

27.09.2018 – 06:30 Uhr

Les premières Porsche - et les liens avec la Suisse



Rotkreuz (ots) -

Retour sur les premières années, avec quelques détails de l'histoire de Porsche jusque-là inconnus (version résumée, version longue au format PDF):

Durant l'été 1947 apparaissent les premiers dessins techniques de la 356, encore désignée sous l'appellation « Volkswagen Sport »; les premiers croquis doivent donc être antérieurs à cette date : le cadre tubulaire, le moteur central (de type Volkswagen) et la carrosserie en alliage léger. La transmission, l'essieu arrière, l'essieu avant, la direction, les roues et les freins provenaient de Volkswagen. Karl Rabe était l'un des plus importants collaborateurs du professeur Ferdinand Porsche ; ils avaient fait connaissance dès 1913 chez Austro-Daimler. Karl Rabe suivit Ferdinand Porsche dans toutes les étapes de sa carrière et fut nommé en 1931 chef concepteur du bureau d'étude qui venait d'être fondé à Stuttgart.

Les conditions de travail dans l'après-guerre étaient très compliquées, on manquait de tout et à tous les niveaux. Voici ce qu'écrivait Karl Rabe le 11 juillet 1947 dans son rapport d'activité pour la commission alliée au Senior Military Government Officer de Klagenfurt, et à l'agence de gestion d'actifs de Spittal an der Drau : « Le problème de logement à Gmünd est insupportable. La plupart des ouvriers sont logés dans de petits abris en bois, des baraques appartenant à l'entreprise et des baraques louées par la RAB à Eisentratten. » La situation financière ainsi que l'approvisionnement en matériau posaient également problème : « Les gros fournisseurs exigent systématiquement des acomptes sur des commandes qui ne sont livrées qu'au bout de plusieurs mois, la matière première doit être payée à réception. Ces avances font peser de lourdes contraintes sur les liquidités de l'entreprise, car la fabrication des produits, de la matière première au produit final, prend des mois. »

À la fin du mois de février 1948, Karl Rabe prépara un nouveau rapport pour la commission alliée. Voici comment il rendait compte de l'avancée des travaux sur le nouveau véhicule : « Type 365, VW Sport : construction du cadre et de la carrosserie. Achèvement du premier moteur pour VW Sport type 356. Achèvement du premier châssis pour la VW Sport type 356. Soudure du cadre, montage du moteur, de la transmission, de l'essieu avant et de l'essieu arrière. » Il ajoutait : « Des négociations sont en cours avec l'entreprise R.G. von Senger en Suisse autour d'un contrat portant sur la fabrication de voitures de sport à partir de moteurs VW. Dix voitures de sport à construire à partir de moteurs VW d'occasion sont commandées. Nous avons les moteurs ici, les carrosseries sont fabriquées dans notre usine. La tôle nécessaire provient de Suisse. Les autorisations d'importation et d'exportation ont été demandées et nous avons la promesse que les douanes vont autoriser cette affaire. »

Le 8 juin 1948, le prototype n° 1 obtenait à titre individuel une homologation générale pour l'Autriche, sous la référence interne « Sport 356/1 ». Le 15 juin, le véhicule recevait son célèbre numéro d'immatriculation « K 45-286 ». Et dès le 4 juillet, la « Sport 356/1 » était présentée en Suisse, pendant le Grand Prix de Berne. Différents journalistes avaient déjà pu l'essayer au préalable. Le 7 juillet paraissait le premier compte-rendu de conduite concernant une Porsche, dans un article du magazine *Automobil Revue* intitulé « La dernière-née d'un grand nom - Porsche 356, une nouvelle voiture de sport à moteur arrière ». Ce n'est pas un hasard si ce premier essai presse fut organisé au moment du Grand Prix de Berne, car cela garantissait à Porsche une grande visibilité, et la

presse spécialisée était de toute façon sur place. Le circuit de 7,26 kilomètres dans la forêt de Bremgarten était depuis le début des années 1930 une piste de course à la fois réputée et dangereuse, d'abord réservée aux motos, puis ouverte à partir de 1934 aux automobiles. Après la Seconde Guerre mondiale, les premières courses y furent disputées dès 1947. À partir de 1950, la course prit le nom de « Grand Prix de Bremgarten » et elle figura jusqu'en 1954 au calendrier de la Formule 1.

