

Alfa Giulia spyder 1600 (1965) / Porsche 356 B cabriolet (1963)

Sur un air de Bobby Solo

Modèles cultes, elles ont profondément marqué leur génération. La mythique Allemande a bâti la légende de la firme de Zuffenhausen. Et l'Italienne est si emblématique qu'elle incarne à elle seule l'Italie prospère des années 1960. Deux sportives sophistiquées qui ont dû lutter âprement contre la déferlante des roadsters britanniques, omniprésentes à l'exportation.

TEXTE XAVIER CHAUVIN – PHOTOS BERNARD CANONNE – ARCHIVES DR.

Merci à Charles Collin de Cecil Cars (www.cecil-cars.com), à Philippe Jacquot de l'Alfa Classic Club de France (www.alfaclassicclub.fr) et Olivier Fisch pour leur aide à la réalisation de ce dossier.



Sommaire

- ① Genèse
Une lacrima sul viso P. 34
- ② Evolution
Je m'voyais déjà P. 38
- ③ Au volant
Itsi bitsi petit bikini P. 42
- ④ Guide d'achat
Si j'avais un marteau P. 48



① Genèse

Une lacrima sul viso*

Si la Porsche originelle apparaît comme une timide évolution de la Volkswagen, l'Alfa Romeo confirme le renouveau de la firme milanaise, reconvertie avec succès dans le segment des sportives de moyenne cylindrée.

Les origines de la première Porsche remontent à l'automne 1939, lorsque l'usine prépare trois KdF spéciales destinées à disputer la course Berlin-Rome en 1940. L'épreuve sera annulée à cause des hostilités, mais ces voitures baptisées Type 64 possèdent déjà tous les gènes propres à la future 356 de série. Réalisée en aluminium, la carrosserie surbaissée est dessinée par l'aérodynamicien Karl Frölich. Le bloc 985 cm³ est poussé à 32 chevaux à 3500 tr/min, contre 23,5 chevaux en configuration de série. A ce régime, il propulse théoriquement les 615 kg du curieux engin à 152 km/h, une performance remarquable due à l'emploi d'un rapport de pont long. L'une de ces voitures accompagne la famille Porsche lorsqu'elle se réfugie en Autriche à la fin de la guerre. Elle sera hélas détruite par des soldats américains. Les Porsche s'installent à Gmünd, en Carinthie, et continuent à travailler sur diverses études, entourés de leurs proches collaborateurs. Lorsque père et fils sont incarcérés par les autorités alliées, l'entreprise est placée

momentanément sous l'autorité de l'ingénieur Karl Rabe. Une partie des activités consiste à remettre en état des Kübelwagen hors d'usage, une branche qui prend rapidement de l'ampleur en regard de la pénurie de véhicules roulants. La petite usine parvient ainsi à récupérer de précieux stocks de pièces détachées, qui vont permettre de développer en parallèle le projet n°356, d'où la désignation du futur modèle. Achevée au printemps 1948, la première 356 se présente sous la forme d'un roadster encore très proche – logiquement – de la Volkswagen, excepté son atypique châssis tubulaire. La voiture va pourtant rapidement s'éloigner de cette dernière pour devenir un modèle à part entière, même si elle lui emprunte encore beaucoup de composants mécaniques. Les Porsche ne peuvent plus prétendre diriger Wolfsburg, mais le nouveau directeur de Volkswagen, Heinz Nordhoff, signe un accord avec Ferry en octobre 1948, s'engageant à fournir des pièces détachées à la marque naissante. Ferry Porsche obtient en outre la distribution exclusive de Volkswagen en Autriche, et des droits sur chaque véhi-

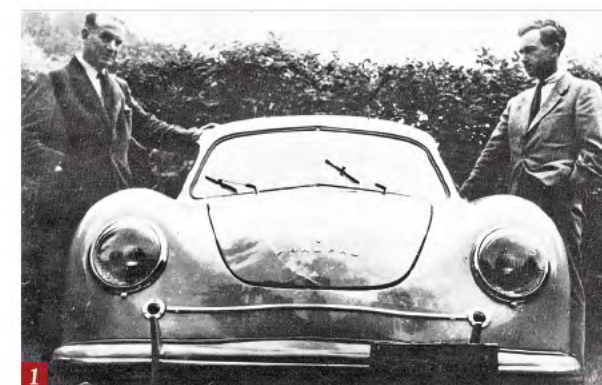
cule produit. L'aventure démarre donc sous les meilleurs auspices, grâce au soutien bienveillant du constructeur allemand, qui connaît dès la fin des années 1940 un essor sans précédent.

Le bon numéro

Construites avec les moyens du bord, les toutes premières 356 reçoivent encore parfois des pièces d'avant-guerre frappées de l'ancien logo "KdF" en forme d'engrenage stylisé. L'assemblage se standardise toutefois assez rapidement, au fur et à mesure que l'approvisionnement en pièces détachées s'améliore. Fidèle aux conceptions du docteur Porsche, la petite sportive repose sur un solide châssis plateforme en tôle nervurée, doté d'une poutre centrale plus conséquente que celle de la Volkswagen. L'empattement réduit – 2,10 m au lieu de 2,40 m – privilégie cependant la maniabilité. Les quatre roues indépendantes font également appel à des barres de torsion : quatre lames regroupées dans des tubes transversaux à l'avant, et des demi-axes oscillants à l'arrière reliés par

