



Parmi toutes les variantes de la Porsche 356, peu sont aussi rares ou intéressantes que les modèles Carrera. Dès son lancement, l'appellation Carrera faisait référence aux modèles de course spéciaux qui offraient des performances élevées et une foule de différences mécaniques par rapport à la série standard des voitures d'usine.

L'ambitieux moteur de la Porsche Carrera a été introduit pour la première fois en 1954, soit seulement six ans après le début de la production de Porsche. Appelé Type 547, le moteur avait une cylindrée de 1498 cm³ et utilisait un système de lubrification à carter sec typique des autos de course. Le moteur était un quatre cylindres à plat typique de Porsche, mais ses caractéristiques les plus remarquables et les plus célèbres étaient les quatre arbres à cames en tête entraînés par engrenage (deux par rangée de cylindres), qui augmentaient la puissance à 110 chevaux et le couple à 12,6mkg, soit beaucoup plus qu'une Porsche standard.

Les premiers moteurs Carrera ont été placés exclusivement dans les voitures de course Porsche 550 Spyder, mais avec l'avènement de la gamme 356A en 1956, Porsche a fait de la mécanique Carrera une option pour les acheteurs de coupés, cabriolets et Speedsters 356 de route.

Si la toute première voiture est bien un des derniers Pre-A de 1955, en fait une voiture expérimentale, la première 356 Carrera de série a été désignée comme

une 356A GT de 1956, et comprenait le moteur Carrera, des freins surdimensionnés améliorés empruntés à la Spyder, un échappement libre issu de la compétition, un réservoir de carburant agrandi de 28 litres, et des barres de torsion inversées qui abaissaient légèrement la voiture. Le modèle Carrera a été spécialement conçu pour la course, sans le chauffage standard, les panneaux de porte et les matériaux insonorisants. Les fenêtres étaient en plastique plutôt qu'en verre, et toute cette réduction de poids a fait de la Carrera la 356 la plus légère disponible, à 865 kg pour le coupé et le cabriolet, et une masse de 840 kg pour le Speedster.



La Porsche Carrera GT de 1956 exécute le 0 à 100 km/h en 8,7 secondes, et atteint une vitesse maximum de 200 km/h. Les voitures se vendent au prix fort de \$5.665 pour le coupé, \$5.915 pour le cabriolet et \$5.215 pour le Speedster. Soit précisément 2.000 dollars de plus que les versions standards de la 356. Cette augmentation de prix était bien sûr conséquente, mais l'augmentation des performances l'était aussi, et l'acheteur a obtenu un moteur très avancé et exotique sur l'essieu arrière.

En 1957, Porsche ajoute la Carrera De Luxe à la gamme, restaurant le chauffage et les vitres latérales en verre, ainsi que le système d'échappement adapté à la route. La De Luxe a des performances légèrement inférieures, avec une puissance de 100 chevaux et un couple de 12,1 mkg.

Pour 1958, la 356A reçoit le nouveau style de carrosserie T2. Avec cette évolution, la Carrera GT est équipée de portes et de capots avant et arrière en aluminium. Le

capot arrière est facilement reconnaissable grâce à ses louveres, et le capot avant a un perçage central pour le remplissage rapide de carburant. La Carrera a continué à recevoir des pièces spéciales hautes performances, notamment une transmission et une direction améliorées.

En 1959, Porsche fait passer le moteur de la Carrera à 1587 cm³ et rebaptise la gamme en 1600 GS-GT. Le nouveau moteur développe une puissance de 115 chevaux et un couple de 13,8 mkg dans la version GT, et 105 chevaux et 12,3 mkg dans le modèle De Luxe.

La 356B avec une carrosserie T5 est présentée fin 1959 comme un modèle de l'année 1960, et Porsche cesse de proposer les modèles Carrera. Les acheteurs pouvaient cependant toujours s'adresser directement au carrossier Reutter et acheter des carrosseries légères et des moteurs à quatre cylindres de 1587 cm³. Ces derniers étaient connus sous le nom de 1600GS.



