

*Wilfried Müller*

111

**HISTOIRES SUR PORSCHE  
À CONNAÎTRE  
ABSOLUMENT**



emons:

# Avant-propos

Cet ouvrage est un livre d'histoires sur Porsche. Pas un manuel d'histoire, ni une encyclopédie, mais un recueil de 111 récits savoureux qui vous étonneront, vous feront sourire et vous épateront. Et je serai très satisfait si beaucoup parmi vous se disent : « Mince alors, je ne le savais pas ! » Bien sûr, un livre consacré à Porsche parle forcément des hommes. De son fondateur, Ferdinand, autodidacte et constructeur de génie, mais aussi des autres Ferdinand : de Ferry, qui imagina la voiture de sport de la marque, de F. A. qui dessina la 911, de Ferdinand Piëch, qui reprit le flambeau de l'innovation technologique. Sans oublier les nombreuses personnes qui ont contribué, en coulisses, à forger le destin du fabricant de voitures de sport le plus célèbre du monde, toutes celles qui se sont tenues derrière leurs planches à dessin ou le mur des stands des circuits du monde entier. Des experts brillants dans leur domaine, de grands stratèges du sport automobile et des personnalités possédant des histoires extrêmement intéressantes. Et, bien sûr, les pilotes et les circuits sur lesquels ils ont concouru pour décrocher des victoires, où ils ont connu autant de victoires que de défaites.

« Porsche » est synonyme d'« automobile », avec une connotation cependant très spéciale. Cet ouvrage vous entraînera dans l'histoire de la première voiture électrique, il y a plus d'un siècle. Vous y découvrirez les différentes étapes de l'évolution des voitures de sport, mais aussi des oiseaux de paradis, des prototypes et des voitures de course qui ont remporté des victoires, d'autres qui ont perdu, d'autres encore qui n'ont jamais pris le départ d'une course et d'autres qui, tels des bijoux de famille, ont été entièrement fabriquées à la main en série très limitée. L'histoire de Porsche est émaillée de mots magiques plus ou moins connus qui se combinent entre eux. On est alors fasciné de comprendre ce qui se cache derrière les appellations Gmünd, turbo, Carrera, speedster... Vous découvrirez enfin des moments très particuliers, comme le jour où une Porsche fut larguée pour s'écraser sur l'asphalte, réalisant ainsi le premier *crash test*. Ou encore, le jour où deux Porsche 917 ont effectué une course de 1 000 km en 4 h, avec seulement 4 dixièmes de seconde d'écart à l'arrivée. Je remercie chaleureusement Dieter Landenberger, responsable des archives historiques du musée Porsche à Stuttgart-Zuffenhausen, Jens Torner, responsable de l'iconographie, et son collègue Tobias Mauler, pour leur aide inestimable, leur patience et leurs précieuses connaissances.

Je vous invite à présent à embarquer pour un fascinant voyage dans l'univers de Porsche, marqué par 111 étapes extraordinaires. Excellente lecture.