une barre tubulaire. La direction à vis et écrou apparaît moins novatrice. Les quatre tambours s'avèrent largement suffisants pour ralentir le poids modéré de l'ensemble, mais les premiers exemplaires doivent se contenter d'une commande par câbles – pénurie oblige – avant d'adopter un système hydraulique ATE, à l'instar des Coccinelle Export. Placé en porte-à-faux arrière, le quatre cylindres à plat refroidi par air diffère assez peu de son cousin de Wolfsburg. Il se limite pour l'heure à 1085 cm³ – 73,5 x 64 mm – un choix dicté par les impératifs de la compétition, la frêle sportive visant à s'inscrire en catégorie "moins de 1100 cm³". Alimenté par deux carburateurs Solex 32 PBI, il bénéficie d'une culasse spécifique en alliage léger, autorisant une puissance de 40 chevaux DIN à 4200 tr/min, et une vitesse de pointe légèrement supérieure à 140 km/h. Une valeur modeste, certes, mais qu'il convient de comparer au rendement anémique du Volkswagen 1131 cm³ – 75 x 64 mm – fournissant seulement 25 chevaux DIN à 3300 tr/min, et plafonnant à 100 km/h. La 356 conserve par ailleurs la ➔

Subtilement modernisée au fil des millésimes, la Porsche 356 B s'avère beaucoup plus agréable à vivre que ses devancières. Malgré son âge, la proposition demeure somme toute très convaincante au début des années 1960.



1. Ferdinand Porsche (à gauche) et son fils Ferry posant aux côtés d'une des toutes premières 356 "autrichiennes". 2. Un des tout premiers cabriolets construits à Gmünd. © DR

* Tube de Bobby Solo, "Una lacrima sul viso", une larme sur ton visage.



boîte de vitesses à quatre rapports de cette dernière, dépourvue de prise directe, mais sans synchronisation aucune. Fidèle complice de Ferdinand Porsche, Erwin Komenda dessine la carrosserie de la voiture dans un style fluide, s'inspirant du défunt Type 64 dans une interprétation plus "civilisée". Avantage par son maître-couple inférieur, la 356 arbore donc une plastique fonctionnelle, plus élancée que la Volkswagen, mais suffisamment confortable pour garantir le bien-être de ses passagers.

Nouvelle vague

Attraction majeure du *Salon de Turin* 1954, la série Giulietta consacre la nouvelle orientation de l'officine milanaise, en train de se reconstruire dans la construction de grande série. Mais des problèmes d'industrialisation retardent le lancement de la berline. Sur l'insistance de l'ingénieur Rudolf Hruska, le directeur général Francesco Quaroni donne alors priorité au projet de coupé dérivé, plus avancé, imaginé par la *carrozzeria* Bertone, en collaboration avec Ghia. Les

commandes affluent, ce qui incite l'usine à se concentrer sur les versions les plus ludiques. Ainsi, Max Hoffmann, le célèbre importateur américain de voitures de luxe, se montre particulièrement enthousiaste. Il réclame un cabriolet à cor et à cri, prenant une commande virtuelle de 600 exemplaires, alors que le véhicule n'existe encore qu'à l'état d'ébauche. Selon une coutume typiquement transalpine, l'usine met en concurrence Bertone et Pinin Farina pour concevoir les lignes du futur spyder. Franco Scaglione, le designer vedette de Bertone, réinterprète les thèmes stylistiques qu'il avait appliqués à l'Arnoldt-Bristol, l'une de ses récentes créations. Un dessin acéré et agressif, souligné par des phares carénés et des ailes arrières formant de petits ailerons.

La proposition ne convainc pas la direction d'Alfa Romeo, qui préfère le projet Pinin Farina plus classique, finalisé à l'automne 1954 : 2 000 unités sont aussitôt commandées à l'artisan turinois, même si de nombreux détails restent à parfaire. Le pare-brise panoramique, les déflecteurs et les cadres amovibles

des vitres coulissantes vont disparaître au stade de la série. De même, le tableau de bord abandonne son originale disposition en trèfle – avec le compte-tours central proéminent – pour revenir à une disposition plus classique en arc de cercle. Dévoilé officiellement au *Salon de Paris* en octobre 1955, le modèle débute une prolifique carrière commerciale. Le spyder bénéficie en effet de tous les raffinements mécaniques propres à la marque, avec pour point d'orgue le sublime quatre cylindres à double arbre à cames en tête, chef-d'œuvre de l'ingénieur Orazio Satta Puliga. Une architecture très sophistiquée inédite sur un moteur d'aussi modeste cylindrée. Ce bloc en alliage léger de 1 290 cm³ – 74 x 75 mm – conserve néanmoins des chemises humides en fonte. Tourillonnant sur cinq paliers, il dispose de chambres de combustion hémisphériques et d'une distribution commandée par chaînes. Le groupe Alfa se prévaut d'un rendement très flatteur pour l'époque. Alimenté par un carburateur Solex 35 APAI-G, la version standard 750 D développe déjà 65 chevaux CUNA à 6 000 tr/min, autorisant

une vitesse de pointe de 160 km/h. Elle est épaulée par une variante Veloce 750 F gavée par deux carburateurs Weber DCO 3, délivrant 90 chevaux CUNA à 6 000 tr/min, le frêle esquif de 875 kg pouvant alors friser les 180 km/h.