La Carrera suivante est arrivée en 1962 avec l'avènement du style de carrosserie T6 partagé avec la fin de la 356B et les modèles 356C. La nouvelle voiture reçoit le nom de Carrera 2 et est équipée d'un moteur de 1600 cm³ appelé le Type 587. Ce moteur délivre une puissance de 130 ch et un couple de 16,5 mkg. Cette nouvelle Carrera 2 va permettre à la 356 vieillissante de résister dans une compétition où la concurrence est de plus en plus rude: avant d'être officiellement présentés au salon de Francfort à l'automne, les nouveaux moteurs de type 587 avaient été utilisés tout

au long de la saison 1961, alimentant la version T5 existante de la 356 B. L'un a presque gagné la Targa Florio tandis qu'une voiture identique a terminé deuxième. Le moteur de compétition de type 587/2 est équipé de deux carburateurs Wéber et développe 140 chevaux en version sport ou 155 chevaux avec échappement sport.

Elle a d'abord été proposée avec les mêmes gros freins à tambour aux quatre roues que ceux que la Carrera proposait toujours, mais pour l'année modèle 1963 et l'avènement de la 356C, toute la gamme a été améliorée avec des freins à disque aux quatre roues, bien que la Carrera utilise un jeu de freins différent du reste de la gamme. La Carrera 2 est restée au catalogue en version De Luxe et GT jusqu'à la fin de la gamme 356 en 1965.

La production initiale de la Carrera 2 s'est concentrée sur le modèle GS de route afin de s'assurer que la voiture de compétition GT, dépouillée et plus puissante, soit bien homologuée pour la compétition. Le 27 juillet 1962, soit un peu plus de trois mois après la mise en production, la fabrication des 100 exemplaires nécessaires à l'homologation est terminée. Dans l'année qui suivra le nombre d'exemplaires produits va passer à un total de 436 voitures Carrera 2; 310 sur le châssis 356 B T6 et 126 sur la plate-forme 356 C suivante.



Ce coupé Carrera, livré neuf à Paris, le 23 octobre 1962, comme le confirme sa fiche de sortie usine, représente à l'époque la vitrine et le savoir-faire Porsche en compétition. Cette voiture a été modifiée depuis l'origine aux spécificités GT :

portes et capots en aluminium, vitres plexi, gros réservoir de 80L, échappement Sebring (livré en spare), autobloquant et rapports courts, chauffage additionnel Eberspacher et Speed Pilot. Cette voiture fut la propriété des frères Barth qui firent le Neige et Glace. Elle rentrera ensuite dans la collection de M. Dijols avant d'être achetée par M. Dechaumel en 1979. C'est en 2014 que notre 356 Carrera intègre une très belle collection française. Son moteur P97214 type 587/1 vient d'être totalement reconstruit et n'a que 1000km de rodage. Ce travail a été confié à l'atelier AMS en région parisienne, dont la compétence en Porsche et plus particulièrement en 356 n'est plus à démontrer. C'est l'auto idéale pour le prochain Tour Auto ou Mans Classic!



Of all the variants of the Porsche 356, few are as rare or interesting as the Carrera models. Right from the start, the name Carrera referred to special racing models that offered high performance and a host of mechanical differences from the standard series of factory cars.

The ambitious engine of the Porsche Carrera was first introduced in 1954, only six years after Porsche production began. Called Type 547, the engine had a displacement of 1498 cc and used a dry sump lubrication system typical of racing cars. The engine was a typical Porsche four-cylinder flat four, but its most remarkable and famous features were the four gear-driven overhead camshafts (two per cylinder bank), which increased the power to 110 horsepower and the torque to 12.6mkg, much more than a standard Porsche.

