

EXPO 356 VIP • HAMBOURG



**356/2-021 Coupé
Gmünd 1949**

Voici l'un des tout premiers coupés de série, livré le 14 juin 1949 au gendre d'un industriel autrichien, en même temps qu'un second coupé que s'était commandé le beau-père! Le prix d'un coupé à l'époque représentait le sextuple du salaire moyen brut autrichien. Après quelques mois d'utilisation, le gendre a un accident avec une moto. Sa mère lui dit alors: « Compte tenu de la petite taille de ta voiture, personne ne la voit. Fais la repeindre dans une couleur plus visible! » Retournée à Gmünd pour les réparations, et la voiture ressort... rouge. Quelque temps après, un fermier passait par là avec son taureau. Vous imaginez la suite: Le taureau, devenu fou à la vue de la 356, s'est énervé sur la voiture... qu'il a été décidé de repeindre en noir! Aujourd'hui, en fin de restauration, elle a retrouvé sa couleur originelle qui se rapproche du "gris mode".

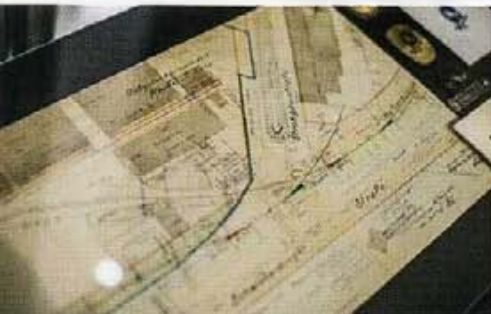
VERY IMPORTANT PORSCHE

Des expositions thématiques sur les 356, on en a vu des dizaines. De toutes sortes, plus ou moins réussies. Mais quand les Allemands sont aux commandes, en général, on n'est pas déçu. Si en plus, l'expo est organisée au sein du Prototyp Museum à Hambourg, on est certain de pouvoir y courir les yeux fermés! Texte et photos Rémi Dargegen

A lors quand on a vu arriver le communiqué de presse annonçant l'exposition "356 VIP", on n'a pas hésité longtemps à braver le froid qui s'est installé dans le nord de l'Allemagne pour vous ramener quelques clichés, et vous donner vous aussi l'envie d'aller faire un tour sur place. On n'a pas été déçu, loin de là! Il faut dire que la 356, c'est un peu l'obsession d'Olivier Schmidt et Thomas König, les deux fondateurs du musée. C'est par les 356 qu'ils ont commencé leur collection, en achetant les pré-A les plus intéressants qu'ils voyaient passer, à une période où personne n'en voulait. C'est ainsi qu'à une époque, on ne comptait pas moins de vingt-deux exemplaires équipés du fameux pare-brise en deux parties

dans leurs entrepôts! La thématique de cette exposition s'est donc imposée tout naturellement, comme un retour à leurs premières amours. Douze modèles sont réunis. On vous entend déjà vous offusquer: « Aller à Hambourg pour douze voitures? ». Oui, tout simplement parce qu'ils ont réuni les douze modèles les plus rares et les plus représentatifs de la gamme, de 1949 à 1964. Douze modèles impressionnants de détails, de différences, de subtilités d'évolution, mais aussi d'exclusivité. Douze modèles extraits de la collection Prototyp, de collections privées, mais également des réserves du Musée Porsche.

Pour vous offrir une pleine vision de l'exclusivité du sujet, voilà un petit tour d'horizon des forces en présence...





356/2-003 Cabriolet Beutler 1949

C'est le plus vieux modèle de la marque au monde après le fameux 356/001 du musée Porsche. Dès le départ, Porsche a externalisé la fabrication de ses carrosseries, et ce modèle fait donc partie des six autos carrossées par Beutler en 1949. Une des particularités les plus marquantes, ce sont ces hanches particulièrement rebondies, symbole des libertés prises par Beutler par rapport au dessin originel d'Erwin Komenda. Commandée à l'origine par un banquier zurichois, elle a ensuite été expédiée en Egypte, pour le neveu du Roi Faruk. Elle est plus tard revenue en Suisse, qu'elle n'a plus jamais quittée!