La boîte de vitesses à quatre rapports tous synchronisés (avec quatrième en prise directe) s'avère très agréable à manier. Le châssis demeure quant à lui beaucoup plus classique dans sa conception. La caisse autoporteuse en acier est suspendue par des doubles triangles à l'avant, munis de ressorts hélicoïdaux inclinés. Le pont arrière rigide profite également de ressorts hélicoïdaux, autrement plus souples que les traditionnelles lames, préjudiciables à la tenue de route pour un véhicule aussi léger. Enfin, la direction est confiée à un boîtier ZF-Gemmer à vis globique et galet, tandis que le freinage est assuré par des tambours ailetés à double mâchoire, solution technique très flatteuse avant que les disques, étreints par Jaguar en compétition, ne commencent à équiper les modèles de série les plus performants. ●

L'icône de l'Italie du début des années 60. Certains citeraient volontiers la "Dolce Vita", et pourtant, elle n'a jamais tenu de rôle majeur au cinéma, laissant volontiers sa place dans les films de la "nouvelle vague" à d'opulentes Américaines, Thunderbird et autres Cadillac, ou aux Anglaises de la même époque...



3

3. Le coupé Giulietta, premier de cordée dans la gamme, est assemblé chez Bertone, à Grugliasco. Un contrat très important pour ce carrossier semi-artisanal à l'époque. 4. Franco Scaglione dessine ce spyder charmeur pour Bertone. L'usine préférera choisir le projet Pinin Farina. © DR



4

356 : STAR À LA VILLE ET AU CINÉMA

Max Hoffmann commence à importer les premières Porsche aux États-Unis dès 1950. Les stars d'Hollywood sont immédiatement conquises par la petite sportive, et le destin tragique de James Dean va évidemment alimenter le mythe naissant. Si l'idole de toute une génération s'est tuée sur la route au volant d'une barquette 550 RS qu'il menait vers une prochaine course, elle utilisait au quotidien un speedster 356. Fervent amateur de sports mécaniques, Paul Newman s'affichait aussi volontiers dans les productions de la marque. On se souviendra tous de la mémorable poursuite entre son speedster passablement défraîchi et une grosse Lincoln Continental dans *Détective Privé* (1966). Incarnant la compagne de Steve McQueen, Jacqueline Bisset roule quant à elle en cabriolet C dans *Bullitt* (1968). Enfin, n'oublions pas non plus le cabriolet de Janis Joplin – décidément très prisé des Californiens – que la chanteuse avait fait repeindre dans une livrée psychédélique...



La devanture du premier magasin de Max Hoffman, situé à l'angle de Park Avenue et de la 59^e Rue à New York.



② Evolution

Je m'y voyais déjà*

La Porsche déjà bien “installée” lors de la présentation de l'Alfa, va accompagner cette dernière pendant près de dix ans. La belle Italienne ne lui survivra en définitive qu'une petite année supplémentaire...

Ferdinand Porsche décède le 30 janvier 1951, tandis que le cap des 500 unités produites est en passe d'être atteint. Installé à Stuttgart, le carrossier Reutter sous-traite désormais la fabrication de caisses en acier, l'aluminium des premiers exemplaires étant rapidement abandonné. Une version réalisée à 1 300 cm³ – 44 chevaux DIN à 4 200 tr/min – entre en lice au printemps 1951, Porsche réintégrant dans le même temps ses ateliers de Zuffenhausen, réquisitionnés jusqu'alors par les autorités d'occupation. Elle supplante bien vite la 1 100 originelle, mais elle est elle-même soutenue, dès l'automne, par une 1 500 cm³ encore plus puissante, forte de 60 chevaux DIN à 4 800 tr/min. Une boîte de vitesses entièrement synchronisée apparaît en octobre 1952. Plus qu'un progrès significatif, la célèbre synchronisation Porsche est si réussie qu'elle va être adoptée par de nombreux constructeurs de l'époque. L'offre comprend maintenant deux déclinaisons 1 500 cm³, la Super poussée à 70 chevaux DIN à 5 000 tr/min, et la

“Dame” volontairement limitée à 55 chevaux DIN à 4 400 tr/min. La gamme se complique en 1954 avec l'introduction de la 1 300 “A” au rendement inchangé, équipée d'un bloc à course augmentée – 74 mm au lieu de 64 – extrapolé du “gros” 1 500 cm³. La 1 300 Super dérivée fournit quant à elle 60 chevaux DIN à 5 500 tr/min.

Trois séries successives

Première évolution significative, la 356 A entre en scène à l'occasion du millésime 1956. Les roues moins imposantes – en quinze pouces au lieu de seize – les voies élargies et les tarages de suspension modifiés bonifient la tenue de route, le train avant héritant d'une barre stabilisatrice bienvenue. L'habitacle sensiblement remanié dispense davantage de confort. Le spectaculaire speedster fait son entrée au catalogue. Il est particulièrement apprécié sur le marché américain, où une série de seize roadsters habillés par Gläser ont été déjà vendus en 1955, commande spéciale de l'incontournable Max Hoffman. Les moto-

Ce cabriolet 1600 “de base” (la version Dame) doit se contenter de 60 chevaux. Une puissance toutefois suffisante pour animer décemment la Porsche, et lui permet de frôler les 160 km/h chrono, performance fort honorable dans le contexte de l'époque.



