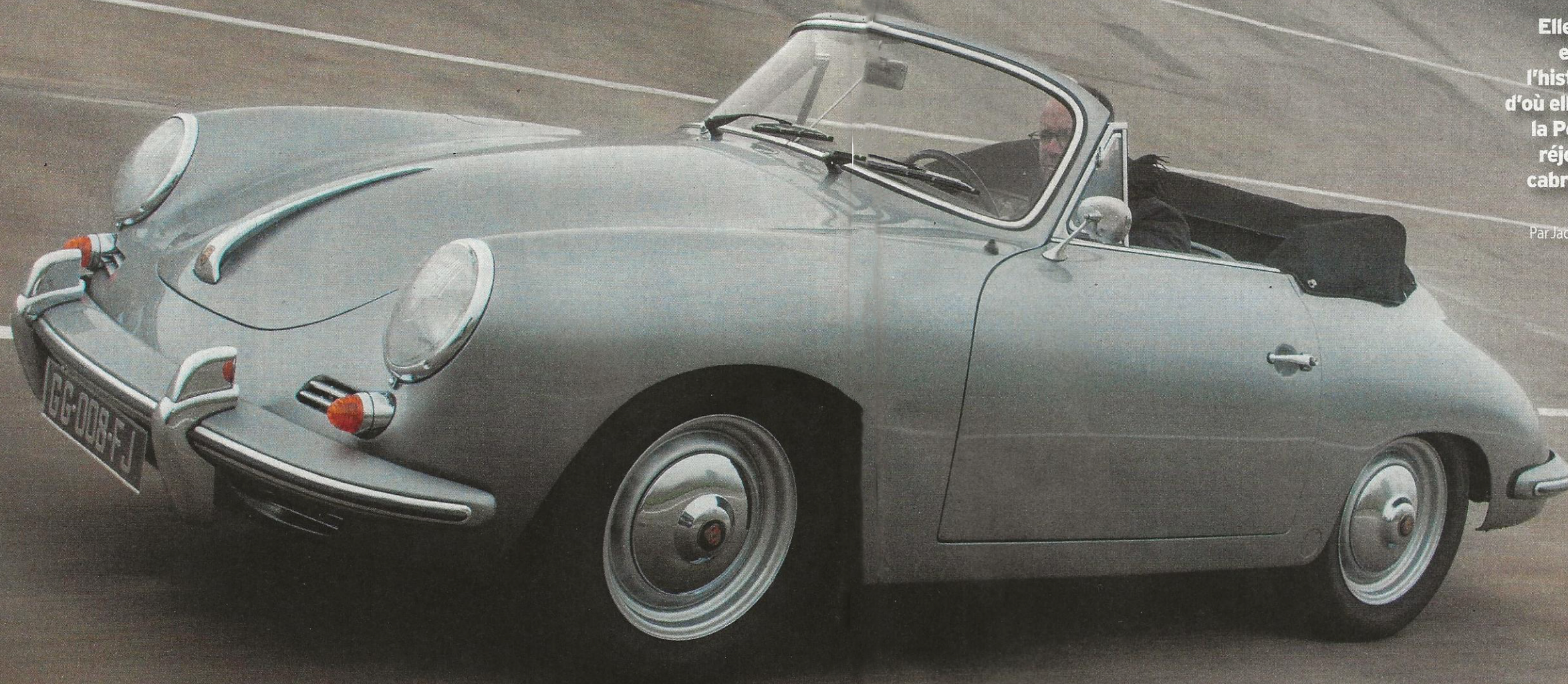


PORSCHE 356 CABRIOLET

Des racines et des ailes

Elle pose les fondations de la plus emblématique des sportives de l'histoire et permet aussi de savoir d'où elle vient. Les retrouvailles avec la Porsche 356 sont d'autant plus réjouissantes que cette version B cabriolet n'a pas que ses formes et ses ailes sensuelles pour elle.

