les traversées de villages pour ne pas effaroucher les populations... La première est trouvée, malgré l'imprécision et l'immense course du long et fin levier de vitesses. Notre départ n'est pas très glorieux: le moteur, qui a tourné un peu trop longtemps au ralenti, s'est encrassé et « ratatouille » tant et plus. Comme il est hautement déconseillé de lui tirer dessus à froid, nous tentons de rouler sur un filet de gaz pour le nettoyer.

Un moteur rageur

Au bout de quelques kilomètres, le quatre arbres sonne clair. Jusque-là, sa puissance ne nous a guère impressionnés et le moteur semble même très creux. Mais une fois la température de fonctionnement atteinte, nous nous permettons d'appuyer un peu plus et de laisser le régime grimper plus haut. Dans ces conditions, on perçoit parfaitement, dès 4 000 tours, un changement de presque lymphatique: le moteur devient carrément rageur, comme le prouve l'accélération de la montée vers la zone rouge de l'aiguille du compte-tours. Les chevaux, cette fois, sont bien présents!

Ses 860 kilos et ses 110 chevaux donnent à la voiture un rapport poids/puissance de 7,8, soit d'être ridicule. Du coup, les accélérations et les reprises permettent d'oublier une bonne partie de la production automobile actuelle. On se retrouve, à peu de chose près avec un temps de 31 secondes au kilomètre départ arrêté, dans les chronos d'une Golf GTi. Et la vitesse de pointe, grâce à un excellent profilage, frôle les 200 km/h!

Mais, à cette vitesse, il vaut mieux se méfier car la stabilité directionnelle de la Porsche n'est pas fameuse. Très sensible à la qualité du revêtement et au vent latéral, elle oblige une attention soutenue du conducteur.

En revanche, sur les petites routes montagnardes que nous avons empruntées, la 356 Carrera devient un régal. Les suspensions, assez sèches, n'autorisent quasiment aucun roulis dans les courbes. L'agilité de la voiture est stupéfiante et sa tenue de route sensationnelle pour l'époque. On arrive à atteindre des vitesses en virage réellement élevées, mais la Carrera réclame du doigté pour être conduite rapidement.

Le museau, léger, tend à refuser de tourner dans les virages serrés. Il vaut mieux aborder ces derniers doucement pour exploiter au mieux, à la sortie, la formidable motricité qui permet d'accélérer très tôt et très fort.

Dans les courbes rapides, tout change. Il faut tenir compte de l'arrière très chargé (environ 40 kg de plus avec les culasses de 27 arbres que sur une 356 culbutée) qui donne l'impression de vouloir s'échapper vers l'extérieur. Heureusement, la direction, précise et directe, alliée à un comportement progressif, permet de reculer facilement les dérobades du train arrière. En utilisant ces derniers au lieu de les combattre, on arrive à bondir d'un virage à l'autre en perdant le moins de temps possible. C'est efficace et très amusant.

Les quatre gros tambours des freins supportent bien ce traitement. La pédale est certes dure, mais les ralentissements sont de bonne qualité et se font en ligne. Leur seul défaut est peut-être le manque de progressivité à basse vitesse. Mais la Carrera est faite pour des allures de sénateurs?

En découvrant cette voiture, nous comprenons pourquoi elle s'est montrée imbattable dans sa catégorie et même, parfois, capable de s'imposer dans certaines circonstances face aux Ferrari 250 GTO et aux Mercedes 300 SL.

Le point fort de la Carrera n'était pas sa puissance, bien que ses performances soient élevées, mais bien ses qualités motrices et son homogénéité.

Bien conduite, elle est somme toute délicate à manier, mais est capable de franchir des montagnes bien plus vite que n'importe quelle autre voiture de son époque. Porsche a imposé une technologie originale et très typée. La 911 a prolongé cette philosophie qui, 45 ans après, n'est toujours pas démodée.