La 356 a bâti la réputation de la marque : qualité de fabrication et finition irréprochables. Des normes qu'on ne connaissait pas encore sur le marché de la voiture de sport.

risations 1 300 cm³ perdurent jusqu'à l'été 1957, cohabitant avec les nouvelles 1 600 (60 chevaux DIN à 4 500 tr/min) et 1 600 Super (75 chevaux à 5 000 tr/min). L'autre grande nouveauté de l'année est sans conteste la mythique Carrera 1 500 GS, qui délivre 100 chevaux à 6 200 tr/min. Une cavalerie impressionnante pour une telle cylindrée, obtenue par un bloc de compétition à peine civilisé, se prévalant de quatre arbres à cames en tête, d'une lubrification par carter sec et d'un double allumage. L'escalade se poursuit dès l'année suivante avec une puissance portée à 110 chevaux, et même 115 chevaux lorsque le boxer est réajusté en 1 600 cm³ pour le millésime 1959. Une année charnière pour le modèle, qui voit disparaître le speedster, remplacé par un éphémère “Convertible D” carrossé par Drauz, à peine moins “bourgeois” que le cabriolet de Reutter. La 356 B arrive en 1960, caractérisée par son dessin subtilement modernisé : phares et pare-chocs rehaussés, ligne de capot plus plate et surface vitrée agrandie. La gamme propose trois blocs 1 600 cm³ en 60, 75 et 90 chevaux DIN. Drauz ferme ses portes, le Convertible D devient “Roadster” en 1961, lorsque sa fabrication est reprise brièvement par D'Ieteren, avant de cesser définitivement en 1962, à



La planche de bord fonctionnelle se révèle agréable à l'usage, à défaut d'être très chaleureuse. N'est-ce pas la marque de fabrique de la firme de Zuffenhausen ?

l'instar du curieux hard-top coupé dû à Karmann. Alors que la nouvelle 901/911 focalise tous les regards à la fin de 1963, l'usine lance la série C, afin de ne pas déconcerter les clients les plus conservateurs. Développant 75 chevaux DIN à 5 200 tr/min – la SC en reven- ➔



1. Un coupé 356 “pré-A” de série.

2. Le cabriolet Drauz, version “civilisée” du Speedster imaginé par Max Hoffman. © DR

* Chanson de Charles Aznavour



dique 95 à 5 800 tr/min – la valeureuse 356 étrenne enfin quatre freins à disque sur les quatre roues. Les derniers exemplaires tombent des chaînes fin 1964, transmettant le relais à la 912. Réalées à deux litres, les ultimes Carrera 2 revendiquent, quant à elles, 130 chevaux DIN à 6 200 tr/min. Soit autant que le six cylindres de la 911, beaucoup moins complexe. Le quatre cylindres à plat est alors arrivé au bout de son potentiel...

Le spyder Alfa Romeo connaît pour sa part sa première évolution significative au printemps 1959. L'empattement est allongé de cinq centimètres – 2,25 m

au lieu de 2,20 m – les portières allongées se parant de déflecteurs. La capote, plus volumineuse, se replie maintenant à l'extérieur de la caisse, sous un tendelet amovible.

Plastique de rêve

Luxe suprême, la boîte à gants dispose enfin d'un couvercle, qui plus est doté d'une serrure... Des répétiteurs de clignotants ornent les ailes avant, tandis que des catadioptrés sont fixés sous les feux arrière, imposés par la nouvelle législation transalpine. La version standard désormais siglée "10103" est nantie

Le coffre du spyder peut embarquer quelques sacs de voyage pour un week-end à deux en amoureux.



3. La berline Giulietta, lancée quelques mois après le coupé. Succès assuré.



4. Le dessin de Pininfarina, très réussi, va servir la carrière du Spyder Giulietta. © DR



d'un moteur poussé à 80 chevaux CUNA à 6 300 tr/min, grâce à une culasse retravaillée. Capable de rouler à plus de 165 km/h, elle réduit d'autant l'écart avec la Veloce "10107" toujours créditée de 90 chevaux mais beaucoup plus chère. Malgré ce vocable prestigieux, cette dernière s'avère moins typée "sport" que le coupé Sprint Veloce, caractérisé par sa caisse allégée. De fait, le spyder sera rarement aperçu en compétition, sauf peut-être outre-Atlantique, où on le remarque parfois dans les courses du championnat SCCA. La boîte de vitesses gagne quant à elle en agrément d'utilisation, en troquant ses synchros Borg Warner contre des Porsche bien plus précis. Il faut d'ailleurs noter que les tout premiers exemplaires de spyders livrés en 1956 se contentaient encore d'une commande au volant... La Giulietta soigne donc sa plastique, comme on peut l'espérer de toute sportive italienne digne de ce nom. En septembre 1961, le pare-brise se voit légèrement rehaussé, et la capote modifiée redevient escamotable. Les catadioptrés arrière sont intégrés dans des blocs optiques oblongs, tandis qu'un rembourrage capitonné plus cossu coiffe la partie supérieure du tableau de bord. Autant de détails cosmétiques qui préfigurent l'arrivée d'une version modernisée. Celle-ci sera commercialisée en même temps que la nouvelle berline Giulia TI,

dévoilée en grande pompe sur le circuit de Monza en juin 1962. Aisément reconnaissable à sa large prise d'air sur le capot moteur, le spyder adopte logiquement la même appellation en reprenant son bloc inédit. Il s'agit d'un 1 570 cm³ – 78 x 82 mm – alimenté par un carburateur Solex 32 PAIA 5, développant 92 chevaux CUNA à 6 200 tr/min sur le modèle standard "10123". Un peu plus lourde que sa devancière (960 kg à vide), le spyder Giulia promet un vrai 170 km/h chrono. Mais la nouvelle boîte de vitesses à cinq rapports, peu courante à l'époque, la rend très agréable à piloter sur les longues distances. Les freins à tambour disposent maintenant de trois mâchoires, mais les disques avant optionnels, plus en rapport avec les prestations de l'engin, vont bientôt être montés en série. De retour au catalogue fin 1964, la variante Veloce "10118" conserve ses deux carburateurs Weber, en l'occurrence des 40 DCOE 2, forte de 112 chevaux CUNA à 6 500 tr/min. Le modèle dépasse allègrement le cap des 180 km/h, se targuant de reprises plus vigoureuses que naguère, grâce au surcroît de couple disponible. La gracieuse Alfa Romeo termine ainsi sa carrière avec panache, s'effaçant discrètement fin 1965, alors que la sublime Duetto s'apprête à lui succéder. Plus de 27 000 unités sont sorties des usines turinoises de Pininfarina... ●

Pâtissant d'une finition plutôt désinvolte, l'habitacle est assez restreint. Heureusement, le double arbre milanais fait allègrement oublier ces menues déconvenues.