Le 7 septembre, Porsche obtenait finalement sa licence d'exportation, et après cela, la 356/1 fut dédouanée en Suisse; le modèle de carrosserie fut enregistré sous la dénomination « torpédo sport ». L'homologation technique eut lieu le 16 décembre à Zurich. Après correction de quelques petits défauts d'éclairage, la 356/1 obtint le 20 décembre son immatriculation et reçut les plaques de contrôle ZH 20640. C'était la première Porsche officiellement immatriculée. Le premier acheteur était un certain Peter Kaiser, un architecte allemand résidant à Zurich, qui déboursa pour le véhicule importé par l'intermédiaire de Bernhard Blank la somme, étonnamment élevée pour l'époque, de 7 500 francs suisses.

La 356/1 Roadster a eu une vie mouvementée, c'est presque un miracle qu'elle existe encore et que le musée Porsche de Stuttgart soit en sa Possession.

Bernhard Blank fut l'importateur suisse de la 356/1 et surtout le financeur de Porsche de la première heure. Personnage imposant, cet homme d'affaires à succès était propriétaire de l'hôtel « Europe », au 4 de la Dufourstrasse à Zurich.

Par ailleurs, Blank avait envoyé la deuxième Porsche, la 356/2, à la carrosserie Beutler de Thoune pour que les frères Ernst et Fritz Beutler étudient la possibilité de construire un cabriolet. Ernst Beutler alla examiner le véhicule à Zurich et fut tout de suite conquis par la simplicité et par la qualité du châssis. Il se rendit immédiatement à l'usine de Gmünd pour obtenir directement les données et les instructions nécessaires. Les premiers dessins à l'échelle 1/1 furent réalisés dès juillet 1948 et envoyés à Gmünd pour validation. Erwin Komenda, responsable de la carrosserie, fut convaincu par les plans et le feu vert fut donné à la construction d'un premier prototype. Beutler se souvient que, peu après, le professeur Porsche, G. Kaes et Erwin Komenda lui rendirent visite à Thoune. Ils paraissaient très satisfaits du travail de Beutler et cinq autres cabriolets lui furent commandés par l'intermédiaire de Blank. Mais si la direction de Porsche s'était déplacée en Suisse, c'est aussi parce qu'elle était à la recherche d'un nouveau site de production. À Stuttgart, les bâtiments habituels étaient occupés par les Alliés et on avait l'impression en 1948/49 qu'ils allaient y rester pour une durée indéterminée. Il n'était donc pas tout à fait absurde de chercher en Suisse un nouveau site de production.

Pour le Salon automobile de Genève de 1949, Blank commanda donc, avec l'accord de Porsche, un Coupé de Gmünd ainsi qu'un cabriolet Beutler. Ces deux véhicules furent photographiés peu avant l'exposition sur la promenade du lac de Zurich, attirant l'attention de mademoiselle Jolantha Maria Tschudi. La jeune femme, fille du fondateur de l'AMAG, société « vendue » en 1945 à Walter Haefner sous le nom de Nouvelle AMAG, avait déjà acquis une certaine notoriété avec ses voyages d'exploration en Afrique et comme aviatrice. Elle se rendit à la concession Porsche à l'hôtel « Europe », où elle acheta sur-le-champ le cabriolet Beutler bleu foncé (356/2-002). Blank lui expliqua que la livraison ne serait possible qu'après le Salon de Genève. Le cabriolet fut immatriculé au nom de mademoiselle Tschudi sous le numéro ZH 44035 et conduit au bord du lac Léman, mais ne fut livré à sa propriétaire qu'après le salon. Au demeurant, Ferry Porsche et sa soeur Louise Piëch étaient eux aussi à Genève. Gageons que ce fut pour eux un moment inoubliable de voir leurs produits au salon de l'automobile, au stand numéro 11 du hall principal - entourés de visiteurs curieux et assiégés par des journalistes du monde entier, assoiffés d'informations.

Des visuels sont disponibles dans <https://bit.ly/2ObFY6L>

Contact:

Porsche Schweiz AG
Responsable Presse & Publications
Dr Christiane Lesmeister
Phone: +41 (0)41 487-91-16
E-mail: christiane.lesmeister@porsche.ch

Medieninhalte



Porsche 356 "No 1" Roadster en Suisse, 1948 Texte complémentaire par ots et sur www.presseportal.ch/fr/nr/100050872 / L'utilisation de cette image est pour des buts rédactionnels gratuite. Publication sous indication de source: "obs/Porsche Schweiz AG/Archiv Bendel/Swiss Car Register"



Porsche 356 "No 1" Roadster en Suisse, 2018 Texte complémentaire par ots et sur www.presseportal.ch/fr/nr/100050872 / L'utilisation de cette image est pour des buts rédactionnels gratuite. Publication sous indication de source: "obs/Porsche Schweiz AG/Porsche/Dirk Michael Deckbar"

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100050872/100820326> abgerufen werden.