

Les années 50-60 : L'âge d'or des GT - les Allemandes

Après les deux derniers articles dans *Contact XK* dédiés aux populaires de l'après-guerre, permettant *L'accès à la voiture pour tous*, les quatre prochains articles seront dédiés aux GT des années 50 et 60. La Classics Gallery illustre la période de *L'âge d'or des GT* avec quatorze modèles, dont dix annoncés en 1^{ère} mondiale à Genève. Le Salon de Genève est devenu, dès le début des années 50, le salon incontournable pour annoncer les voitures sportives.

Difficile de présenter en quelques pages quatorze GT d'exception, mais il a été encore plus difficile de ne pas en retenir certaines, qui méritaient leur place à la Classics Gallery et qui furent souvent annoncées à Genève. Tous ces modèles ont fait rêver des générations de petits et grands et certains membres de notre club ont eu la chance d'en piloter, certains même d'en avoir quelques-unes dans leur garage...



Une belle brochette de GT
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

Le premier salon automobile d'après-guerre

Le Salon de l'Auto de Genève revient en 1947 grâce à des fonds exclusivement privés. Il est le premier salon international à se tenir après-guerre, puisque le Salon de l'Automobile de Paris organisé en 1946 n'était qu'une vitrine des seules marques françaises sous l'égide du gouvernement français. Au cœur d'une Europe qui panse les plaies d'une guerre destructrice, le Salon de l'Automobile de Genève se distingue par sa neutralité et son dynamisme. Ce sera sa marque de fabrique pour les décennies à venir, qui donne à Genève une place de choix dans la stratégie des constructeurs du monde entier et dans le cœur des visiteurs de Suisse, France, Allemagne ou Italie.



Logo Porsche de
1948 à 1952



Logo Mercedes-Benz de
1926 à 1989

Deux marques pour illustrer cette période

Juste après-guerre, la capacité industrielle allemande est réduite à néant par les bombardements, mais aussi par les saisies faites sur les restes de l'outil industriel germanique. Le miracle économique allemand se produit dans ces années 50 et 60 et l'industrie automobile deviendra au fil des ans la référence en termes de fiabilité et de performance. Porsche et Mercedes sont les symboles de la renaissance de cette industrie automobile allemande. L'avant-gardisme de la 356 et de sa digne descendante, la 911, a défini un concept qui va bien au-delà des lignes d'un véhicule indémodable. Pour sa part, la 300SL a constitué une rupture dans la gamme Mercedes et reste 70 ans après une icône alliant sportivité, innovation et glamour, qu'elle soit en version papillon ou roadster.



Le stand Porsche à Genève en 1949

De g. à droite : Heinrich Kunz et Hans Orsini, employés de Blank, Ferry Porsche, Bernhard Blank, Louise Piëch, sœur de Ferry et mère de Ferdinand Piëch, Ernst Schoch, secrétaire privé de Blank

Source : Archives Porsche



Le premier prototype de la 356

Source : Archives Porsche



Le tableau de bord du prototype

Source : Archives Porsche

Sans la Suisse, pas de prototype Porsche...

Porsche doit une fière chandelle à la Suisse, d'abord parce que Rupperecht von Senger joue un rôle essentiel, en promettant l'achat des 5 premières voitures et en organisant un appui logistique avec l'envoi depuis la Suisse de composants essentiels à la construction de véhicules, en particulier de la tôle en alliage ou des pneus, qui manquent en Allemagne et en Autriche. D'un point de vue des relations publiques, la marque est lancée au Grand Prix de Bremgarten à Berne, dans la capitale suisse, le 4 juillet 1948, avec la mise à disposition de la presse du prototype roadster 356/1, immatriculé en Autriche K 45-286. L'article publié par la réputée *Revue Automobile* est enthousiaste, à l'image de son titre : « Porsche : un grand nom qui a de l'avenir ! ».

... ni de Porsche 356...