BERTONE : UNE VERSION TRÈS SPECIALE

Inspiré des études des différentes études de style BAT, Franco Scaglione imagine pour Bertone une Giulietta Speciale très performante, dévoilée au Salon de Turin 1957. Sa carrosserie très profilée et allégée au maximum lui aurait permis de dépasser les 200 km/h chrono sur une portion de l'autoroute Turin-Milan, un véritable exploit pour une simple 1 300 cm³. Le modèle de série à peine assagi est présenté au Salon de Genève 1960. Trois ans plus tard, la Sprint Speciale "SS" adopte le bloc 1 600 cm³ de la Giulia, poussé à 112 chevaux. Construite avec des panneaux d'acier, la voiture souffre néanmoins d'un embonpoint prononcé. Les pilotes amateurs jettent bientôt leur dévolu sur la spartiate SZ réalisée en aluminium par Zagato, davantage typée "compétition". La production de la Sprint Speciale cesse en 1965, 2 765 exemplaires ayant été fabriqués.





La 356 s'exprime pleinement sur les petites routes de campagne où sa légèreté et sa maniabilité font merveille.

③ Au volant

Itsi bitsi petit bikini

Ambiance nostalgique de circonstance pour ce face à face, incarnée à merveille par le tube de Dalida. Il est vrai que nos deux rivales ont fait rêver toute une génération d'adolescents, en résumant la quintessence même de la conduite "cheveux aux vents"...

Heureuse époque où les cabriolets sportifs et fiers de l'être encombraient le marché, loin des contingences "sécuritaires" actuelles. En 1963, la Porsche 356 B "60 chevaux" démarre à 23 550 F, une somme conséquente qui culmine à 45 000 F pour la très exclusive Carrera, destinée à une tout autre clientèle. Fidèle à sa réputation, la marque allemande pratique des tarifs élitistes, lorsque le spyder Giulia bien plus puissant vaut déjà

21 800 F. Les Français sont encore dans la course, avec la toute nouvelle Facel Vega Facel III – 108 chevaux SAE, 175 km/h et 22 990 F – dont le moteur Volvo fait oublier le manque de fiabilité chronique du double arbre Pont-à-Mousson qui l'a précédé. Le cabriolet Peugeot 404 offre des performances intéressantes lorsqu'il reçoit l'injection – 85 chevaux SAE, 160 km/h et 18 800 F – bien qu'il soit plus bourgeois que réellement sportif. Nantie d'un moteur Osca, la Fiat 1600 S – 100 chevaux CUNA, 170 km/h et 18 500 F – ne peut

se targuer de l'image de marque de la Milanaise. Pas plus que l'atypique Lancia Flavia – 90 chevaux CUNA, 170 km/h et 25 800 F – confidentielle dans l'Hexagone. Enfin, n'omettons pas les incontournables productions d'outre-Manche, références en la matière. La nouvelle MG B – 95 chevaux SAE, 165 km/h et 15 950 F – apparaît très compétitive,

talonnant la Triumph TR4 – 100 chevaux SAE, 175 km/h et 17 950 F – la vieillissante Austin-Healey 3000 MKII – 132 chevaux SAE, 180 km/h et 20 300 F – offrant un rapport prix/performance imbattable. Pour revenir à des considérations plus domestiques, rappelons qu'une coquette Simca 1000, idéal des foyers français, coûte alors 6 350 F. →

CHARLES COLLIN (356 CABRIOLET B 1963) : "ELLE S'INSÈRE AISÉMENT DANS LE FLOT DE LA CIRCULATION, ET SURTOUT, ELLE NE CHAUFFE PAS !"



Responsable de Cecil Cars, Charles propose à la vente cette Porsche parfaitement remise à neuf : "Il s'agit d'un modèle de 1963, en configuration 60 chevaux. La caisse a été complètement mise à nue, gage d'une restauration sérieuse. Car le chauffage diffuse de l'air chaud « pris » sur le moteur

arrière, qui chemine le long du plancher, sous les portières. Ce flux génère beaucoup d'humidité, phénomène qui favorise à la longue une corrosion dévastatrice. C'est le point faible traditionnel de la 356. Si le véhicule a été refait dans les règles de l'art, il n'y a pas grand-chose à signaler. C'est une voiture fiable et

confortable, facile à utiliser, particulièrement dans ses dernières versions, B et C. Elle s'insère aisément dans le flot de la circulation, et surtout, ne chauffe pas". Le cabriolet a retrouvé sa teinte ivoire "Elfenbein" d'origine et son habitacle est tendu d'une superbe sellerie de cuir rouge...

COQUE ET SUSPENSION

Cadre à caissons, en tôle emboutie et soudée. Carrosserie en acier. Suspension avant indépendante, bras superposés, barres de torsion et amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice. Suspension arrière indépendante, demi-axes oscillants, barres de torsion transversales et amortisseurs télescopiques. Freins à tambour à commande hydraulique sur les quatre roues. Direction à vis et à doigt. Pneumatiques : 5.60 x 15.

