

40 HONDA CIVIC

RUBRIEKEN

- 7 NEWS**
SRT Viper
- 14 LEZERSCOLUMN**
Uw mening
- 16 CLOSE-UP**
Lexus LF-LC
- 80 RETROTEST**
Porsche 356A
1500 GS Carrera 1956
- 84 SPORTTEST**
Ford Escort MkII Groep 2
- 87 ECONOMIE**
Europa
- 90 AUTOSPORT**
Racing Bart Mampaey
- 92 INTERVIEW**
Joachim Schmidt
- 94 ACTUALITEIT**
Verkeersveiligheid

- 96 MULTIMEDIA**
TomTom HD Traffic/
Garmin 3D Traffic

EERSTE TESTS

- 20 SUBARU BRZ**
Herinterpretatie
- 26 MERCEDES E 300 BlueTec Hybrid**
Overgewicht loont
- 28 OPEL COMBO**
Grazie mille

- 30 VOLKSWAGEN UP A/CNG**
Nieuwighedenfestival
- 32 RENAULT MÉGANE**
Onderhuidse update
- 34 AUDI A6 ALLROAD**
Het klassieke recept
- 36 AUDI A8 Hybrid**
Groene luxe
- 38 VOLKSWAGEN AMAROK A**
Werkpaard wordt rijpaard
- 39 SEAT IBIZA**
Amuse-gueule



CLOSE-UP
PAGINA
16

PORSCHE 356A 1500 GS Carrera 1956

DREAMTEAM

Als evolutie van de 356 had de Porsche 356A bij zijn voorstelling in 1955 een enorme troef in handen: hij was verkrijgbaar met de Carrera-motor, een krachtbron die veel beter paste bij zijn sportwagenambities.

TEKST JAN BOVÉ FOTO'S DAVID NOELS

De Porsche 356 is altijd al een geval apart geweest. Ontsproten aan het brein van de geniale Ferdinand Porsche en verfijnd door een team onder leiding van zijn al even getalenteerde zoon

Ferry was het oorspronkelijke Porsche 'project nr. 356' ontstaan in een schuur in het Oostenrijkse Gmünd. Van bij het prille begin werd de Porsche 356 aanbeden door fijnproevers en tegelijk verguisd door liefhebbers van motoren met veel cilinders en een grote cilinderinhoud. Hoe dan ook, de 356 liet niemand onberoerd.

In het najaar van 1955 werd op het autosalon van Frankfurt de 356A voorgesteld, het resultaat van een jarenlange verfijning van het origineel uit 1949. Deze evolutie was naar wens verkrijgbaar met vijf verschillende motoruitvoeringen, gaande van de 1300 van 44 pk tot



RACEARCHITECTUUR Ferry Porsche wilde de motor achterin, zodat die makkelijk toegankelijk zou zijn tijdens wedstrijden.



KAAL Dit voor de competitie getunede exemplaar heeft lak aan de sierwieldeksels van de gewone Porsche 356-modellen.

en met de 1500 GS Carrera van 100 pk. Vooral die laatste klonk de liefhebbers als muziek in de oren: deze motor kwam rechtstreeks uit de 550 1500 RS Spyder en had helemaal niets te maken met de viercilinder-boxermotor van Volkswagen die als basis diende voor de andere versies.

Al in 1952 had men bij Porsche ingezien dat de VW-motor aan de grens van zijn ontwikkeling zat. Porsche-motorenbouwer Ernst Fuhrmann ontwierp daarom een gloednieuwe compromisloze viercilinder-boxermotor van aluminium met een opmerkelijke korte slag, halfbolvormige verbrandingskamers, twee maal twee bovenliggende nokkenassen, een naaldgelagerde krukas, dubbele ontsteking, twee dubbele Solex-valstroomcarburetoren en meer van dat fraais. Met een specifiek vermogen van maar liefst 73,5 pk per liter overtrof Fuhrmann zichzelf: de motor was een schot in de roos. José Herrate behaalde met een Por-



sche 550 1500 RS Spyder in 1953 een felbevochten klasseoverwinning in de gruwelijke wegrace Carrera Panamericana in Mexico. Van dan af kreeg deze motor de bijnaam 'Carrera', als eerbetoon aan deze opmerkelijke prestatie. Na twee jaar rijpen in de Porsche 550 RS Spyder ging de Carrera-motor in 1955 in serieproductie in de 356A.