Dans la réalité, Rupperecht von Senger met à disposition de Porsche les capacités financières qui ne sont pas les siennes comme il le prétend, mais celles de Bernhard Blank, un riche hôtelier, qui suit de loin ses affaires et croit que son compère a versé un montant équivalent au sien ! En compensation du malentendu, Bernhard Blank reçoit de Porsche la concession de premier importateur suisse de la marque dès 1948. Il importe la 356/1, maintenant immatriculée depuis le 20 décembre 1948 ZH 20640. Il vend la voiture au tout premier client Porsche au monde, un dénommé Peter Kaiser, architecte allemand installé à Zürich. Bernhard Blank achète les cinq premières Porsche 356 et propose une option ferme sur les 50 suivantes, tant il est convaincu par le projet.

Une première présentation à Genève

C'est donc logiquement que le Salon de l'Automobile de Genève de 1949 constitue la première apparition de Porsche dans un salon automobile avec la présentation de deux prototypes de la 356, le coupé 356/2-001 directement issu de l'usine de Gmünd en Autriche et le cabriolet 356/2-002 bleu foncé immatriculé ZH 44035, carrossé par Beutler, là aussi un Suisse de renom dans l'habillage des véhicules de luxes. Le Salon est un succès pour l'importateur qui repart avec une vingtaine de commandes. La grande histoire d'amour entre le Salon de l'Auto de Genève et Porsche ne fait que commencer....

Une femme première cliente du roadster 356

Le cabriolet est déjà vendu à une femme, Jolanda Tschudi, une riche aventurière et ethnologue, fille du fondateur de la société AMAG, active dans l'automobile durant l'entre-deux-guerres. En main de la famille Haefner dès 1945, le nouveau groupe AMAG deviendra le distributeur de Porsche en Suisse de 1951 à 2008.



*L'aventurière Jolanda Tschudi, la première cliente du premier cabriolet
Source : Archives Porsche*

Conception révolutionnaire...

Imaginée par Ferdinand Porsche, créateur de la Volkswagen Coccinelle avant-guerre, c'est son fils, Ferdinand Anton Porsche, dit Ferry, qui mène à bien le projet de la Porsche 356, et surtout l'industrialisation de cette voiture. Les premiers modèles sont construits à Gmünd en Autriche dans des conditions particulièrement précaires. Le projet de la 356 se résume à une vision de Ferry : « construire une voiture de sport qui me plaise personnellement ».

Les journalistes en 1948 résument ainsi la voiture : « dotée d'un moteur arrière, d'un châssis en acier embouti et d'une ligne révolutionnaire et intemporelle, la Porsche 356 offre à son conducteur un comportement routier irréprochable, digne d'une sportive moderne, basse et agile. Avec son poids/puissance favorable, elle atteint 40km/h en première, 70 en deuxième, 100 en troisième et établit une vitesse de pointe de 120 km/h en quatrième.

... et composants standards

La 356 est dès son prototype équipée de pièces provenant de la Volkswagen Coccinelle, qu'il s'agisse du châssis, du moteur ou des nombreux composants. Une histoire de famille : le père de Ferry Porsche est pour rappel le créateur de la Coccinelle, la voiture du peuple. Le moteur de la 356, installé en porte-à-faux à l'arrière, est un 4 cylindres à plat boxer refroidi par air d'une cylindrée d'environ 1'100cm³, qui évolua jusqu'à 1'500cm³, et même 1'966cm³ sur les versions très sportives et tardives.

La dernière génération de la 356 sur la Classics Gallery

Plusieurs générations de 356 ponctuent la carrière de ce modèle, avec à chaque génération des évolutions notables tant en termes de motorisation que d'équipement et de carrosserie. Une Porsche 356 SC de la dernière génération, est présentée sur le stand de la Classics Gallery. Elle est équipée d'un moteur de 1'582 cm³ pour un poids à vide de 920 kg.



*Porsche 356 SC de 1964
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon*

Un succès commercial dès 1950

Jusqu'à la fin 1949, moins de trente véhicules sont vendus en Europe, presque exclusivement en Suisse et construits de manière très artisanale à Gmünd. C'est l'incontournable importateur américain, Max Hoffman, qui donne un coup de fouet aux ventes. En 1950, il passe une commande de 500 Porsche 356. La production est transférée à Stuttgart-Zuffenhausen en Allemagne et s'industrialise. La 1'000ème Porsche 356 est vendue en Suisse en 1957, tandis que de 1948 à 1965, plus de 76'000 Porsche 356 sont vendues dans le monde. La succès story Porsche est en marche !