MOTEUR

Quatre cylindres à plat opposés, 1 582 cm³, 82,5 x 74 mm, soupapes en tête, arbre à cames



central. Graissage sous pression. Taux de compression : 7,5 à 1. Alimentation par deux carburateurs Zenith 32 NDix.

Refroidissement par air. Puissance maximale : 60 chevaux DIN à 4 500 tr/min, 11,2 m.kg à 2 800 tr/min.

TRANSMISSION

Boîte de vitesses manuelle à quatre rapports synchronisés, embrayage monodisque à sec.

DIMENSIONS

POIDS ET PERFORMANCES

L x l x h x emp : 4,01 x 1,67 x 1,33 x 2,10 m. Voies AV/AR : 1,30 m/1,27 m. Poids à vide : 800 kg. Vitesse maximale : 160 km/h.



La joie de la conduite sportive "cheveux au vent" un œil scrutant de temps à autre le compte-tours central.

Fruit d'une constante amélioration, la 356 force toujours autant l'admiration lorsqu'on la redécouvre, même soixante-cinq ans après sa présentation. Le cabriolet B de notre essai se veut certes plus "moderne" que les premières versions, il reste toutefois dans la droite ligne des préceptes édictés par

Ferdinand Porsche dès le début des années 1930. L'habitacle, tout d'abord, frappe par sa fonctionnalité.

Mythe fondateur

Les sièges accueillants dispensent un confort très honorable. L'espace disponible s'avère généreux pour un véhicule de ce type et les longs trajets peuvent être envisagés sans crainte. L'austère tableau de bord ne suscite pas l'euphorie, mais sa présentation simple et ordonnée s'apprécie très vite à l'usage. L'infatigable "quatre à plat" émet un grésillement rassurant et volontaire, même s'il reste effacé en dessous des 4 000 tr/min. Il faut aller chercher les chevaux assez haut dans les tours pour obtenir des accélérations plus franches, et sortir ainsi la petite Porsche de sa relative nonchalance. La version "60 chevaux" de notre essai a certes vieilli en termes de performances, selon les critères de 2013. Cependant, souvenons-nous qu'à son époque, elle était pratiquement deux fois plus puissante que sa cousine de Wolfsburg, pour un poids équivalent. L'aérodynamique étudiée et les rapports de boîte assez longs l'aident à tutoyer la lisière des 160 km/h chrono, ce qui est loin d'être ridicule. Au détriment des reprises, qui n'ont rien de transcen-



dantal. Bien lancée, la Porsche doit pouvoir franchir le 0-100 km/h en un peu plus de quinze secondes. Pas de quoi s'affoler... Les amateurs de sensations fortes jetteront tout naturellement leur dévolu sur les variantes les plus puissantes, 75 ou 90 chevaux. Doit-on pour autant les en blâmer? Les conducteurs "sages" goûteront quant à eux aux délices du pilotage "cheveux aux vents" sans se soucier des impératifs du chronomètre. La philosophie Porsche dans toute sa substantifique moelle, en tout cas une formidable école d'initiation à la marque. Tenue de cap rassurante en ligne droite – la 356 manifeste néanmoins une certaine sensibilité au vent latéral – direction légère et directe, freinage correct, compte tenu du poids modéré de l'ensemble. Homogène, la Porsche semble donc posséder toutes les qualités requises pour s'insérer dans la circulation actuelle sans la moindre appréhension, soutenant les vitesses légales sans faiblir.

En somme, un excellent *daily driver*, selon l'expression consacrée du moment. Mais les voies rapides ne constituent certainement pas le terrain de chasse idéal du frêle cabriolet germanique, davantage à son aise sur les petites routes de campagne sinueuses. La maniabilité de la Porsche y fait merveille, abordant les courbes serrées avec une étonnante aisance, à condition de ne pas lever le pied trop tôt. Amusante pour le conducteur un tant soit peu expérimenté, mais "dangereuse" pour le néophyte, la 356 conserve malgré tout cette réputation de Janus qui lui colle à la peau depuis trop longtemps. C'est là lui faire un bien mauvais procès. L'heure est enfin venue de la réhabiliter, une bonne fois pour toutes...



Subtil changement de décor avec le spyder Alfa. Vous voici revenu au début des années 1960. Jeune fils de bonne famille – ou supposé comme tel – vous débarquez à Cannes le temps des vacances, bien décidé à profiter de votre monture flambant neuve.

Mélodie en sous-sol

Vous avez le physique d'Alain Delon, elle ressemble à s'y méprendre à Brigitte Bardot, irrésistible dans sa petite robe Vichy. Le double arbre peine à s'exprimer sur la Croisette, encombrée par une multitude d'estivants. Vous vous frayez difficilement un passage à travers la foule, à grands coups de klaxon, impassible aux protestations des piétons, larges lunettes noires →

Compte-tours gradué avec optimisme jusqu'à 8 000 tr/min, et tachymètre jusqu'à 220 km/h. Pas de doute, nous sommes bien dans une Italie de la grande époque...

Jeune fils de bonne famille, vous débarquez à Cannes le temps des vacances, décidé à profiter de votre monture flambant neuve.

Parfaitement à son aise sur les parcours sinueux, le spyder Giulia affronte l'autoroute sans faiblir, grâce à son cinquième rapport.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES Spyder Giulia Veloce 1965

COQUE ET SUSPENSION

Structure autoporteuse. Carrosserie en acier. Suspension avant indépendante, triangles superposés et combinés ressort hélicoïdal - amortisseur télescopique inclinés, barre stabilisatrice. Pont arrière rigide, jambes de force, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Freins à disques à l'avant, tambours à l'arrière, commande hydraulique. Direction à vis et galet. Pneumatiques : 155 x 15.