Par Jacques Warnery - Photos: B. Asket-Virage Agency



- Puissance maxi : 90 ch à 5 500 tr/mn
- Vitesse maxi : 180 km/h
- Conso. Moy. : 9 l/100 km
- Cote : environ 160 000 €
- Production : 3 100 exemplaires environ

Motre Porsche 356 Cabriolet prend un malin plaisir à se démarquer dans un hall de vente de l'entité Cecil Cars pratiquement aussi garni qu'un musée d'automobiles sportives de collection. D'abord, parce que ses proportions atypiques permettent de la distinguer aisément dans cette forêt de longs rostres fièrement exhibés par ses voisines généralement anglaises et parfois italiennes. Son modeste 4-cylindres à plat logé derrière l'axe des roues arrière lui permet non seulement de conserver un capot pratiquement aussi court que les cheveux d'un militaire de carrière, mais aussi de décaler son habitacle vers l'avant. Ensuite, parce qu'elle taille plutôt petit: ses 4,01 m de long et son 1,67 m de large la rendent plus compacte qu'une grande majorité de ses copines de garage. Enfin, parce que ses formes rondouillardes se reconnaissent au premier coup d'œil. Notre modèle découvrable a beau s'offrir un superbe couvre-chef en toile qui l'empêche d'exhiber cette fameuse vitre de custode ovalisée, impossible de ne pas deviner les fondations du style de sa majesté 911, avec ses ailes avant épousant ses



▲ La 356 chausse du 15 pouces, ce qui est énorme pour l'époque. Les petites ouvertures sur les jantes permettent de refroidir les freins.



▲ Les minuscules feux arrière caractérisent la poupe de la 356. Le magnifique pare-chocs, doté de butoirs en inox, ne donne guère envie de prendre un petit choc en stationnement !

phares ronds, son porte-à-faux arrière surmonté d'un capot délicatement courbé et orné d'une grille d'aération. Sans le savoir, la 356 pose les bases de la sportive la plus emblématique de l'histoire, après un chemin semé d'embûches.

Fils de Ferdinand Porsche et travaillant au bureau d'études idoine fondé en 1931, Ferry rêve de mettre au point sa propre sportive, en récupérant un maximum d'éléments de la Coccinelle réalisée par son père. Censée rivaliser avec des modèles plus puissants grâce à son agilité et sa légèreté, la toute première 356 voit le jour le 8 juin 1948 dans les ateliers de Gmünd, sous la forme d'un prototype muni d'un 4-cylindres à plat 1.1 de 35 ch, installé en position centrale. Reposant sur un châssis tubulaire et doté d'une carrosserie en aluminium façonnée à la main, ce premier jet est jugé trop cher à produire. Les 50 modèles suivants réalisés dans les étroites installations autrichiennes et baptisés Porsche 356/2 Gmünd implantent leurs mécaniques en porte-à-faux arrière et sont techniquement bien plus proches de cette fameuse Coccinelle. La Pré A sort en 1950 et se voit remplacée par la A à partir de septembre 1955. La famille 356 tente de s'affranchir progressivement des synergies techniques avec la Coccinelle pour constamment améliorer ses prestations.

À quatre épingles

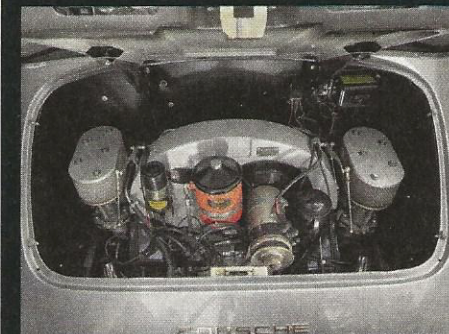
L'objet de nos convoitises est une 356 B T6 cabriolet. Apparue en septembre 1959 (millésime 1960), la génération B remonte ses phares, mais aussi son

pare-chocs avant d'une dizaine de centimètres. La poignée de capot s'élargit davantage vers le bas, alors que les grilles de klaxon situées de part et d'autre des clignotants majorés adoptent deux lamelles chromées, tandis que les plus observateurs apprécient la présence des deux lampes d'éclairage de la plaque d'immatriculation, désormais intégrées au pare-chocs arrière. Lancée exactement deux ans plus tard, l'évolution T6 y ajoute une découpe de capot avant plus carrée, s'élargissant davantage vers le bas et une trappe de carburant désormais située dans l'aile avant droite. L'état concours de notre exemplaire donne l'impression qu'elle vient tout juste de quitter l'usine de Zuffenhausen. Elle en est pourtant sortie en 1962. Ses 64 années écoulées glissent sur sa carrosserie comme l'eau sur les plumes d'un canard.

