Sommaire

Page 06 - News - Infos - actualité...
Page 12 - Chronique de Paul Frère
Page 14 - Vos questions à Me de Caumont
Page 16 - Billet du vieux Porschiste
Page 18 - Salon: Genève
Page 20 - Enquête:
Quel cabriolet pour cet été ?
Page 30 - Exclusif: Essai 997 GT3 RSR
Page 40 - Préparation: TechArt 997 Turbo
Page 44 - Guide d'achat:
Boxster 986 2.7 "220ch"
Page 54 - Classic: Courir en 356
Page 60 - Course: 12 Heures de Sebring
Page 66 - Essai: Nouveaux Michelin Latitude
Page 68 - Réseau: Une saison pour apprendre
Page 70 - Test: Roadblock
Page 72 - Il était une fois
Page 74 - Courrier des lecteurs
Page 75 - Chronique de Romain Dumas
Page 76 - 150 Numéros plus tôt
Page 78 - Vu sur le Net
Page 80 - La cote des Porsche 911















Grille annonces page 117 - Anciens Numéros page 120 - Abonnement page 122

Documentation contre 5 € (préciser modèle)
02.40.60.23.38
930
ponible pour :
997 3.6-3.8
996 Carrera
996 Turbo
993 Carrera
993 Turbo
Boxster 2.7-3.2
968 3.0-cs
965 Turbo
964 C2-C4-RS
944 ph1-ph2
930 3.0-3.3
928 S4-GTS
911 2.7-3.2
911 2.0-2.4
911 RSR
uble sortie
rties Gauche-Droite,
ncieux vraiment très
nt une des solutions
ur la 964.
COM

Courir en 356

Texte et photos : Jérémy PAPIRER

Aujourd'hui, à quoi bon vouloir se défouler avec nos Porsche modernes alors que la possibilité de vivre une aventure hors du commun vous est offerte ? Pourquoi ne pas vous plonger dans l'univers des pilotes d'autrefois avec leurs "bolides" tout aussi surréalistes ? Nous vous proposons aujourd'hui de troquer votre 997 GT3 flambant neuve pour une 356. Hé oui pourquoi ne pas courir en 356 ?!



L'idée de Ferdinand Porsche est simple, mais très ambitieuse : créer une voiture de sport fabriquée en série, donc moins chère que ses concurrentes, et pouvant être une redoutable voiture en compétition. Idée forte qui laissa sceptique bon nombre de constructeurs et d'ingénieurs.

Historique : nous sommes au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale et il semblerait que les priorités soient ailleurs. Ferry Porsche croit dur comme fer à son idée et en 1948, voit le jour la 356. Equipée d'une carrosserie en aluminium, elle pèse 585 kilos et son « quatre cylindres » développe 40 CV à 4 000 tr/min ; tout cela avec une vitesse de pointe de 130 km/h. La 356 connaîtra un énorme succès dès sa sortie. A partir de là, les versions vont s'enchaîner.

En Mars 1951, on fête la 500 ème Porsche.

En juin 1951, une 356 est engagée au Mans, équipée d'un carénage spécial au niveau des roues et développant 48 CV. Auguste Veuillet, importateur Porsche pour la France, et son co-équipier remportent la course dans cette catégorie, avec une vitesse moyenne de 122 km/h. La 356 a même atteint 180 km/h dans la ligne droite des Hunaudières, pas mal pour « une boîte d'alu » comme disaient les équipes adverses ! La victoire d'une « Allemande » en France ne s'est évidemment pas passée sans quelques heurts diplomatiques : toute la détermination et le savoir-faire de Charles Faroux, indiscutable star du journalisme automobile d'époque, a été nécessaire pour que la participation de Porsche et sa victoire soient acceptées.

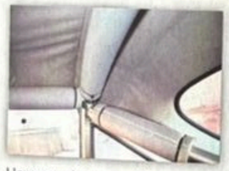
Alors pourquoi ne pas courir en 356 aujourd'hui ? Que faut-il comme budget? Quels en sont les avantages et les inconvénients ?