Wilfried Müller

## 4 Les automobiles de courses Auto Union

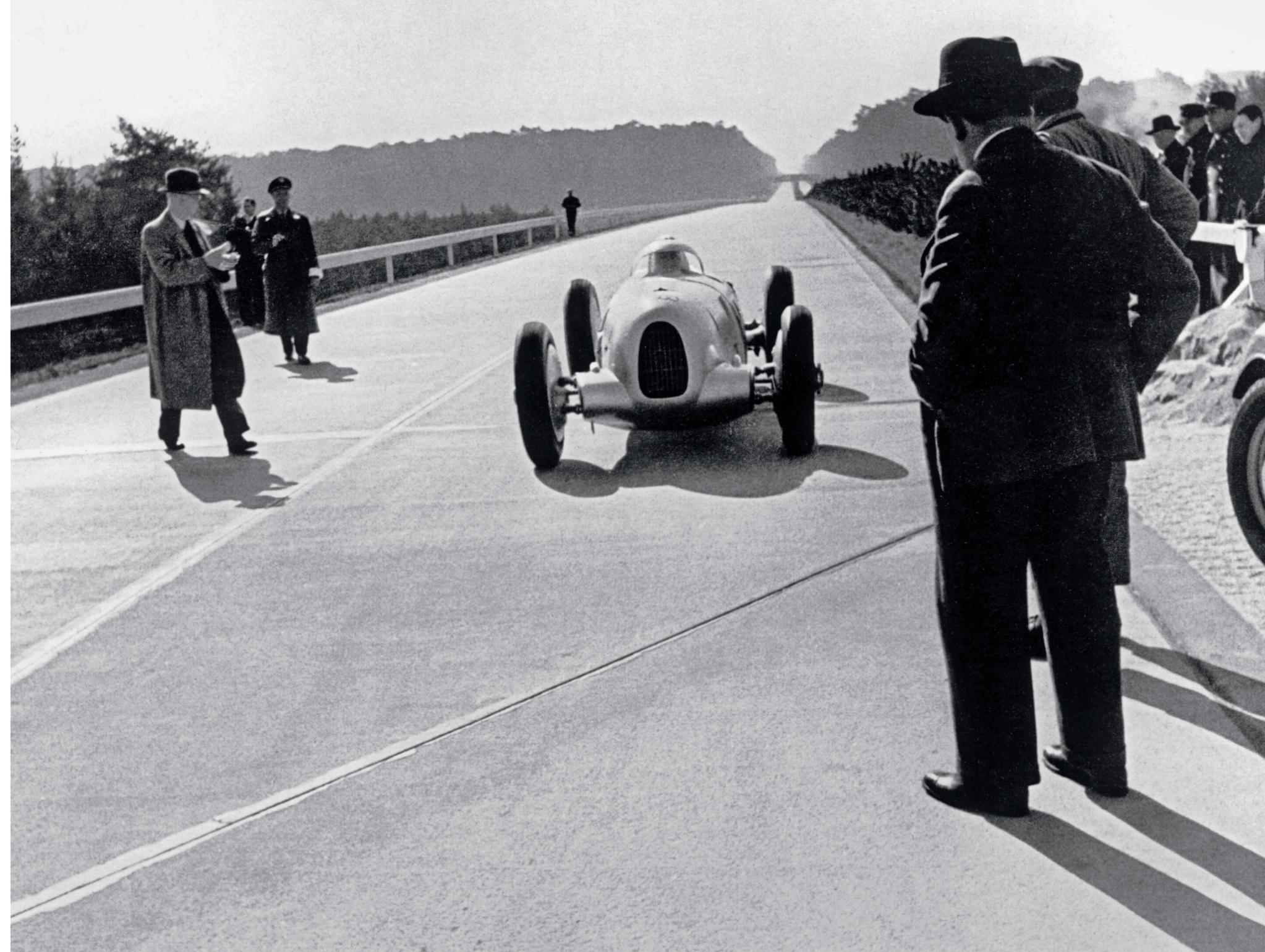
*Les précurseurs du sport automobile moderne*

Au début des années 1930, Mercedes-Benz domine la compétition automobile, raflant tous les Grands Prix. Auto Union, une société regroupant les 4 constructeurs allemands Audi, DKW, Horch et Wanderer, se lance dans ce prestigieux domaine massivement soutenu par les nazis. À partir de 1932, les voitures de course sont soumises à la règle des 750 kg : cette limite de poids empêche ainsi l'arrivée de monoplaces toujours plus grandes et plus puissantes. Une législation qui convient parfaitement à Ferdinand Porsche, fidèle à un principe qui se résume par l'équation suivante : « plus petit + plus léger = plus rapide. »

Auto Union et le pilote de course Hans Stuck, qui est une véritable superstar à l'époque, parviennent à réunir suffisamment d'argent pour mettre au point une automobile de course Auto Union. Le contrat est confié à Porsche le 17 mars 1933 et, au début de l'été, la première Auto Union P (pour Porsche) Type 22 est construite au sein du département course d'Auto Union à Zwickau. Son moteur en V de 16 cylindres de 4,4 l de cylindrée, équipé d'un compresseur de type Roots, développe une puissance de 295 ch. La boîte de vitesses manuelle est à 5 rapports. Contrairement à ce que fait la concurrence, le moteur est situé devant l'essieu arrière, ce qui permet un bon équilibre du poids et d'atteindre une vitesse élevée dans les virages.

Hans Stuck domine la saison 1934 au volant du modèle P. Il établit 3 records du monde et devient champion d'Allemagne. Un an plus tard, Bernd Rosemeyer rejoint Auto Union et devient le coéquipier de Stuck. En 1936, Rosemeyer remporte le Championnat d'Europe des pilotes au volant de la voiture construite par Porsche. Un an plus tard, alors que Mercedes domine encore la compétition, Rosemeyer sera le premier pilote à atteindre plus de 400 km/h avec la voiture de course de Auto Union dont l'aérodynamisme a été développé par Porsche. Il atteint très exactement 406,3 km/h sur l'autoroute de Francfort. Ferdinand Porsche est chargé du développement des voitures de course jusqu'en décembre 1937. Son concept de moteur central a été depuis adopté par tous les constructeurs en sport automobile.