Ernst Fuhrmann, né le 21/10/18, entre chez Porsche en 1947 pour participer au projet Cisitalia. Il conçoit ensuite le moteur 4 ACT et quitte Porsche en 1956. Il y reviendra en 1971 et finira par être nommé président du directoire.

La technique

Le moteur « Fuhrmann » monté dans la Carrera 1 500 GS est un groupe tout en aluminium, y compris, contrairement au moteur VW, les cylindres dont les parois internes sont, de plus, recouvertes de chrome dur.

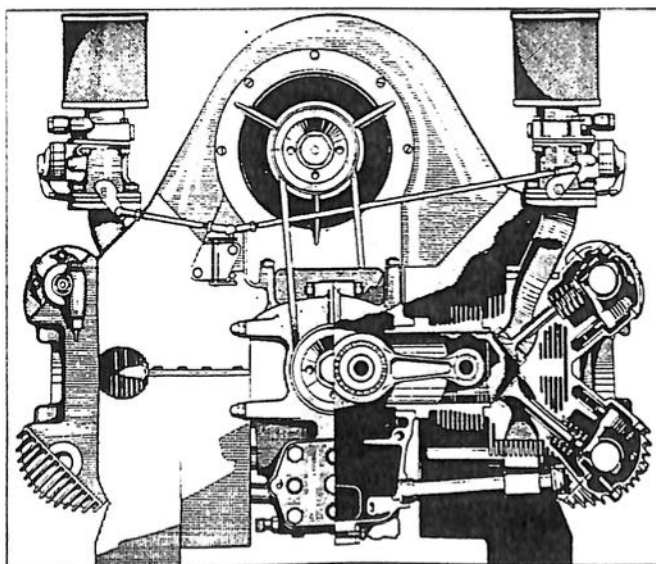
Le quatre cylindres opposés à plat, d'une cylindrée de 1 498 cm³, est du type « super-carré » avec un alésage de 85 mm pour une course ultra-courte de 66 mm.

Le vilebrequin Hirth, en plusieurs éléments assemblés, repose sur quatre paliers tourillonnant sur des roulements à rouleaux. Les bielles, également, utilisent les roulements. La distribution est assurée par deux arbres à cames en tête, de chaque côté, entraînés par un système d'arbres et de renvois par pignons.

L'allumage comprend deux bougies par cylindre, commandées indépendamment. Les deux allumeurs sont disposés en V en bout de vilebrequin. Un carter sec, avec réservoir d'huile séparé, assure la lubrification. Comme tous les moteurs Porsche, le refroidissement se fait par air, pulsé par une turbine. Celle-ci, entraînée par le vilebrequin, par l'intermédiaire d'une courroie, tourne au même régime que le moteur. En débitant 1 100 litres à la seconde à 6 200 tr/mn, la turbine consomme 6,8 des 100 chevaux délivrés par le moteur. Le couple, quant à lui, s'établit 12,1 m.kg au régime élevé de 5 200 tours. Bien que la puissance maxi soit fixée à 6 200 tr/mn, les ingénieurs Porsche précisaient qu'il était permis de prendre jusqu'à 7 500 tr/mn sur les intermédiaires. Le groupe est monté derrière l'essieu arrière, en complet porte-à-faux. Constitué d'une plate-forme en tôle emboutie, le châssis est surmonté de la carrosserie, elle aussi en acier. Le train avant, très proche de celui de la VW, est

constitué de deux bras tirés superposés, fixés sur des traverses tubulaires renfermant les barres de torsion. Chaque train est équipé d'un amortisseur télescopique et une barre anti-roulis épaulé l'ensemble. La direction à vis reçoit l'apport d'un amortisseur destiné à adoucir les réactions au volant. A l'arrière, on trouve un essieu brisé guidé, de chaque côté, par un bras longitudinal relié à une barre de torsion transversale et à un amortisseur télescopique. Ce système, bien que largement supérieur à un essieu rigide, provoque des variations importantes et néfastes du carrossage. Les freins, à commande hydraulique, sont fournis par ATE. Ils sont constitués par quatre gros tambours en aluminium à frette acier. Longtemps, Porsche a considéré l'efficacité des tambours supérieure à celle des disques. Enfin, le poids de la 356 Carrera 1 500 GS s'établit à 860 kilos, répartis en 500 kg sur le train arrière et 360 à l'avant.