Avant d'être sportive, la 356 est d'abord une Porsche. C'est-à-dire une allemande remarquablement bien fabriquée. Connaissant parfaitement l'auto, Charles Collin de Cecil Cars insiste sur cette rassurante qualité qui se retrouve jusque dans sa capote: «Elle comprend quatre ou cinq épaisseurs. Un pavé complet de crin de cheval situé entre l'alpaga et la toile intérieure vient adoucir la forme et lui donner cet effet rond pour atténuer la présence des arceaux.» Ce n'est toutefois pas une raison suffisante pour oublier de la bichonner! Il suffit d'ouvrir la porte pour retrouver cette finition impeccable à l'intérieur. La restauration de l'habitacle réalisée il y a maintenant 18 ans chez Cecil Cars participe peut-être à son incroyable fraîcheur, mais le soin presque



▲ Le coffre avant accueille bien volontiers la trousse de toilette de monsieur et le vanity-case de madame, mais pas vraiment plus. Dans une 356, on voyage léger !



▲ Le 4-cylindres de la 356 n'est pas si à plat que cela, même si ses performances ne mettent pas à mal un châssis qui pourrait en encaisser davantage.

◀ Légère et agile, une fois correctement placée sur les freins, la 356 devient une négociante en virages aussi plaisante qu'efficace.



► Comment ne pas voir dans ces lignes une magnifique ébauche de la 911 cabriolet? La silhouette n'a presque pas changé en pratiquement sept décennies, même si ses contemporaines se sont entre-temps bien empâtées.

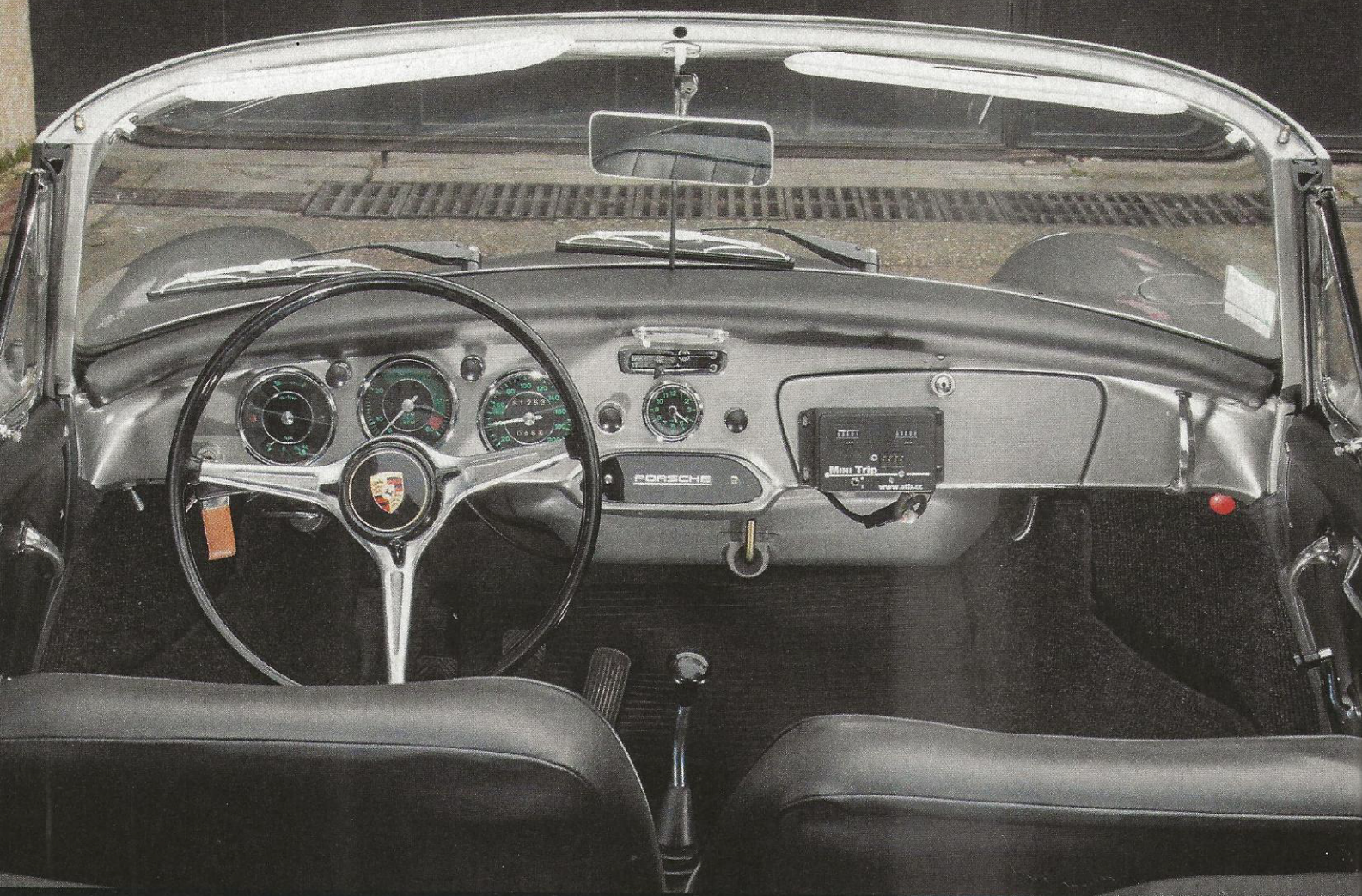
maladif apporté à sa conception n'y est pas étranger non plus. Pas le moindre jeu dans les commandes, ni le moindre bruit parasite: bien des modèles actuels peuvent en prendre de la graine!

