



PORSCHE

Communiqué de presse

10 juillet 2018

[Retour aux sources](#)

La première présentation de la Porsche 356/1 Roadster et le premier compte-rendu de presse

Rotkreuz. 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 ». Voici notamment ce qu'on pouvait y lire :

« Dans l'ambiance du Grand Prix qui s'approchait à pas de géant, nous avons poussé la voiture à fond sur le circuit de Bremgarten et nous avons eu très vite une confiance totale en elle. Elle a vraiment les qualités routières qu'on attend d'une voiture moderne alliant les avantages des suspensions dernier cri et du confort de conduite qui en résulte, avec l'excellente tenue de route d'une voiture de sport moderne, basse et maniable. Si elle ne correspond pas encore dans les moindres détails aux voitures de sport de demain, cette biplace décapotable, dont la forme inhabituelle a fait à juste titre partout sensation, a montré qu'elle est, grâce à son rapport masse-puissance avantageux, un véhicule idéal non seulement pour l'usage quotidien du conducteur sportif mais aussi pour participer à des manifestations sportives. Côté vitesses, elle devrait facilement atteindre les 40, 70 et 100 km/h et être capable de couvrir des distances assez longues en 4^e, sur une plage comprise entre 110 et 120 km/h, à

condition que les routes soient appropriées. Elle est stable et maniable dans les virages serrés, mais garde aussi parfaitement le cap souhaité dans les courbes rapides et allongées. Les irrégularités de la chaussée ne l'intimident guère. »

Fondé en 1906, le magazine suisse *Automobil Revue* a été pendant plus d'un siècle l'une des revues spécialisées les plus importantes au monde dans le domaine automobile. Ses reportages étaient considérés comme pertinents jusque dans les instances dirigeantes de l'industrie automobile et à l'époque, peu après la Seconde Guerre mondiale, elle faisait autorité dans les pays germanophones. Le premier compte-rendu de conduite concernant une Porsche est signé « testeur ». D'après l'expert automobile suisse Adriano Cimarosti, l'auteur en était le futur rédacteur en chef Robert Braunschweig. Le journaliste Max Troesch évoqua cet essai dans la revue britannique *The Motor* du 21 juillet 1948. Troesch était un journaliste indépendant, qui allait publier par la suite de nombreux articles sur cette voiture dans le pays et à l'étranger. Il joua un rôle réellement important dans l'histoire de Porsche : jeune ingénieur, il avait connu le professeur Porsche dès le début des années 1930 à l'usine de Steyr. Et ce fut Max Troesch qui mit en contact Porsche avec le pilote britannique Harold John Aldington, lequel devint ensuite le premier importateur Porsche en Angleterre. Troesch montra également au célèbre collectionneur de voitures américain Max Hoffman des photos de la Porsche 356, qui en fit aussitôt venir trois des premiers exemplaires aux États-Unis.

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 sur route 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. La compétition de 1948 n'était pas placée sous une bonne étoile. D'abord, il y eut l'accident mortel du

coureur moto Omobono Tenni, puis le décès du grand Achille Varzi après un terrible accident pendant l'entraînement – et une autre victime pendant la course même, le pilote privé suisse Christian Kautz. La course fut remportée par Carlo Felice Trossi avec seulement 0,2 secondes d'avance sur Jean-Pierre Wimille; quant à la nouvelle Porsche, elle ne concourait dans aucune catégorie.

Exactement 70 ans après le premier essai presse, Neel Jani, pilote d'usine Porsche et vainqueur du Mans est au volant de la Porsche 356/1 Roadster sur un tronçon de l'ancienne piste de Bremgarten, près de Berne, et il est ravi : «Retour aux sources – je suis très heureux de pouvoir conduire la numéro 1 sur cet ancien tronçon proche de la Eymatt. Surtout parce que c'est exactement ici qu'a eu lieu le tout premier essai presse d'une Porsche, dont le compte-rendu est paru peu après dans le magazine *Automobil Revue*».