356/2-025 Cabriolet Keibl 1949

La voiture a été commandée par le premier client privé autrichien de la marque, qui a choisi de faire carrosser son châssis chez Keibl. Contrairement à Reutter, Keibl s'en tient au dessin de Komenda. Voilà ce qu'elle promet dans sa brochure publicitaire de 1948: « Pour ceux qui souhaitent profiter d'une vue libre et dégagée sur les magnifiques paysages montagneux et les lacs alpins de notre beau pays, sur les jolies villes et villages, alors le Cabriolet-Sport 356 répondra à vos souhaits. ». Effectivement, le pare-brise n'est maintenu que par un montant central chromé pour se passer de montants latéraux. C'est aujourd'hui le plus vieux cabriolet autrichien et le seul cabriolet Keibl survivant. En 1989, il est redevenu la propriété de Porsche.



356 C 1600 SC Cabriolet de Police 1964

Une des raisons de la célébrité de la 356 est d'avoir largement équipé la police. Les premières ont été livrées en 1957 à la Police de l'autoroute du land de Nordrhein-Westfalen. Suivront le Baden-Württemberg, les Pays-Bas, la Suisse et l'Autriche. Deux officiers patrouillaient quotidiennement entre 6 et 8 heures dans leur Porsche 356 également appelée "souris blanche". Le but était de rattraper rapidement les délinquants de la route, en s'évitant les poursuites interminables ou les barrages routiers. Les policiers n'avaient qu'à dépasser, et user des haut-parleurs et du panneau lumineux à l'arrière pour obliger le contrevenant à l'arrêt. A une époque où 41 personnes perdaient la vie quotidiennement sur les routes allemandes, c'était une véritable démonstration de force pour la police. Les dix derniers cabriolets de Police ont été produits en 1966 pour les forces de l'ordre hollandaises, donc bien après l'arrêt officiel de la production des 356.

**356 C 2000 GS Carrera 2 1964**

La Carrera 2 reste le modèle le plus abouti de la dynastie 356, et le premier équipé de freins à disque. En 1961, apparaît la Carrera "2" dans la gamme, 2 en référence à la cylindrée, obtenue par allongement de la course à 74 mm, et un alésage de 90 mm. La production démarre en avril 1962 avec un volume prévisionnel de 100 exemplaires, afin d'homologuer la Carrera 2 en catégorie GT. Les chaînes tourneront finalement davantage, la Carrera 2 étant la plus appréciée de toutes! Ce sont finalement 436 Carrera 2 qui seront produites, 310 sur base de 356 B, et 126 sur base de C. La Carrera 2 était la première Porsche de route à passer sous la barre des dix secondes au 0 à 100 km/h de façon répétée. De l'avis de tous, c'est la 356 qui faisait tourner toutes les têtes

**356 1500 S USA DeLuxe Cabriolet 1953**

A partir de mi-1952, la 356 évolue, esthétiquement et techniquement. Les changements les plus visibles sont le pare-brise d'un seul tenant plié en son centre, et les pare-chocs détachés de la carrosserie. L'autre nouveauté, c'est le moteur 1500 Super, Type 528, déjà installé dans un certain nombre de voitures de course, clients ou usine, comme les coupés aluminium 356 SL, ou les premiers prototypes de 550 Spyder. Au motif de la concurrence internationale, Porsche décide d'installer ce moteur sur quelques versions US spéciales, comme les America Roadster. Cet exemplaire a également bénéficié de finitions particulières comme l'intérieur cuir, ou encore une épaisseur de peinture "vert Palme" supplémentaire, soit deux kilos!



356 A 1500 Carrera GT Speedster 1957

En 1954, le Speedster est introduit en tant que modèle Export sur le marché US comme successeur de l'America Roadster. Une version de sport ouverte de la 356, avec pare-brise plus court, capote simplifiée, vitres latérales amovibles, sièges baquet, et moteurs 1500 ou 1500 Super plus performants. Le succès aux USA est tel qu'il arrive sur le marché européen en 1955. Ce Speedster est un des vingt-sept produits pour la course, avec un moteur quatre arbres plus puissant de 10 ch. Le pilote allemand Siegfried Günther a écumé les courses européennes à son volant jusqu'en 1963, remportant un nombre impressionnant de victoires. Il s'est également illustré en courses de côte, comme au mont Ventoux en 1959.