La présentation tirée à quatre épingles rassure sans pour autant tomber dans l'austérité germanique. Comment résister au garnissage général de la planche de bord couleur carrosserie ou à ces trois petits compteurs typiquement Porsche, même si sa descendante en ajoute deux de plus? Les aumônières accueillent au besoin une paire de cartes routières bien utiles dans le cas où le réseau téléphonique viendrait à faire défaut ou si l'occupant du siège de droite compose avec un sens de l'orientation digne de Rantanplan. Comme souvent chez Porsche, les deux strapontins nichés derrière les deux sièges accueillent davantage un excédent de bagage qui ne tient pas dans le coffre avant qu'une paire de passagers. À moins d'avoir dans ses relations deux gabarits minuscules à la personnalité résiliente, tant les places arrière d'une 911 apparaîtraient presque spacieuses en comparaison, c'est dire! L'ambiance est évidemment tout autre à l'avant: installé dans un siège conducteur évoquant un fauteuil de barbière, impossible de résister à l'appel du traditionnel coup de clé comme toujours situé à gauche des compteurs.

Vous avez dit vélo?

Le 4-cylindres à plat se racle la gorge au réveil et éructe bien volontiers, histoire de montrer qu'il est bien vivant. Ses bonnes vibrations se répercutent »

♥ Cette magnifique planche de bord traverse le temps avec un incroyable talent et conserve un charme incomparable. La qualité de fabrication à l'allemande participe à sa longévité.



► Le moindre détail comme cette montre entourée de ces superbes tirettes fait chavirer les rétines délicates.



◀ Cette serrure à la base du levier de vitesses est un antivol mécanique qui permet de le bloquer au point mort ou en marche arrière.

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres à plat, 8 S
Cylindrée	1 582 cm³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	90 ch à 5500 tr/mn
Couple	121 Nm à 4300 tr/mn
Alimentation	Deux carburateurs double-corps
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 4 vitesses
Freins AV / AR	Tambours / Tambours
Pneus AV & AR	165 HR 15
Dimensions L x l x h	4,01 x 1,67 x 1,33 m
Poids	935 kg
Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	33 s
Conso. moyenne	9 l/100 km
Réservoir	44 l
Coffre	NC

Le principal intérêt tient ici dans la présence d'une démultiplication raisonnable. Avec largement moins de trois tours de butée à butée, elle évite de constamment tricoter des avant-bras et accroît l'impression d'agilité. La cylindrée généreuse de 1.6 apporte au 4-cylindres à plat, une pointe de coffre à bas régimes appréciable au quotidien. Ainsi grée, la 356 B cabriolet se met en quatre pour faciliter la vie dans cet environnement essentiellement urbain qui mène au circuit, malgré un confort un poil rude. Avec un gabarit réduit, les rétroviseurs extérieurs aussi minuscules qu'inutiles ne posent guère de problèmes dans la circulation. La séance photo sur l'anneau de Montlhéry entrecoupée du freinage sur la chicane incite à mettre un peu plus de rythme. La délicate souplesse de l'ensemble met tout de suite en confiance. Le train avant ne verse pas dans une légèreté caricaturale et augmente comme toujours son pouvoir directeur, une fois accompagné sur les freins jusqu'au point de corde. Résultat des courses, la 356 se montre précise en entrée et permet de remettre les gaz très tôt grâce à son excellente motricité. De toute façon, le 4-cylindres à plat n'est pas le plus à même de la maltraiter. Il est certes agréable, vivant avec sa sonorité particulière et même doté d'un certain entrain dans la seconde partie du compte-tours, mais les 100 ch annoncés par sa petite préparation paraissent un peu optimistes.