Le stand Porsche à Genève en 1964
Source : Archives Porsche

Projet de la 3^{ème} génération Porsche

Après Ferdinand, le fondateur de la dynastie avant-guerre, décédé en 1951, puis son fils Ferry initiateur de la 356, c'est au tour de Ferdinand Alexander Porsche, dit Butzi, d'avoir une influence déterminante sur la marque en dirigeant le design de la 911, tandis que son cousin, Ferdinand Piëch, veille aux destinées de la motorisation. Clairement dans la lignée de la 356, la Porsche 911 garde les bases du concept de son aînée, mais le véhicule est entièrement repensé. La 911 dispose d'un 6 cylindres à plat refroidi par air, qui développe 130ch et atteint une vitesse de pointe de 210km/h.

L'apparition discrète au Salon de Genève d'un mythe

La photo du stand Porsche au Salon de l'Automobile de Genève est saisissante et révèle à la fois

- les impératifs commerciaux, avec pas moins de trois Porsche 356 aux avant-postes (c'est la seule voiture disponible) ;
- les intentions marketing, avec une mise en valeur sur un podium de la Porsche 904, en qui la marque fonde de grands espoirs, mais qui ne fut construite qu'à 120 exemplaires ;
- les hésitations stratégiques avec en arrière-plan le prototype de la Porsche 901-911, sans lequel Porsche ne serait jamais devenu Porsche.

Il s'agit pourtant à Genève du réel lancement de la Porsche 911, quand bien même elle se « prénomme » toujours 901.



Deux générations sur la Classics Gallery
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

Une histoire de numéro : de la 901 à la 911

La Porsche présentée à Genève en 1964 est le châssis 13326, surnommée Blaues Wunder (Quick Blue en anglais). C'est le 6^{ème} prototype, après Sturmvogel 13321, Fledermaus 13322, Blaumeise 13323, Zitronenfalter 13324 et Karmann 13325. Quick Blue est aussi présentée la même année à Londres, Berlin et en Suède. Officiellement, la Porsche 901 est présentée à Frankfurt le 12 septembre 1963, avec le châssis 13325, qui n'est pas encore abouti (deux compteurs et non cinq) et surtout un faux moteur qui ne fonctionne pas ! S'agit-il vraiment d'une annonce ou d'un essai pour sentir le marché ?

L'année 1964 marque un tournant pour la marque Porsche, qui adopte la désignation 911, après la féroce opposition de Peugeot d'utiliser la dénomination 901. En septembre 1964, la production commence et novembre marque le début de la commercialisation de la Porsche 911, après la production de 82 modèles de la Porsche 901.

Le plus ancien prototype encore existant de la Porsche 911

L'histoire de la Quick Blue est doublement extraordinaire. Tout d'abord au sein de Porsche, elle est l'une des voitures d'essai de la marque, la seule des six prototypes équipée d'un tableau à 5 cadrans, qui sera retenu pour les modèles de série et d'un moteur entièrement abouti. C'est aussi la voiture présentée au Salon de l'Auto de Genève en 1964. Seul des prototypes à ne pas être détruit, elle devient par la suite la voiture personnelle de Ferdinand Piëch, petit-fils du fondateur et qui dirigera Porsche, puis le groupe Volkswagen jusqu'en 2015. Il vend la voiture à un de ses ingénieurs, qui la revend après un accident sans gravité à un motoriste que tout Porschiste connaît aujourd'hui, Ruf.



Quick Blue
Source : *Speedster Magazine*

Un destin hors du commun

Mais l'histoire exceptionnelle continue. Rachetée accidentée et sans moteur en 1968 par Alois Ruf, ingénieur mécanicien déjà réputé à l'époque, ce dernier en fait cadeau à son fils, lui aussi prénommé Alois, pour ses 19 ans, non sans avoir d'abord installé un 4 cylindres 2 litres d'une 912, motorisation jugée plus raisonnable pour un fougueux jeune conducteur. Après l'avoir utilisée plusieurs années, Alois Ruf l'a remise « au fond du jardin ». Une fois les rennes de sa réputée entreprise préparatrice Porsche transmises à la 3^{ème} génération, à savoir son fils Alois 3^{ème} du nom, Alois Ruf exhume sa voiture de jeunesse. Après une analyse approfondie, Alois réalise l'historique exceptionnel de la Quick Blue et entreprend une restauration d'une extrême précision en étroite collaboration avec Porsche.



