



# TRILOGIE

**Dans la galaxie Porsche, le Speedster et ses deux évolutions sont considérés comme les premiers modèles emblématiques. Ils allient légèreté, performances et fiabilité, qualités qui allaient devenir la marque de fabrique de Porsche et établir sa réputation. Alors qu'à l'origine Ferry n'avait pour but que de produire une voiture plus abordable, elles sont aujourd'hui les 356 les plus recherchées.**

Texte Hilaire Photos Frank Camuzat

Lorsque le premier Speedster se lance à la conquête des Etats-Unis (notamment de la Californie) à partir de septembre 1954, Porsche est déjà une marque reconnue et en pleine expansion.

On en oublie souvent que ses premières années d'existence n'ont pas toujours été aussi faciles. D'abord, ce n'est que vers la fin de 1949 que Ferry a pu récupérer l'usine de Stuttgart, occupée par les Américains. Mais les finances étaient encore limitées, bien entamées par la caution versée aux autorités françaises pour la libération de Ferdinand Porsche, payée grâce à la commande de Perio Dusio d'une voiture de Grand Prix, la Cisitalia 360, véritable prouesse technique à quatre roues motrices, équipée d'un moteur de 12 cylindres développant 500 ch, seule capable de remettre en question la supériorité de l'Alfa Romeo 158.

Porsche cherchait des investisseurs. C'est en partie grâce aux fonds apportés par Bernhard Blank, hôtelier zurichois, que la production de la 356 a pu démarrer. Citoyen suisse, il pouvait circuler librement dans l'Europe d'après-guerre et devint ainsi distributeur mondial pour Porsche. Il exposa au Salon de Genève 1949 un coupé Gmünd à toit ouvrant et un cabriolet carrossé chez Beutler, et récidiva l'année suivante. Mais parce qu'il n'a vendu que quarante-trois coupés et huit cabriolets en deux ans, il a décidé de ne pas reconduire sa participation au Salon de Genève 1951. Mal lui en a pris car en peu de temps, beaucoup de choses allaient changer.

## Sur orbite

Fin 1949, Porsche avait pu rapatrier ses activités de Gmünd à son usine de

Stuttgart, ce qui facilita beaucoup la production. Mais surtout, deux rencontres seraient décisives pour la suite de son développement. Deux hommes: Auguste Veuillet et Max Hoffman.

Auguste Veuillet a été le premier importateur de Porsche en France par l'intermédiaire de sa Société Sonauto, créée en 1948. Peu avant le Salon de Genève de mars 1951, il invita la presse à faire connaissance avec son propre coupé Gmünd bleu Adriatique, sur le circuit de Monthéry, pour démontrer les capacités de la petite 356. Il établit une série de records de vitesse avec 143,89 km/h de moyenne sur plusieurs tours. La publicité engendrée par ce genre d'initiatives incita Bernhard Blank à réviser ses plans et à faire l'impossible pour participer, à la dernière minute, au Salon de Genève qui ouvrait le 8 mars 1951. Malheureusement, il ne restait qu'un tout petit espace mal situé, et le nom de Porsche ne figurait même pas au catalogue du Salon. Furieux, Ferry lui retira son mandat de distributeur mondial et Blank redevint simple agent.

A force d'acharnement, Veuillet persuada ensuite Ferry de participer à l'édition 1951 des 24 Heures du Mans. Ferry craignait que ses coupés ne soient pas bien accueillis, les rancœurs de la Seconde guerre mondiale étant toujours très vivaces. Par sa ténacité légendaire, Auguste Veuillet obtint gain de cause et remporta sa classe. L'usine décida ensuite, le 29 septembre, d'utiliser les coupés du Mans, pour établir une série de records à Monthéry. Les retombées publicitaires furent telles que les petites 356 étaient maintenant demandées partout dans le monde. De Londres, où elles seront exposées pour la première fois en conduite à droite au Earls' Court Auto Show à l'Afrique du Sud, en passant par l'incontournable marché américain grâce à Max Hoffman, la success story allait commencer.

Hoffman avait rencontré Ferry Porsche au Salon de l'Auto de Paris, et tout de suite des liens d'amitié s'étaient créés entre les deux hommes. Autrichien basé à New York, il importait des voitures européennes depuis la création de la Hoffman Motor Company en 1947. Il sera même le premier importateur VW. Visionnaire, il est à l'initiateur de plusieurs modèles spécifiquement développés pour son marché, dont l'un des plus emblématiques reste sans aucun doute la



Les pare-chocs intégrés n'altèrent pas la ligne.



Le pare-brise du Convertible D est plus haut, l'encadrement plus épais.



Le Roadster se rapproche encore de la version Cabriolet.

