

LE CHANT DU CYGNE

Tout avait commencé en 1954 avec le Speedster, concept attrayant de cabriolet léger, performant et abordable, qui reflétait la joie de vivre et les espoirs d'une jeunesse éprise de liberté, essayant d'oublier les sombres années d'après-guerre. Le succès fut immédiat, aidé par des stars de Hollywood auxquelles cette génération s'identifiait. Le temps passa, James Dean avait disparu, le Speedster fut remplacé par le Convertible D, puis par le Roadster jusqu'à ce que la production s'éteigne en 1962.

Texte Hilaire Photos Frank Camuzat





Le Roadster se veut une version sportive de la 356 parce que le plus dépouillé de la gamme. Il n'en demeure pas moins agréable au quotidien.

Au début des années 50, la toute jeune marque Porsche avait conquis les Américains, en particulier les Californiens qui, plutôt friands des petits cabriolets anglais, s'étaient soudain pris de passion pour les machines de Stuttgart. Le Speedster avait leur préférence et, depuis 1954, ils en avaient absorbé la quasi-totalité de la production. Plus que l'évident phénomène de mode, le léger "bathtub" était surtout une excellente voiture de compétition qui pouvait tenir en respect bien des engins plus puissants. Seulement, en 1958, les ventes commencèrent à décliner. La clientèle sportive lui préférait maintenant le coupé Carrera plus performant et plus rigide, et la vieille Europe, à cause de son climat moins favorable, n'avait jamais été très emballée par les finitions trop spartiates du concept. Porsche régita rapidement. Le 31 juillet 1958, il adressa une lettre de trois pages

à ses concessionnaires décrivant la remplaçante du Speedster. Toujours plus dépouillée et meilleur marché que le Cabriolet, elle présentait quelques améliorations par rapport à son prédécesseur, supposées répondre « à une demande plus globale, étant un bon compromis entre la voiture de Sport et de tourisme ». Le memo indiquait aussi qu'elle serait fabriquée par le carrossier Drauz à Heilbronn, alors que Reuters continuait à fabriquer les Coupés, Cabriolets et Coupés Hardtop. Le nom Convertible D (D pour Drauz) sera retenu, après avoir essayé un "Speedster D" qui provoqua le tollé général chez les aficionados du Speedster. Produit de septembre 1958 à septembre 1959 à 1300 exemplaires, le Convertible D sera plébiscité par la presse qui avait apprécié ses principales modifications : un plus grand pare-brise, une nouvelle capote avec une plus grande vitre arrière, des sièges plus confortables que les précédents baquets, mais dont le dossier

- 1 Les courbes arrière du Roadster sont différentes de celles du cabriolet, pour une ligne plus fluide.
- 2 Les magnifiques enjoliveurs chromés recouvrent l'intégralité de la roue.
- 3 Le réservoir a été abaissé pour offrir une meilleure capacité du coffre.
- 4 Le moteur S90 1 600 cm³ est le meilleur compromis pour le Roadster.
- 5 De profil, surtout dans cette combinaison de couleurs, le Roadster rivalise d'élégance avec des productions plus latines.
- 6 La finition de chaque détail est exemplaire.
- 7 Le capot moteur porte désormais deux grilles de refroidissement.

n'était toujours pas rabattable, des véritables vitres latérales, des vide-poches sur les garnitures des portières, un lave-glace, un tonneau-cover, la pré-installation radio et le cendrier sur le tableau de bord. Il était mû par le 1600 de 60 ch ou le 1600S de 75 ch.

Puis le Roadster
En septembre 1959 Porsche présenta au Salon de Frankfort un nouveau modèle profondément remanié pour satisfaire aux normes américaines : la 356 B, sous un nouveau nom de code carrosserie T5. Les phares et les pare-chocs sont positionnés plus haut, le capot est moins plongeant et les jupes avant et arrière sont redessinées. Si les moteurs 1600 et 1600 S sont toujours de la partie, ils sont maintenant coiffés par une nouvelle version haut de gamme : le 1600 Super 90 (de 90 ch) équipé de cylindres en alliage léger et de deux carburateurs Solex. Les freins à tambours sont désormais d'un diamètre de 279 mm





Grâce à la qualité de sa construction, le Roadster traverse le temps sans dommage.



et munis d'ailettes de refroidissement. La boîte de vitesses type 716 est remplacée par la 741 à quatre rapports synchronisés. La gamme se compose toujours du Coupé et du Cabriolet, mais le convertible D change encore de nom pour s'appeler désormais Roadster.

La philosophie reste intacte: plus dépouillé que le Cabriolet, il restait néanmoins confortable et utilisable au quotidien. Version d'entrée de gamme et donc meilleur marché, il était le produit d'appel des concessionnaires qui les commandaient pour leurs show-rooms dans des couleurs populaires, Ivory, Signal red, Ruby red ou Silver grey, ce qui fait que très peu de Roadster ont fait l'objet à l'époque de commandes spéciales dans des couleurs plus... sexy.

Jusqu'à la fin de l'année 1961 le Roadster sera produit à 2404 exemplaires par les Carrosseries Drauz. Mais en 1962, alors qu'arrive la série T6, la construction en est

1 Le Roadster reste une version dépouillée.

2 Le pare-chocs arrière volumineux incorpore les sorties d'échappement dans les butées depuis la 356B-T5.

3 Les sièges du Roadster sont plus confortables que les baquets du Speedster...

4 Le tableau de bord est plus sommaire (et sportif) que celui du Cabriolet.

5 Le Roadster T6 est équipé de vide-poches bien pratiques.

6 Le petit pare-brise au châssis chromé donne toute sa personnalité au Roadster.

confiée à d'Ieteren SA Frères en Belgique, qui n'en assemble que 249 exemplaires jusqu'à ce que le modèle soit définitivement abandonné avant même la fin du millésime, faute de demande. Lorsque la 356C est présentée, le Roadster n'est plus au catalogue, la clientèle lui préférant le cabriolet mieux équipé.

Roadster T6

L'exemplaire Slate Grey que nous a confié Serge Heitz est donc l'un de ces Roadster de la dernière série. La voiture boudée des clients en son temps est devenue un objet rare donc recherché. Il est bien sûr matching numbers et il a fait l'objet d'une restauration de très haut vol, aussi bien pour la partie mécanique que pour la magnifique sellerie en cuir rouge et la carrosserie.

Le modèle T6 avait encore bénéficié de nombreuses évolutions. Son capot moteur, par exemple, est plus large, percé

de deux grilles de refroidissement, et le capot avant plus anguleux. Le réservoir d'essence est positionné plus bas pour favoriser le volume du coffre et l'orifice de remplissage est désormais encastré sous une trappe dans l'aile avant droite. Une commande d'essuie-glace à réglage progressif et un rétroviseur anti-éblouissement complètent l'aménagement intérieur. Plus léger que le Cabriolet et équipé de deux grilles de refroidissement, le Roadster T6 offre d'excellentes performances et un comportement routier sûr et efficace, la S90 étant équipée en série d'une barre stabilisatrice arrière comme sur les coupés Carrera.

Avec le Speedster, toute la série des Convertible D et Roadster figure maintenant parmi les 356 les plus recherchées. Mais le Roadster dans sa version T6, plus pratique, confortable et abouti, reste le plus adapté à une utilisation GT. Notre exemplaire en étant l'exemple parfait. ♥