Le moteur du prototype, avec l'emplacement des filtres à air non retenus
Source : *regardpassion.ch* - J-Ph Duflon

Un retour à Genève sur la Classics Gallery

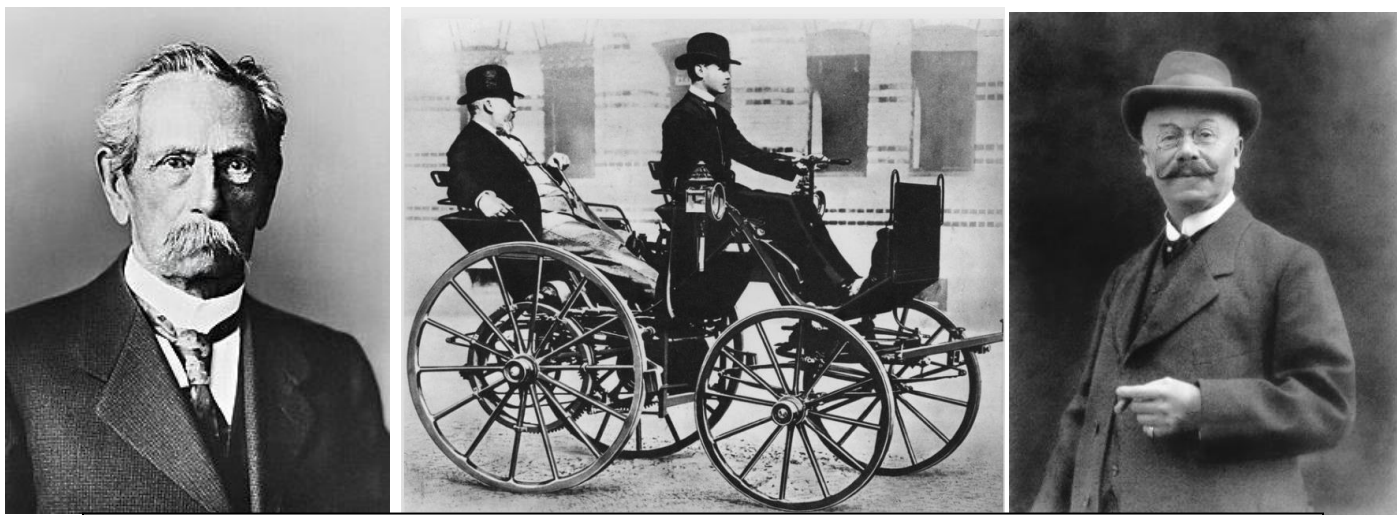
Exactement 60 ans après, et pour la première fois depuis 1964, la Quick Blue est de retour à Genève au Salon de l'Automobile de Genève sur le stand de la Classics Gallery. Cette voiture possède clairement les caractéristiques de la 911 de série, mais de nombreux détails diffèrent. Citons par exemple l'ouverture de la porte qui déconcerte les Porschistes, l'emplacement des filtres à air dans le compartiment moteur, ou encore le logo Porsche « emprunté » à celui de la 356. Mais l'essentiel est là et tous les visiteurs, du novice au spécialiste, reconnaissent LA 911. Accompagné de sa fille, Aloisa, sur le stand de la Classics Gallery, Alois Ruf a vécu avec émotion et humilité ce retour sur son Salon préféré, celui de Genève.



Le fameux tableau de bord à cinq compteurs
Source : *regardpassion.ch* - J-Ph Duflon

Succès commercial sans précédent

Avant-gardiste en son temps, indémodable au cours des décennies, sans cesse renouvelée, et toujours à la pointe de la technologie, la Porsche 911, à la tenue de route et la performance si réputées, est un phénomène unique dans l'histoire de l'automobile mondiale. Ses liens avec Genève sont restés indéfectibles, avec de très nombreux modèles annoncés au bord du lac Léman en première mondiale. Le 11 mai 2017, la millionième Porsche 911 fut vendue ! Un record hallucinant pour une voiture de sport !



