

Porsche 356



Photos: A. MARTINEZ

Sous ce capot, la mécanique Porsche sut se développer jusqu'à la démesure... lorsque, par exemple, il devint nécessaire de descendre le moteur pour changer les bougies de la première Carrera!

L'enfant terrible de Ferdinand

160

Le docteur Ferdinand Porsche présidait avant la guerre aux destinées techniques du puissant groupe allemand Auto-Union et l'une des premières manifestations de son génie inventif puissamment original résida dans ces monoplaces de compétition Auto-Union qui, soit en Formule 1, soit en voitures de record tentèrent d'arracher à la déjà toute-puissante Daimler-Benz le leadership en la matière.

Dotées d'un moteur central arrière, ces voitures ne purent, en dépit de leur indiscutable valeur technique, l'emporter sur les Mercedes. Les F1 Auto-Union souffrirent jusqu'à la guerre d'une tenue de route hasardeuse et le pilote allemand Rosemeyer se tua à plus de 400 km/h, en décollant purement et simplement sous un pont d'autobahn, alors qu'il tentait de battre le record du monde de vitesse...

Puis il y eut la grande aventure Volkswagen: la voiture du peuple que Adolf Hitler voulait offrir à chaque Allemand, par retenue mensuelle sur les salaires! Les citoyens du IIIème Reich commencèrent donc à acheter les timbres à coller sur un carnet qui, rempli,

devait donner droit à une voiture, tout au moins après que le docteur Porsche eut terminé de la mettre au point et que la construction de la gigantesque usine de Wolfsburg eut été achevée. Hélas, la seconde guerre mondiale devait sonner le glas de ces espoirs, bien que Ferdinand Porsche ait fait de son mieux pour aider le maître du Reich dont il était le conseiller personnel en matière de chars d'assaut, en lui dessinant entre autres le Tigre puis l'énorme chasseur de chars Ferdinand — délicate attention que le choix de ce nom — et le non moins formidable Tigre Royal, tellement lourd que rares étaient les ponts capables de supporter son passage!...

A vous rendre cardiaque

La guerre terminée, Ferdinand Porsche se reconvertis rapidement à des tâches plus pacifiques et commença par réaliser une monoplace Cisitalia-Porsche à moteur arrière que les diverses Histoires de l'Automobile citent abondamment et qui ressemblait fort à une Auto-Union miniaturisée. Puis l'ingénieur rentra chez lui et fonda la firme qui, aujourd'hui encore, porte son nom.

Mon premier contact avec une 356 remonte à 1952. Il s'agissait d'une 1 300 Super qui devait développer une cinquantaine de chevaux et atteignait environ 140 km/h. Directement dérivée de la Coccinelle, cette voiture possédait la plupart des défauts de la VW de l'époque et, disons-le carrément, ils étaient nombreux. Le moteur était très bruyant, la boîte non synchronisée très délicate à manipuler, les freins aléatoires et



Le muffle bas et caréné de la 356 semait la panique.

la tenue d...
problémat...
survirage...
à l'approc...
Je me sou...
Bernard C...
également...
changions...
de rendez...
l'itinéraire...
l'un d'entr...
se trouva...
la rattrape...
Il pleuvait...
heure dur...
sur la rou...
rattraper!

LA...
La prerr...
cialisées...
que ses...
nant res...
Quelle...
investis...
La cot...
120 000...
ter: 28...



Le vola...
étudié...
réclam...
importa...



sure... lorsque, par exemple, il devint nécessaire de

Le docteur Ferdinand Porsche présidait avant la guerre aux destinées techniques du puissant groupe allemand Auto-Union et l'une des premières manifestations de son génie inventif puissamment original résida dans ces monoplaces de compétition Auto-Union qui, soit en Formule 1, soit en voitures de record tentèrent d'arracher à la déjà toute-puissante Daimler-Benz le leadership en la matière. Dotées d'un moteur central arrière, ces voitures ne purent, en dépit de leur indiscutable valeur technique, l'emporter sur les Mercedes. Les F1 Auto-Union souffrirent jusqu'à la guerre d'une tenue de route hasardeuse et le pilote allemand Rosemeyer se tua à plus de 400 km/h, en décollant purement et simplement sous un pont d'autobahn, alors qu'il tentait de battre le record du monde de vitesse... Puis il y eut la grande aventure Volkswagen : la voiture du peuple que Adolf Hitler voulait offrir à chaque Allemand, par retenue mensuelle sur les salaires ! Les citoyens du IIIème Reich commencèrent donc à acheter les timbres à coller sur un carnet qui, rempli,

devait donner droit à une voiture, tout au moins après que le docteur Porsche eut terminé de la mettre au point et que la construction de la gigantesque usine de Wolfsburg eut été achevée. Hélas, la seconde guerre mondiale devait sonner le glas de ces espoirs, bien que Ferdinand Porsche ait fait de son mieux pour aider le maître du Reich dont il était le conseiller personnel en matière de chars d'assaut, en lui dessinant entre autres le Tigre puis l'énorme chasseur de chars Ferdinand — délicate attention que le choix de ce nom — et le non moins formidable Tigre Royal, tellement lourd que rares étaient les ponts capables de supporter son passage !...