CARRERA GT

Bij Porsche draaide de pr-afdeling intussen op volle toeren. Gesteund door de talrijke successen kon het merk zich wereldwijd profileren als dé sportwagenbouwer bij uitstek. Al van bij het prille begin van Porsche werd met de 356 overal ter wereld geracet. Eigenaars werden door de constructeur gestimuleerd en privéteams genoten steun van het moedershuis. Maar zelf zaten de Duitsers ook niet stil. Naast de 'gewone' Carrera als topversie van het 356A-gamma stelde Porsche al snel

een wedstrijdversie voor: de 356A 1500 GS Carrera GT.

Deze pure competitieversie beschikte naast een nog sterkere motor van 110 pk over een motorkap, een kofferdeksel en deuren van aluminium, lichtgewichtkuipstoelen en ruiten van plexiglas (behalve natuurlijk de voorruit, die uit veiligheidsoverwegingen van glas bleef). Naar wens kon de interieurverwarming worden weggelaten en eveneens optioneel was een centrale zogenoemde Sebring-sportuitlaat verkrijgbaar. Voor wie nog verder wilde gaan, bood Porsche een sperdifferentieel aan, net als sportwielen met centrale naaf, aan-

zuigtrechters op de carburatoren in plaats van luchtfilters en zelfs een elektrisch verwarmbare voorruit.

Aan al dat moois hing wel een fors prijskaartje: voor de prijs van een rijkelijk uitgedoste 356A Carrera GT kocht je al snel een zevental Volkswagen Kevers in standaarduitvoering. Maar zelfs een 'gewone' Carrera zonder deze verleidelijke opties kostte in 1956 al zo'n 282.000 Belgische frank of bijna het dubbele van een 356A 1300. Maar dat weerhield de gefortuneerde *gentlemen drivers* er niet van om met de Carrera wereldwijd de overwinningen aan elkaar te rijgen.

NA TWEE JAAR RIJPEN IN DE PORSCHE 550 RS SPYDER GING DE CARRERA-MOTOR IN 1955 IN SERIEPRODUCTIE IN DE 356A.

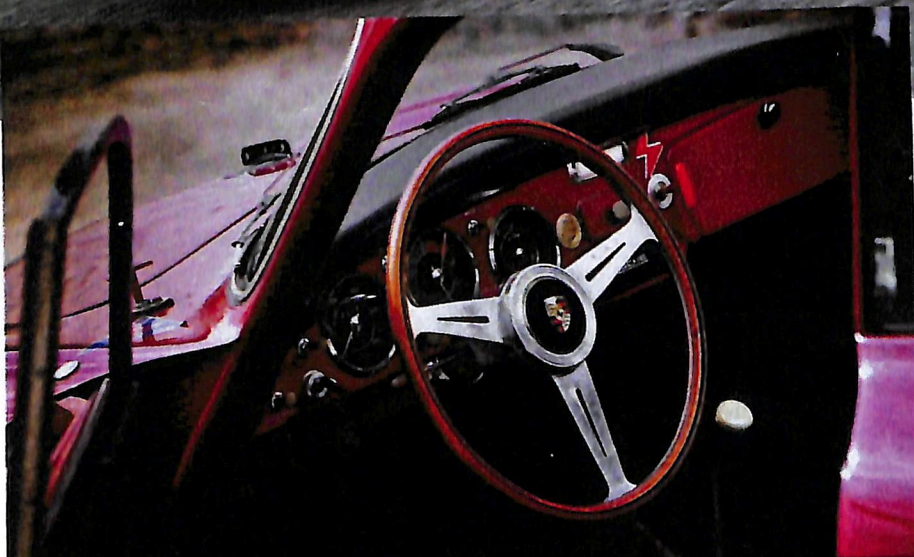


SNELHEIDSDUIVEL Deze 356 komt pas helemaal tot zijn recht op buitenwegen, waar je er de vaart kunt inhouden.