MOTEUR

Quatre cylindres en ligne en position longitudinale avant, 1 570 cm³, 78 x 82 mm, double arbre à cames en tête entraîné par



chaînes. Graissage sous pression. Vilebrequin à cinq paliers. Taux de compression : 9,1 à 1. Alimentation par deux carburateurs Weber 40 DCOE 2. Refroidissement par eau. Puissance maximale : 112 chevaux CUNA à 6 500 tr/min.

TRANSMISSION

Boîte de vitesses manuelle à cinq rapports synchronisés, embrayage monodisque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES :

L x l x h x emp : 3,90 x 1,58 x 1,33 x 2,19 m. Voies AV/AR : 1,29/1,27 m. Poids à vide : 960 kg. Vitesse maximale : 182 km/h.

vissés sur le crâne. Quittant la ville, vous conduisez vite et dangereusement. Elle feint d'avoir peur et se blottit contre vous à chaque courbe un tant soit peu prononcée. Elle adore ça. La Giulia bondit de virage en virage. Les pneus crissent, entraînant la caisse dans des déhanchements chorégraphiques. Agile, le spyder se joue pourtant des départementales tortueuses de l'arrière-pays cannois, grâce au couple généreux de son vigoureux 1600 cm³, l'un des plus brillants moteurs de sa génération. La puissance reste toujours disponible, le bloc milanais étant admirablement secondé par une boîte de vitesses aussi bien étagée

qu'agréable à manier. Assurément la meilleure transmission de l'époque, avec son homologue Porsche bien entendu. Vous arriverez à temps à Saint-Paul-de-Vence pour lui offrir le déjeuner à l'auberge de la Colombe d'Or que vous lui avez promis...

Plus puissante que la Porsche, l'Alfa Romeo se prévaut d'accélérations supérieures. La 1600 standard abat le 0-100 km/h en moins de treize secondes, une Veloce bien réglée devant pouvoir faire tomber ce chiffre d'une à deux secondes. La vitesse de pointe oscille alors entre 170 et 180 km/h. Cerise sur le gâteau, le cinquième rapport lui permet d'affronter

Exposé aux éléments, le pilote du spyder vit intensément chaque trajet. Les moins résistants auront peut-être commandé le rare hard-top optionnel, bien utile pour pleinement profiter de sa monture durant les longs mois d'hiver.



OLIVIER FISCH (SPYDER GIULIA 1965) : "JE L'UTILISE ASSEZ PEU, MAIS À CHAQUE FOIS QUE JE LA SORS, LE PLAISIR RESTE INTACT"



Amateur de belles Italiennes, Olivier a la chance de posséder une voiture de famille. Il nous explique : "J'ai hérité du spyder de mon oncle, qui l'avait achetée en 1980. Elle était déjà en très bon état, et il s'était simplement contenté de refaire la sellerie et la capote, un peu fatiguées. Le moteur a

été remis à neuf il y a quelques années, il fonctionne maintenant au sans-plomb. Le vilebrequin a été également rectifié. La caisse était saine, mais j'ai dû la faire repeindre à cause d'un malencontreux accident : le rideau métallique de mon garage s'est en effet refermé un jour sur le coffre, ce qui a

provoqué quelques dégâts. Aujourd'hui, mon Alfa totalise environ 60 000 km. Je l'utilise assez peu, mais à chaque fois que je la sors, le plaisir reste intact". Olivier songe parfois à vendre sa Giulia, mais se ravise toujours. Un modèle épargné par la rouille n'est pas si facile à dénicher...

l'autoroute sans mouliner intempestivement. L'Alfa Romeo s'adapte donc aux conditions de circulation actuelles sans aucune difficulté. L'endurance de la machine n'est d'ailleurs pas à remettre en cause, ce sera plutôt la résistance des passagers qui déterminera la longueur des étapes. Car le spyder n'offre pas un environnement intérieur des plus chaleureux, sa finition désinvolte ne suscitant guère le plaisir des sens. Les garnitures de skaï noir et la tôle apparente des contre-portes dominant un habitacle exigu, peu accueillant pour les personnes de grande taille. L'équipement est minimaliste, le pare-brise est dépourvu de pare-soleil, et les

défecteurs désespérément fixes. On oubliera vite ces quelques déconvenues en se laissant charmer par les vocalises du double arbre, toujours très docile, et même rageur au-dessus des 4500 tr/min. Moins "sérieuse" que sa rivale de Zuffenhausen, l'Alfa s'en distingue par son caractère primesautier, moins "technique" que cette dernière, en somme. Peu importe l'essieu arrière rigide, qui a fait tant couler d'encre. Convenablement guidé, il prévient suffisamment à l'avance un éventuel décrochage. Comme pour la Porsche, il suffit de lire le mode d'emploi avant de s'en servir, et d'en profiter ensuite sans retenue... ●

④ Guide d'achat

Si j'avais un marteau*

Pièces de choix très recherchées par les amateurs, le cabriolet 356 comme le spyder Giulia réclament des soins réguliers et attentifs pour donner le meilleur d'elles-mêmes...