*Les hommes à l'origine de Mercedes-Benz, de gauche à droite, Carl Benz, Gottlieb et Paul Daimler, Emil Jellinek
Source : Mercedes-Benz Group*

Une marque illustre

Mercedes-Benz est le résultat de la fusion en 1926 de trois constructeurs allemands : Daimler-Motoren-Gesellschaft fondé en 1890 par Gottlieb Daimler et son fils Paul, Mercedes fondée en 1902 par Emil Jellinek en l'honneur du prénom de sa fille, et Benz & Cie fondée en 1883 par Carl Benz. Après sa première voiture, la W01 (W pour Wagen), conçue par Ferdinand Porsche (oui, encore lui !), Mercedes-Benz établit sa réputation de fiabilité et performance.

Après-guerre, il faut bien admettre que les premiers modèles Mercedes manquent de fantaisie avec les châssis W 136, W186, W187 ou même 188.

300 SL : Une conception nouvelle...

Au début des années 50, Mercedes souhaite renouer avec la course automobile et s'engage dans le développement d'une toute nouvelle voiture, la W194. Équipée d'un 6 cylindres en ligne de 3 litres issus du bloc de la limousine Adenauer, le moteur est incliné de 50 degrés sur la gauche, développe 170 ch et il est couplé à une boîte à 4 rapports provenant elle aussi de la limousine. L'évolution majeure réside dans le châssis en structure tubulaire extrêmement rigide et particulièrement léger, puisqu'il ne pèse que 50 kg ! Le concept SL est né : SL pour Sport Leicht, en français Sportive Légère. Onze Mercedes 300 SL W194 sont produites.



*Mercedes 300 S avec Rudolf Uhlenhaut son créateur à droite
Source : Mercedes-Benz Group*

... issue de la course...

Mercedes voit grand et engage trois voitures en mai 1952 au rallye des Mille Miglia. La marque prend les deuxième et troisième places ! Dans la foulée, quatre voitures sont engagées à Bremgarten en Suisse et signent un triplé, malgré la sortie de route violente du 4^{ème} équipage. En juin c'est un doublé aux 24 Heures du Mans, puis un quadruplé au Nürburgring. La fin de l'année est couronnée par une double victoire inattendue à la Carrera Panamericana au Mexique. Époustouflant !

... adaptée à la route

En février 1954, Mercedes présente, en première mondiale à New York, la 300 SL W198, une version sportive de route. Avec ses ailes papillon si emblématiques, la GT annonce des performances exceptionnelles avec ses 215 ch, sa vitesse de pointe à 260 km/h et un zéro à 100km/h en 9,3 secondes, tout ça il y a 70 ans. Le châssis tubulaire est conservé bien entendu, même s'il oblige un accès compliqué à l'habitacle, imposant une gèneux flexion peu commode en robe notamment pour la gente féminine. Un seul défaut peut-être : l'habitacle est petit et la voiture se révèle une cocotte-minute, poussant ses utilisateurs à rouler au pas, portes papillons relevées, ce qui renforcera le mythe.



*La 300 SL papillon de la Classics Gallery
Source : Kingston*

Un succès commercial très américain.

Max Hoffman, toujours lui, est à l'origine de l'impulsion en faveur d'une version routière de 300 SL. Il a du flair, puisque dans les 18 mois suivants, 850 des 996 Mercedes 300 SL produites sont américaines ! Sur les 1'400 exemplaires produits, 51% seront vendus aux Etats-Unis. Les stars du cinéma du monde entier craquent pour cette voiture, que ce soit Sophia Loren qui se l'achète probablement avec le cachet de son premier grand succès cinématographique ou Paul Newman qui la commande de la couleur de ses yeux bleus.



*L'intérieur de la 300 SL
Source : Kingston*



Le stand Mercedes au Salon de l'Automobile de Genève de 1957

Source : Salon de l'Automobile de Genève

La belle histoire de la voiture exposée à la Classics Gallery

Imaginez que votre père ait acheté une 300 SL papillon neuve en 1955. Imaginez, qu'à votre insu, il vende cette voiture alors que vous rêviez de l'acquérir. La voiture disparaît des radars. Vous partez en quête de la voiture. Cette recherche dure 30 ans et finalement vous retrouvez la voiture dans un box à deux pas de votre station de sport d'hiver préférée et devant lequel vous êtes passé des milliers de fois. Vous achetez cette voiture ! C'est l'histoire vraie de la voiture présentée sur la Classics Gallery. Le propriétaire n'est autre que Simon Kidston, le professionnel passionné bien connu qui a servi d'intermédiaire pour l'acquisition de la voiture la plus chère du monde, la Mercedes 300 SLR Coupé « Uhlenhaut », avec une valeur culminant à 135 millions de dollars en 2022 !