— En 1937, la Type 22 est dotée d'une cabine de pilotage pour établir des records de vitesse sur autoroute fermée. Tournant le dos au photographe, Ferdinand Porsche attend sa voiture.



## 20 — Porsche 356 n° 1

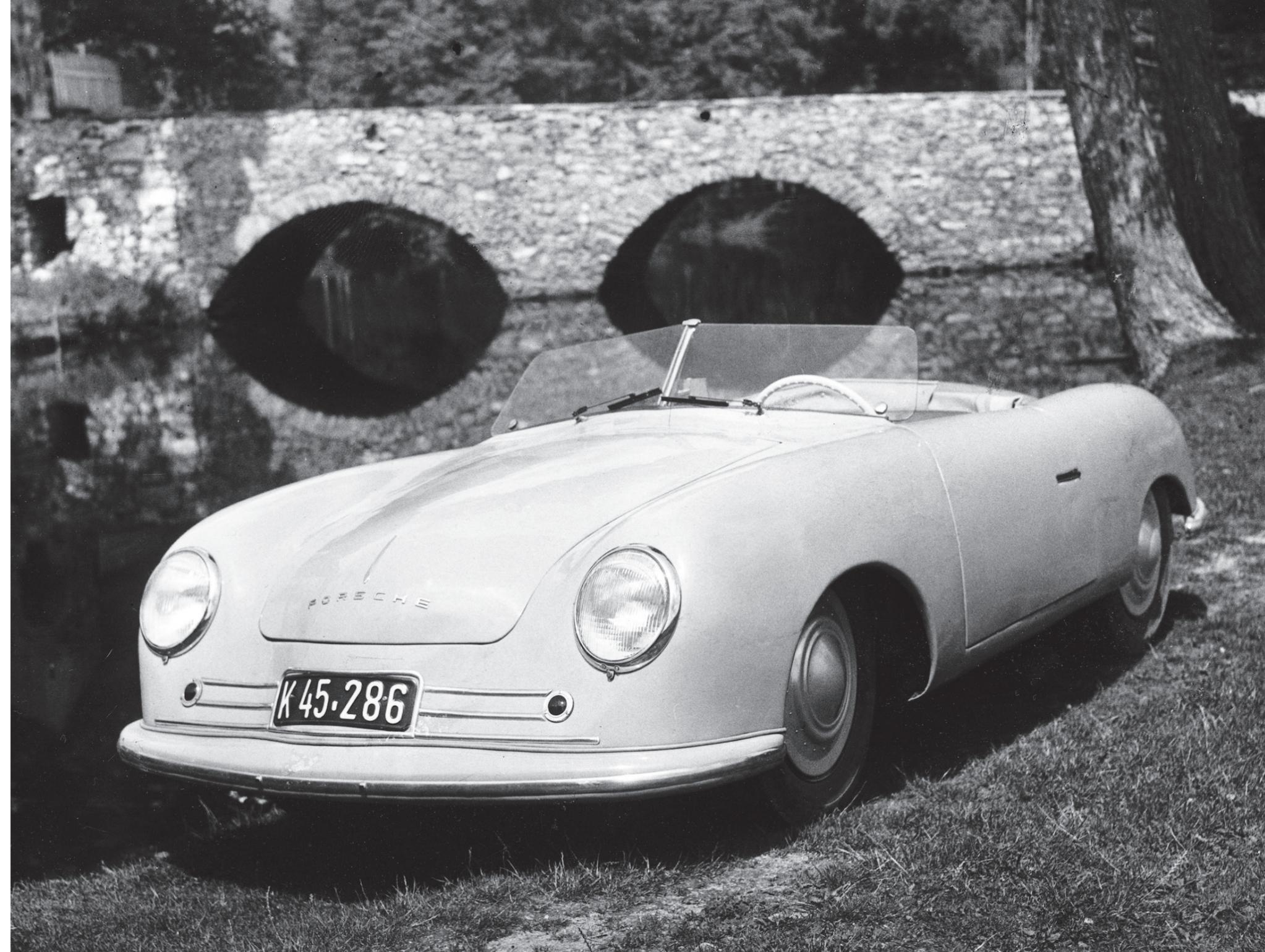
*Le premier prototype*

En novembre 1944, à la demande du ministre du Reich Albert Speer et suite au bombardement de Stuttgart, le bureau d'études Porsche s'installe à Gmünd en Autriche, dans les contreforts alpins de la Carinthie. C'est ici que Ferry Porsche conçoit, à la fin de la guerre et tandis que son père est toujours emprisonné en France, la Porsche 360 Cisitalia, une voiture de course monoplace révolutionnaire, ainsi que la toute première Porsche 356. Ferry en conçoit le prototype avec l'aide de son concepteur en chef Karl Rabe et d'Erwin Komenda, designer en chef du département carrosserie. Des dessins datés du 17 juillet 1947 montrent une « voiture de sport VW à 2 places », les numéros légendaires inscrits à droite sur les feuilles commencent par « 356-001 ».