356 B 2000 GS-GT "Le raclor" 1963

Certainement la 356 la plus exotique. Sur le principe de la Carrera Abarth, deux coupés allégés ont été conçus. Ici sur une base de 356 B 2000 GS Carrera 2. Les deux autos ont été réalisées en aluminium par la Carrosserie Wendler, à Reutlingen, qui avait déjà l'expérience des carrosseries légères des 550 et 718. Au prétexte de silhouette marquante, avec leur lunette arrière particulière, elles ont reçu le surnom de "raclor". Ce dessin a été repris sur les coupés RS 61 du Mans, et sur le proto Wendler-Porsche, pièce permanente du Prototyp Museum. Le "raclor" a célébré ses débuts en course par une troisième place à la Targa Florio 1963 et une quatrième au Nürburgring au milieu d'une meute de Ferrari. Durant la saison 1963-1964, l'usine engage l'auto dans des courses sur circuit, jusqu'à Daytona, avec Edgar Barth et Herbert Linge. Il représente la fin d'une ère, ce sont les deux dernières autos de course carrossées en aluminium.



356 B 1600 Carrera GTL Abarth 1960

La version ultime des Porsche 356 Carrera est définitivement l'Abarth GTL, une GT plus légère produite par le turinois Abarth. Franco Scaglione ébauche une carrosserie aluminium à l'aérodynamique plus favorable, 140 kg plus légère que le coupé 356 de série. A l'arrière, le quatre arbres Type 692/3A qui équipera toutes les Carrera à partir de 1961. Pour un meilleur refroidissement du moteur, une trappe réglable est découpée sur le capot. Vingt et un exemplaires sont produits, vendus en un temps record. La voiture est particulièrement polyvalente, et utilisées tant par des privés que par l'usine, en courses de côtes comme en rallye ou en endurance. La Carrera GTL Abarth remporte le Championnat du Monde GT en moins de deux litres de 1961 à 1963, abonnée aux victoires de classe pendant des années à la Targa Florio, au Nürburgring, ou au Mans.





356 Cabriolet Gläser 1951

Après le retour de Porsche à Stuttgart, la production des carrosseries était toujours confiée à des ateliers extérieurs, l'usine étant toujours réquisitionnée par les forces US. En complément de Reutter à Stuttgart, Porsche fait appel à Gläser, en Bavière, pour la production des Cabriolet. Au total, 243 Cabriolet sont sortis des ateliers de Gläser entre 1950 et 1952. Cet exemplaire est l'un des vingt survivants. En 1952, Porsche met Gläser en concurrence avec Reutter. Les chiffres sont intraitables : Reutter n'a besoin que de 525 heures pour réaliser une carrosserie, quand Gläser en réclame 630. Cela entraîne la fin de la coopération entre Porsche et Gläser qui, finalement, perdait de l'argent.

356-5006 Coupé Reutter 1950

Cette auto a été découverte à l'abandon il y a deux ans, dans un jardin. Après examen, elle s'avère être la plus vieille 356 produite en Allemagne, après le retour à Stuttgart en mai 1950. L'un des six coupés confiés ce mois-là à Reutter, désormais réalisés en acier. Durant l'hiver 1949/1950, Erwin Komenda a modifié le dessin original, pour arrondir légèrement la voiture. Le capot moteur est légèrement plus haut, le toit plus large, le pare-brise plus plat et plus ample, juste un peu cintré aux extrémités pour améliorer la visibilité. Les petits fenestrons d'angles des coupés Gmünd peuvent donc disparaître. En revanche, les vitres latérales sont désormais moins hautes. Pas parce qu'on aurait abaissé le toit, mais parce qu'il est plus arqué, et la ceinture de caisse est relevée. C'est la première voiture à hériter du moteur Porsche Type 369, qui officiera jusqu'en 1954.



356 America Roadster 1952

Vous êtes en présence de l'un des dix-sept exemplaires de ce précurseur du Speedster, produits pour le marché américain. En 1950, Max Hoffman, l'importateur Porsche à New York, réclame déjà une version sportive, allégée, et meilleur marché de la 356, capable de rivaliser avec la Jaguar XK120. C'est la carrosserie Gläser qui sera mandatée en 1952 pour réaliser les dix-sept exemplaires (seize en aluminium et un en acier), selon les dessins harmonieux d'Erwin Komenda. Encore lui...