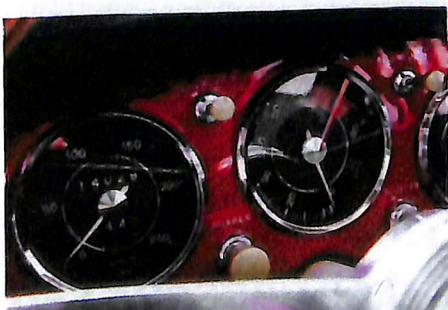
RODE BOLIDE

Nu staat zo'n Porsche 356A Carrera voor ons in het zonnetje te blinken. Deze wagen in de kleur *Erdbeerrot* werd voor het eerst ingeschreven in Frankrijk, op 2 januari 1956, amper enkele maanden na de officiële voorstelling dus. Na zijn actieve racecarrière kwam de auto bij een Franse verzamelaar terecht. Daar werd hij gekoesterd en enkel bij uitgelezen momenten van stal gehaald. Enkele jaren geleden werd de wagen verkocht aan een landgenoot en naar België gehaald met de bedoeling deel te nemen aan de Le Mans Classic. Maar in de aanloop naar deze legendarische wedstrijd begaf de motor het.

Terwijl in Le Mans de wedstrijd volop aan de gang was, werkte men in Duitsland aan een nieuwe motor. Een nieuwe Carrera-motor – die bestaat uit een slordige duizend losse onderdelen – bouwen is echt specialistenwerk. De naaldlagers dienen één voor één met vet op de krukas geplakt te worden en ook de montage van de twee bovenliggende nokkenassen met hun specifieke aandrijving (door middel van zogenoemde *Königswellen*) of het afstellen van de motor met dubbele ontsteking is niet iedereen gegeven. De kostprijs is dan ook niet min: de revisie van de motor kostte zo wat evenveel als een goed uitgeruste nieuwe gezinswagen.



PUUR FUNCTIONEEL Als je eenmaal achter het ranke houten stuurwiel zit, heb je een vrij uitzicht op het spartaans ingerichte instrumentenbord met zijn drie grote wijzerplaten.



DUIDELIJK? De schakelaars staan verspreid tussen de klokken. De eerste eigenaar heeft er hun functie bijgeschreven.



HISTORIEK Het gaas voor de koplampen is maar één van de details die verwijzen naar het raceverleden van dit rode exemplaar.

EIGENZINNIG

De Porsche 356A is geen klassieke schoonheid die je van bij de eerste ontmoeting met verstomming slaat. Het typische, gestroomlijnde koetswerk met zijn uitgesproken bolle vormen (van de hand van Erwin Komenda) vertoont niet de intrinsieke schoonheid van Italiaanse tijdgenoten, maar intrigeert door zijn ver doorgedreven functionaliteit. Neen, de Porsche 356A heeft tijd nodig om hem te leren appreciëren. Of zoals de Engelsen het zo typerend verwoorden: *It grows on you.*

Standaard verschilde een Carrera uiterlijk amper van een 356A 1300, de instapversie: enkel de Carrera-opschriften op de voorste spatborden en op de motorkap lichtten een tip van de sluier op. Dat is wel even anders bij deze pure wedstrijdversie. Het ontbreken van de wieldeksels met daaronder spoorverbreeders, de vuldop van de benzinetank die door het kofferdeksel priemt, het gaas voor de koplampen, de ronde witte stickers op de portieren en natuurlijk de Sebring-uitlaat met één centrale uitlaatpijp maken omstanders duidelijk dat het hier menens is.

Ook binnenin heerst pure functionaliteit. De lichtgewichtkuipstoeltjes met vierpuntsveiligheidsgordels, de rolkooi en de dunne vloermatten laten niets aan de verbeelding over. Als je eenmaal achter het stuur zit, heb je een vrij uitzicht op het spartaans uitgeruste instrumentenbord met drie grote klokken recht voor de bestuurder. De toerenteller met rode zone vanaf 6.000 o/m werd hier gekanteld, om ook in het heetst van de strijd duidelijk afleesbaar te blijven. Om een nieuwe dure motorrevisie te voorkomen werd bij 7.000 o/m een dikke rode streep getrokken. De snelheidsmeter eindigt bij een optimistische 250 km/h. De schakelaars staan verspreid opgesteld. De eerste eigenaar heeft er voor zijn eigen gemak witte lettertjes bijgeschreven, om hun functie

te verduidelijken. Op de positie van het houten Nardi-stuurwiel, de staande pedalen en de forse versnellingspook valt niets aan te merken, integendeel.