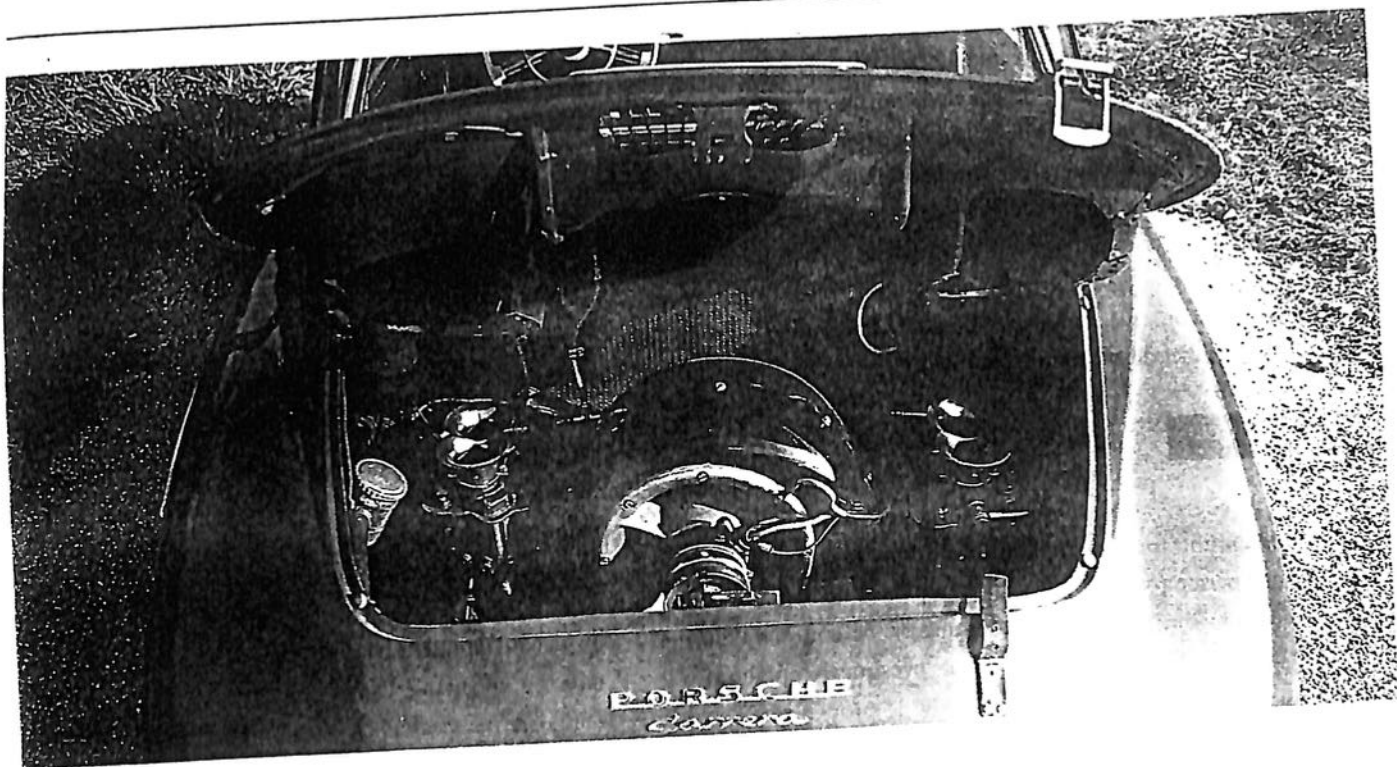
Ce crevé de la première version du « 4 arbres » 547, équipant les Spyder 550, dévoile parfaitement la distribution particulière et les bielles montées sur roulements.



