



PORSCHE 356 BT6 Cabriolet 1963

Le 8 juin 1948, le prototype portant le numéro de châssis 356-001 est homologué. La première Porsche, un roadster équipé d'un moteur Volkswagen, est née. "Parmi tous les modèles existants, je n'arrivais pas à trouver la voiture de mes rêves, alors j'ai décidé de la fabriquer moi-même", racontera plus tard Ferry Porsche...

Après la guerre, le travail reprend au bureau d'études Porsche en 1946 sous la responsabilité du designer Karl Rabe. La société initialement basée à Stuttgart est temporairement domiciliée à Gmünd en Autriche, pour cause d'occupation américaine de son usine allemande. Inspiré par Cisitalia, l'idée de construire sa propre voiture de sport occupait toutes les pensées de Porsche, surtout que malgré la crise en Allemagne, Volkswagen reprenait sa production en série. C'est pendant l'année 1947 que la première Porsche fût imaginée, avec un premier prototype roulant achevé en juillet 1947. Le rêve devient réalité le 8 Juin 1948 avec l'homologation officielle.

Porsche vient de réaliser sa première voiture de sport...

Ferry Porsche s'était donné l'objectif de construire une voiture de sport de petit gabarit au rapport poids/puissance avantageux et pour un tarif accessible. Cette toute première Porsche disposait du 4 cylindres à plat VW légèrement modifié et disposé en position centrale arrière (les prémices du Boxster !) ainsi que d'une carrosserie entièrement en aluminium posée sur un châssis tubulaire. La Porsche 356 est présentée au salon de Genève 1949, un an après la présentation du prototype 356. Avec 500 commandes enregistrées dès le salon de Genève, les ateliers Porsche à Gmünd en Autriche se montrent rapidement trop petits. 46 voitures communément appelées "356 Gmünd" (23 coupés et 23 cabriolets) y seront produits entre 1948 et 1951. L'usine de Stuttgart étant toujours occupée par l'armée américaine, Porsche doit se résoudre à sous-traiter dans un premier temps la production au carrossier Reutter. Le cabriolet étant pour sa part confié à Heuer. La 356 a abandonné le châssis tubulaire du prototype pour une coque autoporteuse plus classique. Le moteur a été décalé vers l'arrière et présente désormais le célèbre porte-à-faux dont héritera la 911. La véritable production en série de la 356

démarre en 1950 à Zuffenhausen, un quartier de Stuttgart. Pour des raisons de coût et de facilité, l'acier remplace alors l'aluminium pour la carrosserie et la voiture prend 100 Kg d'embonpoint. C'est la principale différence entre les 356 "Gmünd" et les 356 "Stuttgart". Avec 800 Kg de masse à vide, le coupé 1100 pèse déjà plus de 200 Kg supplémentaires que le premier prototype de Porsche tandis que son moteur a très peu évolué. Comme l'avait souhaité Ferdinand Porsche, la 356 emprunte toujours beaucoup d'éléments mécaniques à la Volkswagen Coccinelle, dont une direction qui manque de précision, un freinage à tambours commandé par câbles peu efficace, une boîte de vitesses à 4 rapports non synchronisés et un petit moteur 1L1 très limité en puissance (40 ch à 4000 tr/mn) mais particulièrement sonore ! La conduite de la 356 séduit néanmoins les amateurs de pilotage et de sensations, sa bonne aérodynamique lui permettant d'atteindre 140 km/h en pointe. Sa tendance naturelle au survirage liée au surpoids sur le train arrière lui confère un tempérament bien trempé qui va assoir sa réputation de sportivité. Parallèlement, les succès en compétition de la Porsche 356 construisent la légende Porsche, aux 24H du Mans notamment en 1951 avec une victoire de classe. Cette même année, toute la production réintègre Zuffenhausen.



Conscient de la prise de poids de sa voiture, Porsche propose à partir d'avril 1951 une évolution de motorisations : Un 1300 cm³ puis une version 1300 S (adaptée au Super) vient coiffer la gamme avec une puissance de 60 ch à 5500 tr/mn. La 1300 inaugure également la nouvelle boîte de vitesses synchronisée maison et des freins à commande hydraulique. La Porsche 356 Roadster America marque l'année 1952 comme les premiers pas de Porsche sur le marché américain, très demandeur de voitures sportives. Le roadster est une quasi-voiture de course et ne pèse que 750 Kg. Il introduit également une nouvelle évolution de cylindrée à 1500 cm³ qui fait passer la puissance à 70 ch. Succédant à l'éphémère Roadster America, la Porsche 356 Speedster va s'installer rapidement comme un best-seller de la marque aux USA. En 1953 le coupé et le cabriolet adoptent le moteur 1500. Achievé en 1954, le Speedster est un nouveau dérivé du cabriolet 356. Il sera disponible avec les motorisations 1300 et 1500, en version normale ou "supercarburant" (1300 S et 1500 S).