A vous rendre cardiaque

La guerre terminée, Ferdinand Porsche se reconvertit rapidement à des tâches plus pacifiques et commença par réaliser une monoplace Cisitalia-Porsche à moteur arrière que les diverses Histoires de l'Automobile citent abondamment et qui ressemblait fort à une Auto-Union miniaturisée. Puis l'ingénieur rentra chez lui et fonda la firme qui, aujourd'hui encore, porte son nom. Mon premier contact avec une 356 remonte à 1952. Il s'agissait d'une 1 300 Super qui devait développer une cinquantaine de chevaux et atteignait environ 140 km/h. Directement dérivée de la Coccinelle, cette voiture possédait la plupart des défauts de la VW de l'époque et, disons-le carrément, ils étaient nombreux. Le moteur était très bruyant, la boîte non synchronisée très délicate à manipuler, les freins aléatoires et

la tenue de route extrêmement problématique, avec une tendance au survirage qui faisait battre le cœur plus vite à l'approche de chaque virage. Je me souviens qu'au cours de cet essai, Bernard Carat et moi-même conduisions également une grosse Cadillac. Nous changions de volant régulièrement, au gré de rendez-vous déterminés au long de l'itinéraire. Mais, n'ayant trouvé personne à l'un d'entre eux, j'en conclus que la Cadillac se trouvait devant moi... J'entrepris donc de la rattraper. Il pleuvait, le vent était violent et, une bonne heure durant, je bataillai à garder la Porsche sur la route, sans parvenir pour autant à rattraper l'américaine. Et puis, subitement,

LA COTE DE L'EXPERT

La première des « vraies » Porsche commercialisées ! Ces versions sont aussi diverses que ses motorisations dont le point culminant reste la rare version 2 litres Carrera. Quelle que soit la version, la 356 est un investissement excellent.

La cote de Christian Huet : coupé : 120 000 F, cabriolet : 250 000 F, Speedster : 280 000 F. Tendence à la hausse.



Le volant était remarquablement mal étudié par rapport au style de conduite réclamé par la voiture. Diamètre trop important et jante trop mince...



Le muffle bas et caréné de la 356 semait la panique dans tous les rétroviseurs.

dans une longue ligne droite, je vis surgir dans mon rétro une sorte de grand bateau, tanguant et roulant dans la tempête, et la Cadillac me doubla irrésistiblement ! En fait, la Porsche était incapable, à conducteur égal, de suivre le train imposé par la puissante V8 de la General Motors ! Puis vint la fameuse 1 500 Super que j'essayai en avril 53. Cette fois, le 1 488 cm³ développait 70 ch à 5 000 tr/mn, avec un couple maxi de 10,9 mkg à 3 500 tr/mn et sa vitesse de pointe atteignait 170, 5 km/h, les 100 km/h étant atteints en 14 s 4/5èmes. Les chiffres étaient exceptionnels pour la cylindrée et traduisaient dans ce domaine une suprématie qui, d'ailleurs, ne s'est pas encore démentie.

Au reste, le film de l'essai de l'époque montre que je reliai Paris à Lyon en 4 heures 09 mais au prix de quelle bataille !... Instable en ligne droite, la voiture survivait comme une folle et, bon gré mal gré, l'art du contrebraquage devait être assimilé rapidement, sous peine des pires ennuis. De plus, la direction extrêmement douce ne transmettait aucune information, à l'inverse des freins dont l'instabilité chronique transformait en début d'entrechat le moindre toucher à grande vitesse. En réalité, il fallut attendre 1955 pour que Stuttgart parvienne à doter d'une tenue de route acceptable une voiture qui, très en avance au point de vue aérodynamique, n'en constituait pas moins un engin dangereux pour le commun des mortels. Et pourtant quelques conducteurs de grand talent — parmi lesquels on trouvait Claude Storez dont je salue ici la mémoire — étaient déjà parvenus à forger pour Porsche un palmarès sportif éloquent, au volant d'engins qui, fort heureusement, tenaient généralement mieux par terre que la voiture de série...

PORSCHE 356

- Moteur : Puissance fiscale 8 CV. Cylindrée 1 488 cm³. 4 cylindres à plat 80 x 74. Deux carburateurs Solex. Allumage par delco. Refroidissement par air. Contenance du réservoir 50 litres. Rapport volumétrique 8,2. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Arbre à cames central commandé par pignons. Puissance au frein 70 ch à 5 000 tr/mn. Couple maximum 10,9 mkg à 3 500 tr/mn.
- Transmission : Moteur et propulsion arrière. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses. Commande centrale.
- Châssis, suspension : Cadre à caissons en tôle emboutie. Suspension avant à roues indépendantes par barres de torsion transversales. Suspension arrière à roues indépendantes par barres de torsion transversales. Amortisseurs hydrauliques.
- Freins : Hydrauliques sur les quatre roues avec deux mâchoires primaires à l'avant. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- Direction : A vis.
- Pneumatiques : 5,50 x 16.
- Carrosserie : Poids à vide 745 kg.
- Caractéristiques de performances : Cylindrée à la tonne 1 997 cm³. Puissance au litre 47 ch. Rapport poids/puissance 10,6 kg/ch.