Difficile pourtant de résister à la tentation de le cravacher pour profiter de son châssis qui semblerait presque surdimensionné. Un peu sautillant sur revêtement bosselé, l'amortissement maîtrise plutôt correctement ses mouvements de caisse pour une voiture de cette époque, mais le plus impressionnant reste sa direction qui n'engendre guère de flou au point milieu. Sur un modèle à moteur arrière, c'est suffisamment rare pour être souligné, même si je n'ai pas pu atteindre une vitesse suffisamment haute en ligne droite pour vérifier ou non la présence d'effets pendulaires dans le volant particulièrement marqués sur les toutes premières 911. La 356 reste quoi qu'il en soit un vrai vélo!



Charles Collin de Cecil cars

Cette Porsche est une 356 avec la nouvelle caisse T6 apparue en 1962 qui symbolise les dernières années de production de ce modèle. Cette voiture a été entretenue chez nous en 1998 et nous disposons d'un historique complet. On l'a rachetée en 2001, revendue et à nouveau récupérée en 2007. Il y a eu une très grosse restauration en carrosserie, mécanique et sellerie réalisée sur mesure dans nos ateliers en 2008, avec une capote aussi bien tendue qu'à sa sortie d'usine! La mécanique a été faite par un professionnel de chez Porsche avec une petite préparation moteur, qui porte sa puissance à un peu plus de 100 ch. Ça apporte une vraie différence au plaisir de conduire de la voiture et elle dispose d'un échappement sport avec le son qui sort dans les bananes comme l'échappement d'origine de la 356. Plus qu'un modèle de sport, elle est d'abord une voiture utilisable au quotidien, avec un habitacle bien conçu. Ma mère l'a régulièrement utilisée au début des années 2000 pendant un an ou deux et j'ai pas mal de souvenirs avec cette auto.



► Notre 356 se montre toujours aussi séduisante, même vue de haut. Difficile de résister à ses lignes rondouillardes d'une incroyable pureté.



► À moins de détester ses enfants ou d'accueillir deux culs-de-jatte, les places arrière reçoivent plus aisément un petit excédent de bagage.



♥ En s'étirant sur 4,01 m, la Porsche 356 est plus longue de 10 cm qu'une Mazda MX-5 ND actuelle.

» dans l'habitacle d'une manière suffisamment discrète pour ne pas devenir fatigante. L'assise moelleuse rembourrée de ressorts transporte tout de suite six décennies à l'arrière, mais la position de conduite se fait vite naturelle. Le fameux pédalier non suspendu de Coccinelle qui fit en son temps couler tant d'encre est peut-être un peu décalé vers le centre, mais il a le bon goût de ne pas être implanté ici d'une manière trop verticale. Inutile donc d'avoir une cheville de danseuse étoile pour évoluer en douceur, mais impossible de sortir le livre des excuses au moindre à-coup venu! Au risque de verser dans la banalité, la facilité de conduite étonne dès les premiers tours de roues. Charles Collin m'avait pourtant prévenu: «Tu verras, c'est un vélo!»

Entre nous, l'affirmation tient généralement de la phrase toute faite, mais pas ici. Les premières sensations de conduite évoquent forcément la Coccinelle, mais avec une bonne pointe de raffinement supplémentaire et une moindre rusticité. À l'exception d'un freinage non assisté au ressenti parfait qui implique un minimum de pression à la pédale, l'incroyable douceur des commandes impressionne de la part d'une sexagénaire bien tassée. Embrayage et commande de boîte se manient sans le moindre effort particulier et la direction donnerait presque l'impression d'être assistée. Avec des pneus de seulement 165 mm de large qui n'ont pratiquement rien à porter sur le train avant, c'est plutôt logique me direz-vous.