The first Carrera engines were placed exclusively in Porsche 550 Spyder race cars, but with the advent of the 356A range in 1956, Porsche made the Carrera powertrain an option for buyers of 356 coupes, convertibles and road Speedsters.

While the very first car was indeed one of the last Pre-As of 1955, in fact an experimental car, the first production 356 Carrera was designated as a 1956 356A GT, and included the Carrera engine, improved oversized brakes borrowed from the Spyder, a free exhaust from the competition, an enlarged 28-litre fuel tank, and inverted torsion bars that lowered the car slightly. The Carrera model was specially designed for racing, without the standard heater, door panels and soundproofing materials. The windows were made of plastic rather than glass, and all this weight reduction made the Carrera the lightest 356 available, at 865 kg for the coupe and convertible, and a weight of 840 kg for the Speedster.



The 1956 Porsche Carrera GT runs from 0 to 100 km/h in 8.7 seconds, and reaches a top speed of 200 km/h. The cars sell for a high price of \$5,665 for the coupe, \$5,915 for the convertible and \$5,215 for the Speedster. That's precisely \$2,000 more than the standard versions of the 356. This price increase was of course substantial, but so was the increase in performance, and the buyer got a very advanced and exotic engine on the rear axle.

In 1957, Porsche added the Carrera De Luxe to the range, restoring the heating and glass side windows, as well as the exhaust system adapted to the road. The De Luxe had slightly lower performance, with 100 horsepower and 12.1 mkg of torque.

For 1958, the 356A receives the new T2 body style. With this evolution, the Carrera GT is equipped with aluminium front and rear doors and bonnets. The rear bonnet is easily recognisable thanks to its louvres, and the front bonnet has a central hole for rapid fuel filling. The Carrera continued to receive special high-performance parts, including an improved transmission and steering.