En regard des multiples déclinaisons construites au fil de son interminable carrière, l'achat d'une 356 doit faire l'objet d'une minutieuse vérification des numéros de série. Il faut s'assurer que le modèle convoité soit conforme à l'origine, équipé du "bon" moteur correspondant au "bon" millésime. La mécanique, solide et bien conçue, se montre fidèle à sa proverbiale réputation de robustesse ; à condition toutefois de prendre conscience que la cousine de la Volkswagen fait appel à des solutions techniques plus sophistiquées qu'il n'y paraît de prime abord. Les pièces ont été fabriquées selon un usinage très précis, gage de leur fiabilité. De fait, les économies "de bout de chandelle" sont à proscrire et l'intervention de l'homme de l'art s'avère souvent nécessaire. Le département Porsche Classic dispose à ce titre d'un épais catalogue.

L'enfer c'est la rouille

Les tarifs pratiqués, certes élevés, offrent la garantie d'une qualité irréprochable. La caisse est très sensible à la corrosion. Les traitements protecteurs étant inexis-

tants à l'époque et les tôles employées s'avérant plutôt médiocres – notamment chez Karmann – ont décimé nombre d'entre elles. Les points névralgiques à vérifier sont nombreux. Pour l'avant, citons le bac à batterie sous le capot avant, le plancher du coffre, les passages de roue, les supports de pare-chocs et de cric. Parmi les autres grands classiques, le plancher est souvent atteint, de même que les longerons latéraux et les bas de caisse. La rouille aime aussi se nicher dans la jupe arrière, les ancrages de suspension et les supports du moteur. La Giulia rencontre peu ou prou les mêmes problèmes, pâtissant d'une qualité de fabrication fort peu rigoureuse. La caisse, assemblée sans grand soin avec des aciers de mauvaise qualité, se montre très sensible à la corrosion. Les corps creux, dépourvus de toute protection, rouillent abondamment. Les infiltrations d'humidité ont tôt fait de gangrener les longerons. Le plancher et le fond du coffre sont souvent pourris. La jupe arrière, les passages de roue, les bas de caisse et de portières, ne sont pas épargnés non plus. L'électricité, peut donner aussi des signes de faiblesse, dans la plus grande tradition italienne. La finition très moyenne de l'habitacle a souvent mal vieilli. Pour ne

Mal protégé contre la corrosion, souvent maltraité par le passé, le spyder Alfa est devenu relativement difficile à dénicher en bon état. Si vous trouvez la perle rare, n'hésitez pas à investir...

**If I had a hammer (The Hammer Song) est une chanson populaire américaine écrite en 1949 par Pete Seeger et Lee Hays. Mais c'est la version de Trini Lopez en 1963 qui sera la plus célèbre. La même année, elle est adaptée en français par Claude François.*



rien arranger, certains accessoires manquants ne sont pas forcément évidents à dénicher. Si les véhicules outrageusement maquillés ont tendance à disparaître – la cote élevée du modèle justifie une restauration digne de ce nom – il faut néanmoins rester vigilant. La partie mécanique vient heureusement éclaircir ce sombre tableau. Car un exemplaire sain et bien mené demeure très fiable. Le bloc double arbre, agréable et très endurant, nécessite cependant un temps de chauffe très long, à cause de la grande quantité d'huile contenue dans la carter. Sa longévité en dépend. La disponibilité en pièces mécaniques est excellente, de nombreux spécialistes se partageant le marché. L'amateur n'a que l'embarras du choix, il lui faudra sélectionner avec soin la meilleure qualité possible, quitte à payer le prix fort. Pour autant, il ne le regrettera pas...

La Giulietta 1300 de première génération peut dépasser aisément les 30 000 €, et friser les 40 000 € dans sa variante Veloce. La Giulia 1600, peut-être

moins "pure", se révèle néanmoins plus docile dans la circulation actuelle, notamment les derniers modèles équipés de disques.

Valeurs sûres

Une 1600 standard dépasse elle aussi les 30 000 €, la Veloce pouvant prétendre, quant à elle, à près de 40 000 €, à l'instar de la 1300 Veloce. Le cabriolet Porsche, pour sa part, s'offre en une multitude de versions. Les Pré-A, les A ou les speedsters, adulés des aficionados, demeurent très rares. De fait, les cours s'envolent et un speedster ne se dénichera pas en dessous des 150 000 €. Au demeurant, les 356 les plus courantes, les séries B et C, sont aussi les plus faciles à vivre. Il faut compter un minimum de 50 000 € pour une version de base, les ultimes SC modernisées approchant les 100 000 €. Quant à dénicher un cabriolet Carrera 2, prévoyez un budget d'au moins 270 000 €. ●

L'entretien d'une Porsche ne doit pas être confondu avec celui d'une "vulgaire" Volkswagen. Les pièces sont chères et l'intervention du spécialiste souvent nécessaire. Quant au double arbre milanais, réputé robuste, il nécessite un temps de chauffe conséquent avant de s'emballer dans les tours.

ADRESSES UTILES

• **Les clubs**
Saluons le dynamisme du Porsche 356 Club de France (www.356typepad.fr) et de l'Alfa Classic Club

de France (www.alfaclassicclub.fr), ainsi que leurs présidents respectifs, Marc Gosselin et Philippe Jacquot.

• **Les spécialistes**
Pour la 356, citons l'incontournable structure

Porsche Classic, et son antenne à Vélizy (www.centreporsche.fr), mais aussi des ateliers de restauration réputés comme ZS Style (www.zsstyle.fr) ou Jean Lain Vintage (www.jeanlainvintage.com).

Pour la Giulia, mentionnons le garage Italia Classic (www.italia-classic.com), la carrosserie Daniel (www.carrosserie-daniel.fr) ou encore le fournisseur de pièces détachées VHB (www.alfa-vhb.fr).