La roadster 300 SL est annoncée à Genève

Trois ans après l'annonce du roadster 300 SL aux spectaculaires portes papillon, Mercedes annonce à Genève en 1957 la version roadster, qui remplace le mythique Coupé. Dès 1954, Max Hoffman veut un roadster Mercedes pour le marché américain. Pour rappel, Mercedes accède à ses demandes dès l'annonce de la 300 SL en 1954 avec sa petite sœur la 190 SL, nettement moins vitaminée. Mais Max Hoffman ne le lâche pas et réussit à convaincre Mercedes de « décapoter » la 300 SL en roadster. C'est en 1957 au Salon de l'Automobile de Genève qu'est annoncée la Mercedes 300SL roadster.

... avec des différences majeures avec le coupé

Structurellement, la disparition du toit et des fameuses ailes papillon, remplacées par des ouvertures conventionnelles, nécessite de repenser le châssis tubulaire et d'abaisser les seuils d'entrée. Ainsi, le « défaut » d'accès du coupé disparaît avec le roadster, de même que le coffre gagne en volume. La suspension est elle aussi entièrement revue, afin d'améliorer la tenue de route et le confort. Modifications esthétiques majeures, la calandre et les phares ronds séparés sont remplacés par des projecteurs monoblocs verticaux combinant phares et clignotants. Le roadster prend 110 kg de surpoids par rapport au coupé, et même 150 kg en version hard top, mais avec une perte de performance très minime.

Un nouveau succès

La 300 SL roadster répond clairement aux exigences d'une clientèle qui recherche plutôt le luxe et le confort que la performance extrême. La 300 SL roadster marque les débuts d'un vrai concept SL chez Mercedes. Construite à un peu plus de 1'858 exemplaires jusqu'en 1963, et malgré un prix très élevé, le roadster connaît un succès commercial, de nouveau largement dopé par le marché américain.



*La 300 SL roadster de la Classics Gallery
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon*

Un roadster unique sur la Classics Gallery

Le véhicule présenté sur la Classics Gallery est celui présenté sur le stand Mercedes au Salon de l'Auto de Genève en 1960. Il s'agit d'un modèle unique, équipé d'un très rare hard top et surtout d'une couleur faite sur demande du premier client. Le propriétaire a même imposé que cette couleur moutarde ne puisse pas être à nouveau utilisée. L'état exceptionnel a fait de cette voiture la star de nombreux concours d'élégance qu'elle a remportés.

Un accident dramatique

On ne peut aborder l'histoire de la Mercedes 300 SL sans évoquer le dramatique accident du 11 juin 1955 aux 24 Heures du Mans, qui fit 79 morts et 120 blessés. Impliquant plusieurs voitures, dont la Mercedes 300 SLR de Pierre Levecq, qui perdit la vie et faucha des dizaines de spectateurs, l'Austin-Healey 100S de Lance Macklin que ne put éviter Levegh, et la Jaguar Type D de Mike Hawthorn, futur vainqueur, dont la manœuvre de rentrée aux stands surprit Macklin. A l'issue d'une enquête et de recherches postérieures, la cause de l'accident

est à mettre à la charge des différences de vitesse entre les catégories de véhicules engagées. Alors que la course était maintenue par les organisateurs, officiellement pour permettre aux secours d'accéder sans embouteillage, et que Moss et Fangio sur l'autre 300 SLR menaient la course, la direction de Mercedes à Stuttgart donne l'ordre aux voitures de la marque de se retirer. On ne reverra plus Mercedes d'usine dans des courses de circuit durant plus de 40 ans.



*Le dramatique envol de la SLR aux 24 Heures du Mans
Source : Archives BBC*

A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous retrouverez les quatre Anglaises de l'âge d'or des GT, annoncées en première mondiale à Genève, au premier du rang desquelles la Jaguar XK 120, chère au cœur de bon nombre d'entre nous....