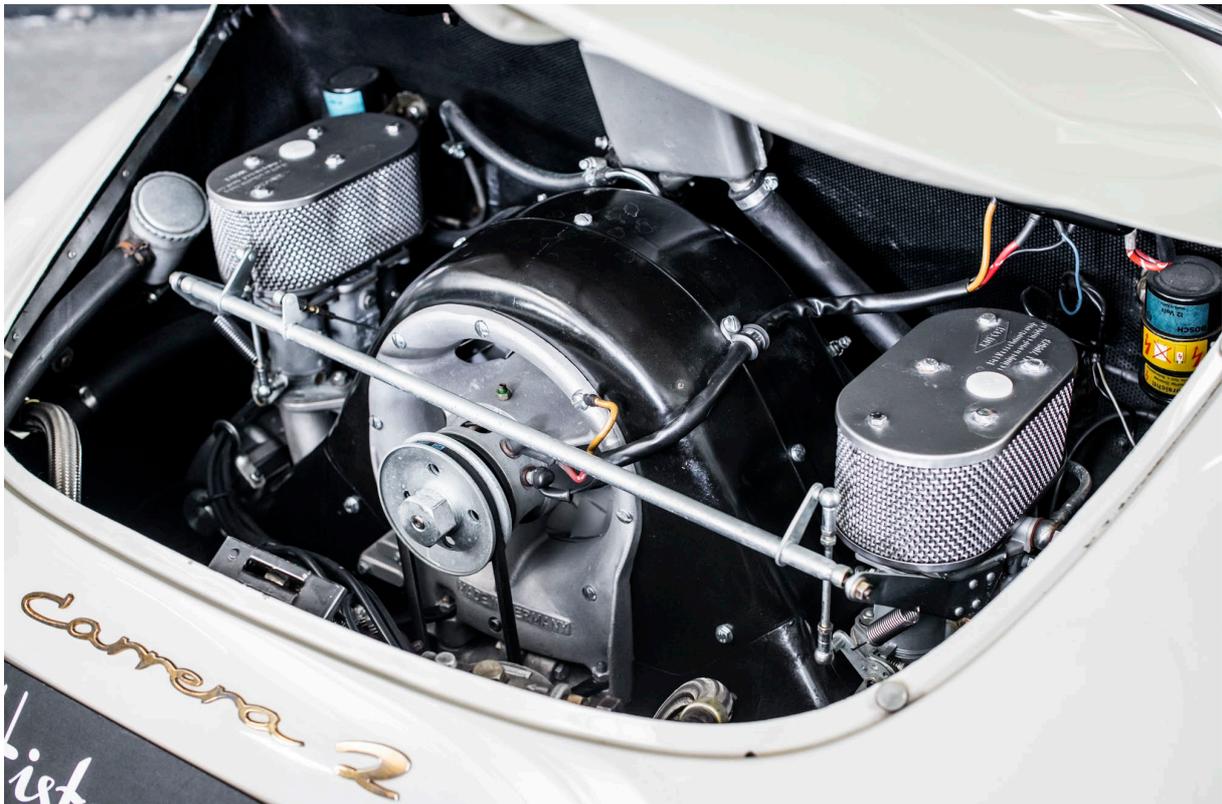


In 1959, Porsche increased the Carrera's engine to 1587 cc and renamed the range to 1600 GS-GT. The new engine produced 115 horsepower and 13.8 mkg of torque in the GT version and 105 horsepower and 12.3 mkg in the De Luxe model.

At the end of 1959, the 356B with T5 bodywork was presented as a 1960 model, and Porsche stopped offering Carrera models. However, buyers could still go directly to the Reutter bodybuilder and buy lightweight bodies and 1587 cc four-cylinder engines. The latter were known as the 1600GS.

The next Carrera arrived in 1962 with the advent of the T6 body style shared with the end of the 356B and the 356C models. The new car received the name Carrera 2 and was equipped with a 1966 cc engine called the type 587. This engine delivers a power of 130 hp and a torque of 16.5 mkg. This new Carrera 2 will enable the ageing 356 to withstand increasingly tough competition: before being officially presented at the Frankfurt Motor Show in the autumn, the new Type 587 engines had been in use throughout the 1961 season, powering the existing T5 version of the 356 B. One almost won the Targa Florio while an identical car finished second.

The 587/2 competition engine is equipped with two Weber carburetors and develops 140 horsepower in the sport version or 155 horsepower with sport exhaust. It was initially offered with the same large drum brakes on all four wheels as the Carrera always offered, but for the 1963 model year and the advent of the 356C, the entire range was upgraded with disc brakes on all four wheels, although the Carrera uses a different set of brakes than the rest of the range. The Carrera 2 remained in the De Luxe and GT versions until the end of the 356 range in 1965.



Initial production of the Carrera 2 concentrated on the GS road model to ensure that the stripped-down, more powerful GT competition car was well homologated for competition. On July 27, 1962, just over three months after the production launch, the manufacture of the 100 units required for homologation was completed. In the following year the number of cars produced increased to a total of 436 Carrera 2s; 310 on the 356 B T6 chassis and 126 on the following 356 C platform.

This Carrera coupe, delivered new in Paris on October 23rd 1962, as confirmed by its factory delivery note, represented Porsche's showcase and expertise in competition at the time. This car has been modified from the beginning with GT specificities: aluminium doors and bonnets, plexi windows, large 80L tank, Sebring exhaust (delivered as spare part), self-locking and short gears, additional Eberspacher heating and Speed Pilot. This car was owned by the Barth brothers who made the Neige et Glace. It will then enter the collection of Mr. Dijols before being bought by Mr.

Dechaumel in 1979. It is in 2014 that our 356 Carrera integrates a very beautiful French collection. Its engine P97214 type 587/1 has just been completely rebuilt and has only 1000km of running-in. This work has been entrusted to the AMS workshop in the Paris region, whose competence in Porsche and more particularly in 356 is no longer to be demonstrated. It is the ideal car for the next Tour Auto or Mans Classic!