Porsche continue à développer sa voiture de sport et l'année 1960 constitue le début du 3ème épisode de la vie de la 356. Porsche a ouvert sa troisième usine et pour soutenir le succès de son modèle, le petit constructeur, fidèle à sa philosophie de progrès continue, apporte quelques nouveautés pour maintenir la 356 parmi les meilleures voitures de sport en ce début des années 60. La 356 B offre une meilleure visibilité et une plus grande luminosité avec une surface vitrée plus grande. A l'avant, les phares sont montés plus haut et les ailes deviennent plus proéminentes. Les nouveaux clignotants en forme d'ogive caractérisent les 356 B. Sous le parechoc on note deux entrées d'air inédites destinées à mieux refroidir les freins. Sur le coupé comme le cabriolet, le rétroviseur extérieur n'est plus fixé sur l'aile avant mais sur la porte. Enfin, la baguette chromée du capot est plus large dans sa partie basse. L'insonorisation est renforcée dans l'habitacle qui gagne de nouveaux sièges plus enveloppants et confortables. La banquette arrière se dote d'un dossier rabattable en deux parties.



C'est sous le soleil de Californie que notre Porsche 356 BT6 Cabriolet est livrée neuve en juin 1963 dans sa teinte ivoire et intérieur cuir noir. Comme en atteste son certificat Porsche elle est toujours équipée de son moteur « Matching » selon l'expression consacrée.

Un important dossier de factures et courriers accompagne la voiture et nous permet de remonter son histoire jusqu'à 1971. La voiture connut plusieurs propriétaires successifs dont Bryan SLOTER, Kenneth S. PRIEST...En 1974 avec 25000 miles au compteur elle devient la propriété de James SHAW à San Diego. La voiture le suit ensuite au Texas puis en Virginie, où son ami Haywood MAY l'acheta en mai 2004 : soit après 30 ans de bonheur à son volant. Ce dernier referra le moteur en 2005 et en profita longuement lors d'évènements et concours du Club 356. En 2012, la voiture sera réimportée en France par un marchand renommé. En 2014 la voiture rejoint un nouveau propriétaire dans le sud-ouest qui confiera à Porsche Bordeaux de la remettre dans sa teinte extérieure d'origine. Il cédera finalement la voiture fin 2015 à un autre collectionneur qui jusqu'à récemment en profitait régulièrement. Juste avant sa commercialisation, l'auto a bénéficié d'un contrôle général du véhicule, dont l'installation du 12V. Prête à prendre la route, ce Cabriolet 356 vous attend pour les beaux jours qui s'annoncent.



On June 8, 1948, the prototype with chassis number 356-001 was homologated. The first Porsche, a roadster with a Volkswagen engine, was born. "Among all the existing models, I could not find the car of my dreams, so I decided to build it myself", Ferry Porsche would later tell...

After the war, work resumed in the Porsche design office in 1946 under the responsibility of designer Karl Rabe. The company, initially based in Stuttgart, was temporarily domiciled in Gmünd, Austria, due to the American occupation of its German factory. Inspired by Cisitalia, the idea of building its own sports car occupied all of Porsche's thoughts, especially since despite the crisis in Germany, Volkswagen was resuming its production. It was in 1947 that the first Porsche was conceived, with a first prototype completed in July 1947. The dream became reality on June 8, 1948 with the official homologation. Porsche has just realized its first sports car...