L e s q u a t r e c y l i n d r e s « 4 a r b r e s

| Type | Année | Cylindrée | Puissance | Voiture | Nb |
|-------|---------|-----------------------|-----------|---|----|
| 547 | 1954/55 | 1 498 cm ³ | 110 ch | Spyder 550 | 96 |
| 547/1 | 1955/58 | 1 498 cm ³ | 100 ch | 1 500 GS | 44 |
| 547/2 | 1955/58 | 1 498 cm ³ | 135 ch | Spyder RS 47 | 4 |
| 547/3 | 1959 | 1 498 cm ³ | 150 ch | Spyder RSK 47 + RS60 + F2 | 4 |
| 547/4 | 1960/62 | 1 587 cm ³ | 160 ch | Spyder RSK + RS 60 | 4 |
| 692/0 | 1958 | 1 498 cm ³ | 110 ch | 1 500 GS | 2 |
| 692/1 | 1958 | 1 498 cm ³ | 110 ch | 1 500 GS | 1 |
| 692/2 | 1958/59 | 1 587 cm ³ | 105 ch | 1 600 GS | 10 |
| 692/3 | 1959/60 | 1 587 cm ³ | 115 ch | 1 600 GS + Abarth GTL | 1 |
| 587/1 | 1962/64 | 1 966 cm ³ | 130 ch | Carrera 2 | 4 |
| 587/2 | 1963 | 1 966 cm ³ | 140 ch | Carrera 2 course + Abarth GTL course | 2 |
| 587/3 | 1964 | 1 966 cm ³ | 155 ch | 904 | 1 |
| 587/3 | 1964 | 1 966 cm ³ | 180 ch | Elva | |

Nota : à partir du moteur 692/1, les paliers adoptent des coussinets lisses.



Caracteristiques techniques

Moteur

Type : 5+7 1 - Cylindres : 4 - 1700 cc - plat - Emplacement : arriere - Cylindree : 4 - Alesage x course : 55 - Cylindree unitaire : 7 - 5 - Rapport volumetrique : 1 - Regime maximum : 2000 - Puissance maximum : 100 ch - Puissance specifique : 58 ch/l - Couple maximum : 12,1 mkg - Couple specifique : 8 mkg/l - Vitesse moyenne du piston au regime de puissance : 13,6 m/s - Alimentation : 2 Solex double corps inverses + 0 PJJ - Distribution : 2 ACT par banc entraines par arbres et pignons - Vilebrequin : Hirth

Matiere bloc/culasse : alu - Refroidissement : eau - Lubrification : par carter - sec - Allumage : 2 bougies par cylindre - 2 x bobines - 2 distributeurs - Equipement electrique : dynamo - batterie 60 Ah

Transmission

Mode : aux roues arriere - Embrayage : monodisque a sec - Nombre de rapports : 4 + MA, tous synchro - Rapports : 1 : 3,18 - 2 : 1,76 - 3 : 1,22 - 4 : 1,04 - Rapport(s) de pont : 7 - 31 - 7 - 34 ou 6 : 31 -

Châssis

Type et structure : monocoque acier - Type de carrosserie : 2 + 2 - Suspensions

avant : 1200 - arriere : 1200 - Freinage : tambours - Direction : a vis - Jantes/pneumatiques : 4,5 x 15 - 5,5 x 40 x 15

Dimensions poids capacites

Longueur : 305 cm - Largeur : 170 cm - Hauteur : 131 cm - Empattement : 210 cm - Voie avant : 127 cm - Voie arriere : 127 cm - Poids : 800 kg - Rapport poids/puissance : 8 kg/ch - Capacite huile : 10 l - Capacite essence : 55 l ou 80 l suivant reservoir

Carrera ! Le nom mythique est lâché... Avec le fameux moteur « 4 arbres » du Spyder RS. la 356 héritait aussi d'une appellation née sous le soleil de Mexico et sur les routes de la fameuse Panaméricaine. Trente-huit années plus tard, le nom « Carrera » fait toujours rêver les porschistes. Mais c'est bien en 1955 que naquit la légende...