Mercedes 300 SL "Gullwing". Il a immédiatement compris le potentiel de la 356. Et puisqu'il avait obtenu le statut d'importateur Porsche pour les USA, il exposa quelques coupés et cabriolets dans son showroom de Park Avenue, à New York (une concession qui existe toujours sous l'enseigne Mercedes). Le succès fut immédiat. Devant la demande grandissante et l'utilisation sportive de ces modèles (surtout sur la côte ouest), Max Hoffman et son distributeur à Los Angeles Johnny von Newmann, tous deux excellents pilotes, demandèrent à Porsche d'envisager une petite série de cabriolets plus légers en aluminium: le Roadster America rafla quelques belles victoires, mais son prix excessif de 4500 dollars limita sa diffusion à dix-sept unités. Deux ans plus tard, Max Hoffman réussit à convaincre Ferry de produire un cabriolet léger, en acier cette fois, pour un prix de vente inférieur à 3000 dollars. Le Speedster, dessiné par Erwin Komanda, était né.

### Speedster

Dans l'Amérique du début des années 50, en plein boom économique, la compétition automobile est en pleine effervescence. Les coupés 356 étaient déjà très compétitifs et survolaient la concurrence, mais ils étaient chers parce que bien équipés. Von Newmann connaissait bien sa clientèle de jeunes pilotes bouillonnants: « Ils veulent une voiture légère, pas trop chère, qui leur permette de se faire admirer par la gent féminine sur Sunset boulevard le samedi soir et d'en découdre sur les circuits le dimanche ». Difficile pour Ferry d'accepter le concept d'une voiture peu chère, mais von Newmann avait les arguments. Dès qu'il reçut son premier Speedster, il organisa une garden-party autour de la piscine de sa maison de Beverly-Hills, avec des journalistes et de bons clients. Le week-end suivant, il engagea sa voiture à Torrey Pine, près de San Diego et remporta la classe 1500 cm<sup>3</sup>. Le lundi, ses clients faisaient la queue pour commander leur nouveau Speedster. Ce fut le raz de marée immédiat, le marché américain rafla toute la production de Speedster. Neuf mois durant, les Européens n'en ont pas vu la couleur!

Le pari de la voiture peu chère était gagné. Alors qu'un coupé bien équipé atteignait 5500 dollars, on pouvait commander un Speedster sans option pour 2995 dollars. Sa production commença en 1954 sur la base de la pré-A. Des panneaux de tôle sont soudés pour rallonger le capot arrière et se raccorder à la base de l'habitacle légèrement raccourci. Il est reconnaissable à son pare-brise neuf centimètres plus bas que le Cabriolet, fortement incurvé et encadré par un mince profilé en U. Sa capote est minimaliste et disparaît entièrement dans la carrosserie une fois repliée. Les portes plus basses n'ont que de simples panneaux amovibles au lieu des vitres, les sièges baquet rudimentaires sont spécifiques. Le tableau de bord est entièrement nouveau, avec deux gros instruments surmontés d'un plus



Les sièges baquet minimalistes.



Le Convertible D a des sièges de Cabriolet.



Le Roadster a un nouveau volant noir.

## 356 SPEEDSTER, CONVERTIBLE D & ROADSTER • CLASSIC

La capote légère disparaît sous la carrosserie.



La capote est plus haute, mais spécifique.



Les pare-chocs sont positionnés plus haut.



petit, logés directement derrière le volant sous une corniche bombée. L'offre Speedster se composait de deux motorisations : le 1500 Dame (type 546 de 55 ch) et le 1500 S (type 528 de 70 ch). Léger, le Speedster offrait des performances bien supérieures au Cabriolet à motorisation équivalente.

Le millésime 1956, qui entre en production fin 1955 avec toutes les 356 A, se caractérise par de nouveaux pare-chocs installés sensiblement plus haut, des roues de 4,5x15" (3,25x16" sur la pré-A) et un nouvel agencement de tableau de bord. La nouvelle poignée de capot est désormais ornée de l'écusson Porsche dessiné l'année précédente, par Ferry, à la demande de Max Hoffman. Ce sont les nouveaux 1600 de 60 ch et 1600 S de 75 ch qui prennent le relais dans la gamme "Standard" et le Carrera quatre arbres de 110 ch coiffe désormais la gamme.

Le Speedster de notre trilogie est un remarquable 1600 de 1957, qui a passé toute son existence sur les îles Canaries entre les mains d'un seul propriétaire. Il est dans un état de conservation rarissime, sa carrosserie porte encore toutes ses tôles d'époque. Sa mécanique, d'origine elle aussi, a été refaite et développe ses 60 ch. Revêtu d'une robe blanc ivoire, avec son intérieur rouge, il est la représentation parfaite du modèle T2, deuxième génération de la 356 A. Observez ses lignes fluides, cette pureté que rien ne vient altérer. Sa conduite légère ramène à des sensations depuis longtemps oubliées. Celui que les Américains appelaient le "bath-tube" reste aujourd'hui une des Porsche les plus emblématiques. Mais à court terme, sa cohabitation avec le Spyder 550 et le performant coupé 356 équipé du même moteur Carrera, ont finalement remis en question la définition du spartiate Speedster, qui sera remplacé en 1958 par le plus confortable Convertible D.