Les attache capots ne sont pas là que pour faire beau


En route vers de nouvelles aventures, à un coût raisonnable


Une option rare de l'époque : l'antivol qui bloquait la boîte de vitesses


L'avantage, avec un modèle C, ce sont les freins à disques !


L'arceau n'est pas obligatoire partout, mais fortement recommandé


Double grille de rigueur


90 ch d'origine, cela suffit largement. Vouloir en chercher plus est inutile


L'important, quand on "coursifie" une ancienne, c'est de préserver son aspect original, et de ne rien faire d'irréversible

L'essai

Un mythe ambulant qui suscite bien des passions aujourd'hui !

En effet, depuis quelques années, les courses historiques déchaînent les passions. Le Mans Classic, Le Monte Carlo historique ou encore le Tour Auto Lissac, toutes ces épreuves ont été conçues pour revivre les émotions des pilotes d'antan au volant d'une 356. Nous avons pris le volant d'une 356 SC entièrement restaurée, une des dernières construites puisqu'elle date de 1964. Voyez les réactions que suscite une virée en 356 à notre époque. La 356 attire les regards, excite, impressionne même, il faut bien reconnaître que notre SC a fière allure dans sa robe bleue aux bandes argent. Pour ne rien gâcher de ce plaisir esthétique, attention à vos oreilles : le son du Flat four n'est pas des plus discrets. Sa mélodie est ronde, parfois il se montre rageur, enfin peut-on être rageur avec 90 ch.?!

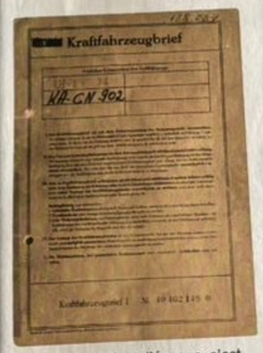
Assez basse, la 356 est facile d'accès. Les sièges, d'un dessin complètement dépassé aujourd'hui, offrent un confort relativement bon. Une fois installé à bord, ce qui frappe en premier, c'est la position de conduite du pilote digne d'un compétiteur : volant énorme à la jante très fine, beaucoup trop proche du siège, mais cela reste la position idéale pour piloter la 356. En effet, vouloir conduire une 356 comme une voiture normale est une utopie, tout vos réflexes sont à changer pour s'adapter à cette dame, vous êtes en 1964. J'embraye normalement en première, je passe la seconde et puis plus rien : le moteur tourne dans le vide, juste le levier de vitesse qui bute contre le siège, un coup de main à prendre. La boîte synchronisée, très en avance pour son époque, se manie relativement facilement ; les changements de vitesse à la volée ne provoquent aucune chute de régime moteur, de ce fait les accélérations sont assez vigoureuses. Le refroidissement à air est d'une très grande efficacité, l'indicateur de température d'huile refusant de monter en toutes circonstances.

La direction est d'une étonnante stabilité, ne téléphonant aucune des réactions du train avant. Quant aux travers du train arrière, sur sol sec il faut le provoquer, sur sol mouillé je n'irais pas tenter le diable, « à jouer avec le feu, on finit par se brûler ».

C'est du côté de la suspension que le bât blesse ; la 356 a beaucoup de ressorts mais peu d'amortissement. Si vous souhaitez adopter une conduite super-sportive, je vous conseille vivement le port du casque à moins de vouloir redessiner le toit à la forme de votre crâne...Une arrivée rapide sur un passage à niveau avec une 356 mérite d'être vécue. La 356 n'est certes pas la sportive la plus efficace, la plus performante ni même la plus facile à conduire mais pour se défouler, il n'y a rien de mieux, à part peut-être le saut à l'élastique sachant que là, il faut plus de courage !

La 356, c'est une grand-mère qui peut encore vous faire grimper aux rideaux !!


Les sièges sont d'époque, mais on peut aussi choisir les baquets



Avec les papiers d'époque, c'est encore mieux


Le compartiment avant peut être totalement allégé de son superflu

Au moins, en 1964, il y avait de la couleur, à l'intérieur !