Avec un châssis tubulaire en acier, un moteur central et une carrosserie en aluminium, le croquis n° 1 incarne la quintessence de la philosophie de la voiture de course. Elle est entraînée par un moteur de Coccinelle de 1 113 cm<sup>3</sup>, que les équipes de Porsche portent à une puissance de 35 ch grâce à des culasses redessinées et un réglage précis. Le prototype n° 1 pèse 585 kg et roule jusqu'à 135 km/h. La direction, la suspension et la transmission sont des pièces Volkswagen.

Le 8 juin 1948, la direction départementale du bureau de la préfecture de Carinthie, après avoir examiné le prototype 356-001, lui donne une homologation individuelle. Le 1<sup>er</sup> juillet, la 356 obtient son premier succès : Herbert Kaes, le neveu de Ferdinand Porsche, remporte sa première victoire dans la catégorie des poids légers à Innsbruck lors d'une course en circuit urbain. Jusqu'ici, tout va bien, à ceci près que la production en série d'une voiture de sport à moteur central et châssis tubulaire coûte beaucoup trop cher. Personne ne sait non plus combien de temps durera un tel châssis dérivé de la course. On recherche en vain un coffre dans cette voiture de sport, et lorsqu'elle est repliée, la capote peut, à juste titre, être comparée, d'un point de vue esthétique, à une verrue en plein milieu de la figure. Malgré tout, la solution existe déjà : Ferry et ses hommes se consacrent à 100 % à la 356/2.

— Voici comment tout a commencé : la Porsche 356 n° 1 de 1948 demeure un exemplaire unique, mais elle marquera le début du succès de Porsche en tant que constructeur de voitures de sport.



### 33 — Hans Herrmann

*Des victoires historiques, une retraite avisée*

En 1954 il décroche la 3<sup>e</sup> place avec une petite 550 Spyder lors de la Carrera Panamericana au Mexique, inscrivant ainsi Porsche parmi les plus grands constructeurs. En 1958, Herrmann obtient avec Jean Behra la 3<sup>e</sup> place au Mans à bord d'une 718 RSK. Les pilotes Porsche se retrouvent pour la première fois sur le podium de la plus célèbre course d'endurance. En 1960, l'équipe Herrmann/Gendebien remporte les 12 Heures de Sebring pour Porsche. En 1970, c'est l'apothéose : Herrmann et Richard Attwood, qui font partie des favoris, gagnent au Mans, au volant d'une 917 de 580 ch. Il pleut des cordes et, sur les 51 voitures qui ont pris le départ, seulement 7 sont classées.

À 42 ans, Herrmann annonce son retrait de la compétition, une promesse qu'il avait faite à son épouse Magdalena. Le pilote est conscient d'avoir souvent défié le destin, notamment en Formule 1 où il a effectué de nombreuses courses pour d'autres constructeurs. Lorsque sa Mercedes finit dans un mur en 1955 pendant les essais du Grand Prix de Monaco, il s'en sort avec plusieurs fractures. Sur l'Avus de Berlin, lors du Grand Prix d'Allemagne en Championnat du monde de Formule 1 en 1959, la défaillance des freins de sa BRM provoque un accident spectaculaire. Éjecté du véhicule, il glisse le long de la piste, alors que sa voiture part dans une série de tonneaux. Sans oublier la fois où, en 1954, lors des Mille Miglia, il franchit un passage à niveau avec son navigateur Herbert Linge, au volant d'une Porsche 550, juste avant que les barrières ne soient complètement baissées pour laisser passer le train. On le surnomme « Hans le chanceux ». C'est parce qu'il est conscient que chacun est l'artisan de sa chance que Herrmann met sagement un terme à sa carrière de pilote de compétition.

— Hans Herrmann est associé à de nombreux moments forts de l'histoire du sport automobile chez Porsche. Avec Richard Attwood, il remporte la première victoire au Mans.