### Convertible D

Initialement baptisé Speedster D, dénomination que les Américains n'ont pas voulue, le Convertible D (pour Drauz, carrossier de Heilbronn) est moins radical que son prédécesseur. Il est conçu autour de la même carrosserie, mais gréé d'un pare-brise plus haut à l'encadrement plus épais, de vraies glaces latérales disposant d'un mécanisme à manivelles ainsi que d'une capote "normale". Les baquets sont abandonnés pour les sièges plus confortables du Cabriolet. La ligne générale est soulignée de baguettes chromées et certains modèles disposent de deux grilles sur le capot moteur.

Comme tous les autres nouveaux modèles de la gamme, il est équipé de porte-fusées renforcés. La production atteindra 1330 exemplaires, avant qu'il ne disparaisse du catalogue à la fin du millésime, lorsque la 356B chasse du catalogue la 356A dont il est dérivé. Fin 1959, pour le millésime 1960, il cède sa place au Roadster.



Pour la première fois, l'écusson apparaît.



Le 1 600 de 60 ch se dévoile sur la 356A.



Le même 1 600 est reconduit sur le Convertible D.



Le pare-chocs est muni des renforts US.



Les roues sont en 15".



Les premiers Roadster sont toujours assemblés chez Drauz.



Le 1 600 Super90 compense les pertes aérodynamiques de la 356B...

## 356 SPEEDSTER, CONVERTIBLE D & ROADSTER CLASSIC

Le design original signé Komenda, sur une idée de Hoffman



Comme le Speedster ivoire, ce Convertible D est une 1<sup>re</sup> main jamais restauré, à l'exception de son 1600 cm<sup>3</sup> de 60 ch. Lui aussi a passé toute son existence coupé du continent, en Sicile. Si sa ligne est un peu moins fine, elle reste une véritable splendeur surtout dans cette teinte bleue associée à un intérieur beige. Pour une voiture moins onéreuse que le Cabriolet, la finition reste exemplaire et ses performances intéressantes grâce à un poids moindre. Offrant un très grand plaisir de conduite, plus pratique sur de grandes distances, il est aujourd'hui extrêmement recherché. Et si sa cote est inférieure à celle du Speedster, les experts s'accordent sur le fait qu'elle devrait vite se resserrer.

### Le Roadster

A la présentation de la 356 B au Salon de Francfort de 1959, un cabriolet dépouillé fait toujours partie de la gamme. Il est dans la suite logique du Convertible D et son nom, Roadster, fait référence aux Roadster America. La 356 B, référencée comme programme T5, sera considérablement modifiée au niveau esthétique pour répondre à de nouvelles normes (américaines en particulier). Les pare-chocs sont plus hauts et plus épais, et les phares positionnés plus haut altèrent le profil des ailes, ce qui ne nuira pas qu'au design... Pour compenser la perte aérodynamique, un nouveau moteur voit le jour, le 1600 Super90 de 90 ch. Le Roadster conserve ses montants de pare-brise chromés et reste produit par Drauz avant que sa fabrication ne soit confiée à d'Ieteren, à Bruxelles, en mars 1961. Il pèse toujours 30 kg de moins que le Cabriolet malgré ses lève-vitres et des sièges confortables. Son nouveau tableau de bord met l'accent sur son caractère fonctionnel et sportif. Le Roadster sera finalement abandonné en 1962, la demande étant plus forte pour le Cabriolet définitivement mieux équipé et plus confortable. La 356 C ne connaîtra donc pas cette version dépouillée du Cabriolet. Notre Roadster est une rare Super90, version dont l'équipement standard comprenait une barre stabilisatrice arrière, comme sur les Carrera. Il a été entièrement restauré en carrosserie comme en mécanique. Sa livrée gris métallisé à l'intérieur rouge est un vrai classique, commune à beaucoup de Roadster. Sa motorisation lui permettait de très bonnes performances, ce qui en fait aujourd'hui un objet extrêmement recherché.

La qualité de ces trois modèles est exempte de reproches. La demande reste soutenue pour ces autos d'exception, malgré une certaine stagnation sur les prix observée lors des ventes aux enchères de février à Paris, qui a fait craindre un retournement du marché par certains observateurs. Mais les professionnels -comme Serge Heitez qui nous a confié ces trois modèles- s'accordent sur une réalité: le beau et rare restera toujours une valeur sûre, inaccessible à beaucoup d'entre nous. Mais n'est ce pas cela qui nous fait rêver? ♥



Le nom mythique apparaît pour la première fois en 1954.



Le Speedster offre deux petites places arrière.



Le Speedster est la première 356 à offrir un pare-brise bombé.

Le Convertible D conserve la carrosserie du Speedster.



Protections arrière en option.



Les Speedster, Convertible et Roadster, auront leur tableau de bord sportif spécifique.



L'habitabilité arrière du Roadster n'a pas évolué.

Génération B: les phares sont plus hauts, dans de nouvelles ailes.



Un peu moins de rondeur pour le Roadster.



Les vide-poches, signes de l'embourgeoisement du modèle...



L'habitabilité arrière n'a pas évolué entre les trois générations...