Ambiance très sixties

Préparation - TechArt Porsche 997 Turbo

N°194

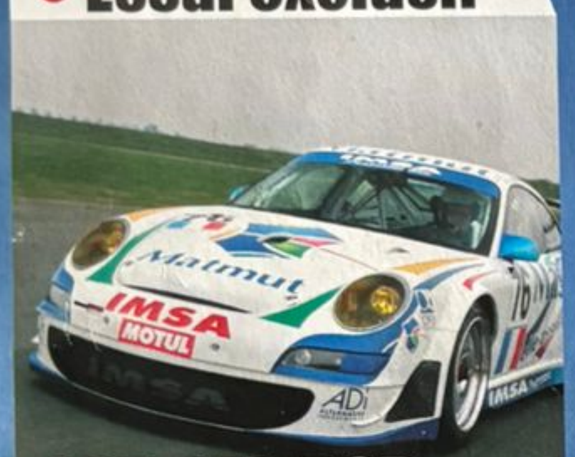
Le 1er Mensuel de la Porsche

FLAT6 Magazine

FLAT6 Magazine

Avril 2007

Essai exclusif



997 GT3 RSR

Guide d'achat



Boxster 2.7 «220ch»

Pratique



Courir en 356

Enquête

Le rêve à partir de 15.000 Euros

Quel cabriolet Porsche pour cet été ?

T 01983 - 194 - F: 5,95 €

Belgique: 6,95 € - Suisse: 12 FS - Luxembourg: 6,95 € - DOM: 7,00 € - Canada: 10,75 $

Dans la pratique, ça donne quoi ?

Pour vous parler concrètement nous avons demandé à Didier Albert, préparateur Porsche, de nous aiguiller un peu. Didier Albert a participé au Mans Classic en 2006 et va concourir au Tour Auto Lissac à la fin du mois d'Avril à bord de la 356 de sa femme. Hé oui pour la petite histoire, c'est Madame la propriétaire de la voiture, gentiment elle la prête à son mari pour qu'il puisse courir avec ! L'idéal avec une voiture historique, c'est justement de ne pas lui enlever son côté « vintage » et surtout de ne pas la dénaturer. Aussi le mieux, c'est une petite préparation réversible, possible sur toutes les 356.

Tout d'abord le choix de la voiture :

Privilégier les dernières versions produites, les B ou les C.

Les améliorations techniques, comme les freins à disques, vous seront très utiles. Compter un budget compris entre 45 000 et 60 000€ pour l'achat d'une 356 dans un état correct et sans surprise. Penser à vérifier les longerons et la mettre sur un pont, afin de vous assurer qu'elle n'a pas de point de rouilles.

Il vaut mieux ajouter 10 000 ou 20 000€ de plus pour une 356 en bon état à l'achat que de faire une « pseudo bonne affaire » avec une 356 à 30 000€ et d'y ajouter 50 000 pour la restaurer.

Nous vous mettons en garde : une 356 coûte une véritable fortune à remettre en état, alors prenez votre temps pour en choisir une et choisissez la bien.

Une fois que vous avez votre 356, voici les petites améliorations à lui apporter pour qu'elle puisse courir : nous avons choisi de vous donner une préparation type, totalement réversible et offrant un rapport qualité prix tout à fait avantageux.

Les freins : Une bonne révision, des durites aviations, liquide haute température et des plaquettes SORODO Racing DS200S

✔ **Pour les Freins à tambours :** soit un Kit Carrera GT hors de prix, soit simplement des durites aviations et une bonne révision des mâchoires + un nouveau jeu de garniture

✔ **Pneus :** ne surtout pas monter des gommes modernes, la voiture n'a pas été conçue pour et cela pourrait gravement endommager les trains roulants et occasionner une destruction des articulations.

Pour le circuit, aucun choix n'est possible puisqu'ils sont imposés par la FIA : 4 Dunlop Racing à 270€/pneu, soit 1080€ environ sans montage.

Pour la route, le meilleur compromis reste les Michelin XAS, très polyvalents avec l'avantage d'allier le dessin à l'ancienne et la technologie des gommes modernes. Environ 600€ les 4 hors pose.

