



Projekt 356, la première Porsche de série

Conçue sur la base de la très populaire « Coccinelle », la Porsche 356 est la toute première voiture produite en série par le constructeur allemand. Les débuts laborieux dus à la reprise de l'économie après-guerre seront bien vite oubliés. Ils ouvriront la voie à un succès retentissant dans lequel Porsche gagnera ses galons de constructeur de voitures sportives.

Ferdinand Porsche fonde sa compagnie en 1931 à Stuttgart. Porsche GmbH est un bureau d'études, il conçoit sur commande de l'état nazi la Volkswagen, la « voiture du peuple », mais aussi un certain nombre d'engins à usage militaire. A la fin du conflit, la famille Porsche rencontre de ce fait quelques déboires avec les alliés. L'ingénieur est même emprisonné à Dijon durant 20 mois.

Pendant cette période, c'est son fils Ferdinand, surnommé Ferry, qui préside aux destinées de l'entreprise. Ce dernier décide de reprendre une étude de voiture de sport menée avant guerre. Le projet est le 356^{ème}

du bureau d'études, l'auto est donc logiquement baptisée... 356. En cette période d'industrie renaissante, le choix est fait d'utiliser le maximum de composants de la VW. Le prototype 356 voit le jour le 8 juin 1948 sous la forme d'un très joli roadster.

Les trains avant et arrière sont d'origine VW tout comme le moteur 4 cylindres à plat refroidi par air, toutefois installé en position centrale arrière. L'auto possède en outre un châssis tubulaire et une carrosserie en aluminium formée à la main. Après des essais concluants, un distributeur suisse se montre intéressé. La fabrication de l'auto en petite série peut être envisagée, moyennant quelques ajustements. Pour des raisons d'économie, le moteur de la VW sera monté comme sur celle-ci, c'est-à-dire en porte-à-faux arrière, et non plus en position centrale. Quand au châssis, il s'agira d'une plateforme avec poutre centrale, là aussi sur le modèle de la VW.

23 coupés et 23 cabriolets en aluminium

sont assemblés, et la présentation officielle a lieu au salon de Genève 1949. Le succès de la petite sportive est immédiat, avec notamment une forte demande étrangère. La Porsche 356 est légère et s'annonce peu gourmande du fait de sa faible cylindrée. Les composants VW sont de plus éprouvés et fiables.

Débute alors la fabrication en série. Les caisses sont maintenant en acier, donc moins coûteuses à produire. Début 1951, les ventes atteignent déjà 500 exemplaires. Le moteur est un 1100cc qui affiche fièrement 40cv, et permet une vitesse de pointe de 140 km/h. Grâce à la légèreté de l'ensemble, les performances sont donc au rendez-vous. Les ventes vont bon train, et les 1000 exemplaires sont atteints dès le mois d'août.

Mais Ferdinand Porsche père ne connaîtra pas ce succès, puisqu'il décède le 30 janvier 1951.

Le succès, notamment aux USA, ne se

une surface vitrée plus importante apparaît en 1959, ainsi que des phares et pare-chocs relevés.

Deux carrosseries sont d'abord disponibles, un coupé et un cabriolet. Une petite série de roadsters est construite pour le marché américain, dotée d'une carrosserie spéciale et surbaissée. Puis vient en 1955 le Speedster, lui aussi destiné en priorité au marché outre-Atlantique. Équipé d'un pare-brise incliné et démontable, il possède en outre des sièges réglables.

Le Speedster fait place au Convertible D en 1959, doté d'un plus grand pare-brise, lui-même rebaptisé Roadster en 1960. Puis un hard-top fait son apparition, certains cabriolets étant livrés avec cet accessoire... mais sans capote. Hard-top qui est monté sur les coupés dits « notchback » entre 1961 et 1962, mais il est cette fois soudé.

Performances à la hausse

Les choses évoluent plus sensiblement sur



démentira pas durant toute la production. Et ce sont 76.302 exemplaires qui seront produits en 17 années, la 356 restant au catalogue jusqu'en 1965.

Le modèle ne connaît que relativement peu d'évolutions sur le plan du style. Le pare-brise, en deux parties sur les premiers modèles, est bombé et d'un seul tenant à compter de 1952. Les roues de 15 pouces remplacent les 16 pouces en 1956. Enfin,

le plan technique, Porsche cherchant systématiquement à améliorer les performances. Au milieu des années 50, les composants purement VW sont devenus très peu nombreux. Après le 1100cc des débuts, des moteurs 1300cc puis 1500cc sont rapidement disponibles sur option, ce dernier fournissant 70cv dans sa déclinaison « S ». Puis apparaît en 1956 un 1600 dont les versions les plus étoffées frisent les 115cv, et enfin un 2 litres de 130cv en 1962.

Nous parlons maintenant de voitures capables de vitesses de l'ordre de 220 km/h !! Fort heureusement, les freins à disques ont entretemps fait leur apparition.

Le modèle qui illustre ces pages est un Speedster 356 A GS de 1958, dénommé Carrera en hommage à la grande course panaméricaine. Son moteur 1600 à 4 arbres à cames en tête développe 105 cv, et lui autorise plus de 200 km/h. A noter que la voiture est dotée d'un arceau qui n'est pas d'origine, mais qui colle bien à l'esprit de la voiture.

Légère et performante, la 356 connut une longue et fructueuse carrière en compétition. Les épreuves sur route furent son terrain de prédilection, mais elle écuma aussi les petites catégories en circuit.

La 356 aura donc mis sur orbite la marque

Porsche. En partie conçue par l'un des plus grands ingénieurs automobiles du 20^{ème} siècle, elle va imposer pour longtemps la disposition du moteur en porte-à-faux arrière pour les voitures de sport. A tel enseigne que sa descendante, la 911, connaîtra elle aussi une longue et fructueuse carrière... qui dure encore de nos jours.

Franck Figuls. Photos : Bernard canonne.