VOORZICHTIG BEGIN

Om de motor tot leven te wekken moet je een heuse startprocedure volgen: contact op, dubbele ontsteking activeren, enkele malen met het gaspedaal pompen om de vlotterkamers van de Solex-carburatoren te vullen, koppeling intrappen en vervolgens de contactsleutel indrukken om de motor te starten. Hoestend en proestend springt de motor aan. Vanuit de centrale uitlaat ontsnapt een diep en rauw dreunend gebrom zoals enkel zwaar getuneerde boxermotoren dat kunnen produceren. Met korte gasstoten moeten we de nerveuze viercilinder aan de praat houden, daarbij angstvallig hoge toeren vermijgend: zolang de motorolie niet op temperatuur is, moeten we onder 4.500 o/m blijven. Vertrekken en aanschuiven in het drukke stadsverkeer is dan ook geen sinecure...

Pas na een behoedzame opwarmfase van zowat 10 kilometer komt er beweging in de naald van de olietemperatuurmeter. De nerveuze competitie motor begint steeds mooier rond te draaien en stuwt zijn uitlaatgassen ongegeneerd door zijn vrijwel ongedempte centrale uitlaat naar buiten. Andere weggebruikers kijken verschrikt op wanneer we passeren. Reden te meer om rustiger plekjes op te zoeken...

Ondertussen is de olie op temperatuur en kunnen we ongestoord de motor zijn ding laten doen. Bliksemsnel klimt de toerentalgeile boxer in de toeren. Onder 4.000 o/m valt duidelijk niets te rapen, maar daarboven gaat het verbazend vlot voorruit, waarbij het maniakale geraas van de Carrera-motor het kale interieur vult. Op snelheid komt deze 356 pas

helemaal tot leven. Terwijl de versnellingsbak bij lage toerentallen nog hakerig schakelde, laat hij zich plots precies bedienen, en ook de besturing wordt opeens aangenaam licht en direct. De trommelremmen rondom bijten vastberaden. Gaandeweg voel je je als bestuurder één worden met deze prestatiegerichte sportwagen, waarbij motor, versnellingsbak, ophanging en remmen naadloos op elkaar inspelen. En daarmee waan je je meteen in een heel andere wereld.

De Porsche 356A 1500 GS Carrera speelt overduidelijk in een hogere klasse dan de 'gewone' 356A. Versta me niet verkeerd: een 356A laat zich al voortreffelijk rijden, maar deze Carrera doet daar nog een flinke schep bovenop. In die mate dat we hem gerust 'subliem' durven te noemen. ■

KENMERKEN

PORSCHE 356A 1500 GS Carrera

MOTOR

Motor type	4-cilinder-boxer
Brandstof/Voeding	benzine/2 carburatoren
Cilinderinhoud (cc)	1498
Maximumvermogen (pk/kW bij o/m)	110/80 bij 6400
Maximumkoppel (Nm bij o/m)	124 bij 5200

OVERBRENGING

Aandrijving	op de achterwielen
Versnellingsbak	manuele 4-bak

PRESTATIES

Topsnelheid (km/h)	±198
0-100 km/h (s)	11
Gemiddeld verbruik (l/100 km)	7-10

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte/Breedte/Hoogte (mm)	3950/1670/1310
Wielbasis	2100
Rijklar gewicht (kg)	880

PRODUCTIE

Periode	1955-1958
Aantal exemplaren	447

BUDGET (€)

Catalogusprijs (omgerekend naar €)	7.050
Huidige waarde min/max (€)	50.000 - 300.000

**HET TYPISCHE, GESTROOMLIJNDE
KOETSWERK INTRIGEERT DOOR ZIJN
DOORGEDREVEN FUNCTIONALITEIT.**