✔ **Les suspensions :** 4 Koni réglables à 90€ pièce hors pose pour la garantie d'une bonne tenue de route.

Maintenant que votre 356 tient la route, il lui faut les équipements de sécurité :

✔ **L'arceau de sécurité :** non obligatoire en VHC, il est cependant indispensable pour vous préserver, d'autant plus qu'il apporte en terme de rigidité un avantage non négligeable. Oublier aussi les arceaux construits par un copain au fond d'un garage une nuit de pleine lune. 570€ hors pose et compter 30h pour le montage par un spécialiste.



Didier Albert et Jean-Pierre Santin ont disputé Le Mans classic en 2006 sur cette 356 B

✔ **Deux baquets :** ici vous pouvez rester dans l'historique avec des baquets course type Carrera d'époque à environ 1 000€ pièce ou passer aux modernes.

Nous vous conseillons de passer au moderne pour la sécurité et aussi le confort : 2 baquets Sparco à coque en fibre sont un bon compromis. Environ 332,50€ pièce + un jeu de glissières à 50€ et 160€ de pose.

✔ **Divers :** harnais 4points à 185€ environ + la pose. N'oubliez pas le coupe circuit à 22€ , l'extincteur à 99€ environ. Un casque Jet à 310 euros plus la licence FIA . Pensez à la combinaison, environ 250€ et une paire de gants de pilotage avec les chaussures qui vont bien, environ 300€ l'ensemble.

✔ **Pour le moteur** tout est possible et la préparation sera déterminée par vos moyens. Vous pouvez très bien acheter un moteur de Carrera GT à 40 000 euros ou tout simplement laisser votre 356 dans son état mécanique d'origine. La seule amélioration serait l'augmentation de la cylindrée, la pose de pistons forgés avec un arbre à cames Notec XX1 premier stage. Je ne donnerai aucun conseil supplémentaire au niveau de la mécanique, puisque toute préparation poussée risque de vous faire perdre énormément au niveau de la polyvalence et du plaisir de conduite.

Il ne suffit pas d'avoir des chevaux, je vous conseille plutôt d'investir dans le châssis, cela sera bien plus bénéfique.

Vous avez maintenant une 356 prête à courir, vous n'avez plus qu'à aller vous inscrire et jouer les Gentlemen drivers dans l'une des nombreuses courses historiques qui existe aujourd'hui.

A titre d'exemple, Didier Albert et Jean Pierre Santin ont couru avec la 356 de Madame, la petite « Lily » aux 24 H du Mans Classic. Ils ont terminé 44ème sur 72 avec une 356 préparée de la sorte, mais en conservant les 95 ch d'origine.

Le bilan : une nuit magique et même s'ils ont roulé à fond, avec une pointe à 180 km/h sur la ligne droite des Hunaudières, la petite « Lily » n'a connu aucun problème et n'a même pas consommé d'huile.

Bravo !!!

✔ **Côté finances,** l'engagement au Mans Classic coûte 4620€ TTC pour deux personnes avec les repas pour trois jours + 200€ d'essence

*Les prix sont donnés à titre indicatif !



Le coupe-circuit est une sécurité indispensable

J'espère que nous avons pu un peu éclairer votre lanterne. N'hésitez plus, allez courir en 356 et faites vous plaisir !!

Un grand merci à Charles RUPP pour le prêt de cette 356 et à Didier Albert & Jean-Pierre Santin pour leurs précieux conseils.

Didier Albert , Rétro Racing : 06 80 87 64.47 & www.retroracing.info
Charles Rupp, tel : 03.89.732.732

Une 356 permet aujourd'hui de participer à de nombreuses compétitions historiques

Ce qu'il faut retenir

✔ Courir en 356 permet souvent d'être accepté dans les grandes épreuves où les 911 sont refusées, car trop nombreuses.
✔ Ne pas hésiter à mettre le prix à l'achat, pour éviter de dépenser plus après
✔ Un budget à peu près raisonnable si on ne se prend pas trop la tête
✔ Excellente image
✔ Peu performante, mais amusante