Ferry Porsche had set himself the goal of building a small sports car with an advantageous weight/power ratio and an affordable price. This very first Porsche had a slightly modified VW 4-cylinder flat engine in a central rear position (the first steps of the Boxster!) as well as an all-aluminium body on a tubular chassis. The Porsche 356 was presented at the 1949 Geneva Motor Show, one year after the presentation of the 356 prototype. With 500 orders received at the Geneva show, the Porsche workshops in Gmünd, Austria, quickly proved too small. 46 cars commonly known as "356 Gmünd" (23 coupes and 23 convertibles) were produced there between 1948 and 1951. As the Stuttgart factory was still occupied by the American army, Porsche had to subcontract the production to the coachbuilder Reutter. The cabriolet was entrusted to Heuer. The 356 abandoned the tubular chassis of the prototype for a more classic self-supporting body. The engine was moved to the rear and now has the famous overhang that the 911 will inherit. The real series production of the 356 started in 1950 in Zuffenhausen, a district of Stuttgart. For reasons of cost and convenience, steel replaced aluminum for the bodywork and the car gained 100 kg in weight. This is the main difference between the 356 "Gmünd" and the 356 "Stuttgart". With 800 kg, the 1100 coupe already weighs more than 200 kg more than the first Porsche prototype while its engine has evolved very little. As Ferdinand Porsche had wished, the 356 still borrows many mechanical elements from the Volkswagen Beetle, including a steering that lacks precision, a

cable-operated drum brake that is not very efficient, a 4-speed gearbox that is not synchronized and a small 1L1 engine that is very limited in power (40 hp at 4000 rpm) but particularly noisy! The 356's driving experience will nevertheless seduce driving and sensation lovers, its good aerodynamics allowing it to reach 140 km/h in top speed. Its natural tendency to oversteer due to the extra weight on the rear axle gives it a strong temperament that will establish its reputation for sportiness. At the same time, the success of the Porsche 356 in competition built the Porsche legend, notably at the 24 Hours of Le Mans in 1951 with a class victory. That same year, all production returned to Zuffenhausen.



Aware of the weight gain of his car, Porsche offers from April 1951 an evolution of engines: A 1300 cc then a 1300 S version (adapted to the Super) comes to top the range with a power of 60 hp at 5500 rpm. The 1300 also inaugurates the new in-house synchronized gearbox and hydraulic brakes. The Porsche 356 Roadster America marks the year 1952 as the first steps of Porsche on the American market, very demanding of sports cars. The roadster is a quasi-racing car and weighs only 750 kg. It also introduces a new displacement evolution to 1500 cm³ which increases the power to 70 hp. Succeeding the short-lived Roadster America, the Porsche 356 Speedster will quickly become a best-seller of the brand in the USA. In 1953 the coupe and convertible adopted the 1500 engine. Completed in 1954, the Speedster is a new derivative of the 356 convertible and will be available with 1300 and 1500 engines, in normal or "super fuel" versions (1300 S and 1500 S).



Porsche continues to develop its sports car and the year 1960 is the beginning of the third episode in the life of the 356. Porsche opened its third factory and to support the success of its model, the small manufacturer, faithful to its philosophy of continuous progress, brings some novelties to maintain the 356 among the best sports cars in this beginning of the 60's. The 356 B offers a better visibility and a greater luminosity with a larger glass surface. At the front, the headlights are mounted higher, and the fenders become more prominent. The new ogive-shaped turn signals characterize the 356 B. Under the bumper, there are two new air inlets for better cooling of the brakes. On both the coupe and the convertible, the exterior mirror is no longer attached to the front fender but to the door. Finally, the chrome trim on the hood is wider at the bottom. The soundproofing is reinforced in the cabin, which gains new seats that are more enveloping and comfortable. The rear seat has a two-piece folding backrest..



It is under the California sun that our Porsche 356 BT6 Cabriolet is delivered new in June 1963 in its ivory color and black leather interior. As its Porsche certificate attests, it is still equipped with its "Matching" engine.

An important file of invoices and letters accompanies the car and allows us to trace its history back to 1971. The car had several successive owners, Bryan SLOTER, Kenneth S.PRIEST and in 1974 with 25000 miles on the odometer it became the property of James SHAW in San Diego. The car then followed him to Texas and finally to Virginia, where his friend Haywood MAY bought the 356 in May 2004: after 30 years of happiness at the wheel. The latter will rebuild the engine in 2005 and enjoyed it for a long-time during events and concours of the 356 Club. In 2012, the car will be re-imported in France by a renowned dealer. In 2014 the car will join a new owner in the south-west of France who will entrust Porsche Bordeaux to restore it to its original exterior color. He finally sold the car at the end of 2015 to another collector who until recently still enjoyed it regularly.

Just before its commercialization, the car has benefited from a general check, including the installation of the 12V.

Ready to take the road, this 356 Cabriolet is waiting for you for the beautiful days that are coming.