



PORSCHE

Communiqué de presse

juin 2018

Les premières Porsche – et les liens avec la Suisse

Retour sur les premières années, avec quelques détails de l'histoire de Porsche jusque-là inconnus

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, avec la disparition des commandes provenant de l'industrie de l'armement, l'avenir du bureau d'études, qui comptait désormais près de 600 employés, devint incertain. Par ailleurs, l'entreprise avait reçu l'ordre en 1944 de quitter Stuttgart. Outre Zell am See, près de Salzbourg, Porsche s'était décidé pour Gmünd en Carinthie. En novembre, près de la moitié du personnel fut transféré en l'espace de quelques semaines de Zuffenhausen à Gmünd. On s'installa dans les locaux d'une scierie composés de différents bâtiments en bois. Officiellement, il s'agissait de la scierie Meinke, mais les employés ne parlaient, eux, que des « forges réunies ».

Face aux difficultés de l'après-guerre, de nombreuses entreprises fermèrent leurs portes et renvoyèrent leurs employés chez eux. Mais pas la société Porsche. Avec presque 200 collaborateurs, elle essaya de survivre, et de vieilles idées restées dans les tiroirs furent ressorties. Le professeur Porsche parlait régulièrement de tracteurs et autres machines agricoles – on continua donc de travailler dans cette voie. On construisit un tracteur pour l'entreprise Allgaier, des treuils, des turbines hydrauliques et d'autres engins utilitaires. Un certain nombre de ces productions furent commercialisées par l'intermédiaire de la coopérative agricole de Klagenfurt, d'autres vendues directement. Fin 1946, les effectifs remontèrent à 222 employés et des baraquements supplémentaires furent remis en état pour accueillir les nouveaux venus.

En 1947, les ingénieurs de la société Porsche KG de Gmünd travaillèrent d'arrache-pied sur la voiture de course de type 360 Grand Prix pour la société Cisitalia. Mais le client italien ne disposait pas des fonds suffisants et la voiture de course Cisitalia ne dépassa jamais le stade du projet.

La première mention de la « type 356 » – notes du journal de Karl Rabe

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. Cet Autrichien tenait un journal détaillé, comme le montre par exemple ce passage du 6 juin 1948 : « Nous discutons jusqu'à 13 heures de la type 356 et mangeons ensemble à l'Hôtel 'Post' (soupe au vermicelle, escalope viennoise, mille-feuilles, vin rouge). À 14h30, les discussions avec monsieur von Senger reprennent. » Les notes de Rabe sont importantes car elles donnent une image très précise du travail. La première mention de la « voiture VW Sport type 356 » apparut le 11 juillet 1947, précisée par l'indication « projet de carrosserie, dessins pour le modèle de carrosserie ». Et ce n'est pas tout, le jeudi 24 juillet 1947, Rabe notait : « Je suis sur le dessin à l'échelle 1/5 de la VW Sport. » Puis le 10 décembre : « Monsieur et madame Piëch sont aujourd'hui à Klagenfurt, rencontre demain à Klagenfurt au sujet de la VW Sport (type 356). »

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. »

Le 29 décembre 1947, Karl Rabe écrivait : « Je reçois à 17 heures la visite du docteur Höfer et de monsieur von Senger, de Zurich. Nous discutons jusqu'à 18h30 de la VW Sport. » Deux jours plus tard, Karl Rabe notait : « À 11 heures, monsieur von Senger vient me voir, nous parlons de la VW Sport et faisons quelques croquis du modèle de carrosserie. » Début 1948, de bonnes nouvelles arrivent de Suisse : « D'après monsieur von Senger de Zurich, une garantie financière est accordée à la VW Sport. » La construction de la première « Porsche » pouvait donc se poursuivre. Le 18 janvier, Karl Rabe notait : « À 10h30, je me mets en route pour l'usine avec Ferry, le professeur P., sa femme et Hans Kaes, nous examinons le cadre prévu pour la VW Sport. » Suivait, dès le 6 février, cette note : « Hier, pour la première fois, on a fait tourner la nouvelle VW Sport type 356 (châssis), Ferry a roulé avec aujourd'hui. » Une semaine plus tard, le 13 février, il écrivait : « Je pars à 8 heures pour l'usine avec le professeur P., des discussions ont lieu au bureau d'étude. Ferry nous annonce depuis Zell am See que monsieur et madame Piëch veulent venir demain à Gmünd avec monsieur von Senger. Nous intensifions les travaux sur le modèle en bois de la type 356, qui se trouve ici depuis mardi. » Le dimanche suivant, le 15 février, tout est prêt : « Je pars avec Ferry à 9 heures pour l'usine avec la nouvelle VW Sport. Hans Kern vient à l'usine en VW avec le docteur Piëch et monsieur von Senger. »

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. »

Ferry Porsche devait lui aussi évoquer cet épisode dans son autobiographie *Mein Leben* (« Ma vie »). Voici ce qu'il en disait : « La carrosserie du roadster deux places était en alliage léger. La difficulté, c'est que dans l'Autriche de l'après-guerre, on ne trouvait pas de tôle en alliage léger pour la carrosserie. Nous conclûmes donc avec monsieur von Senger un contrat qui avait pour objet la livraison de pièces de tôle en alliage léger en provenance de Suisse. Pour importer ce matériau, il fallait l'autorisation du gouvernement de Vienne. Elle nous fut accordée à la condition que nous vendions exclusivement à l'étranger les véhicules produits, car l'Autriche avait un besoin urgent de devises. »

Premiers essais – la première grande sortie

En mars 1948 eurent lieu les premiers essais routiers avec le châssis, en attendant la carrosserie, encore en chantier en avril. Manifestement, ça n'était pas simple, sans doute aussi parce que ces essais avaient tendance à frôler l'impossible. Le 28 avril, Karl Rabe écrivait dans son journal : « Le professeur P. et Ferry partent avec la voiture de sport à 15 heures pour Seeboden, une déformation du cadre se produit à l'arrière. » Le 2 mai, même tableau : « La voiture de sport type 356 présente des bombements à l'arrière après l'essai routier d'hier avec Otto Husslein (directeur). » Mais le projet avançait, comme le note Karl Rabe le 5 mai : « Je suis au bureau à partir de 7 heures et travaille toute la journée au modèle de cadre type 356. Dans l'après-midi, Ferry prend la voiture de sport pour aller à Zell am See. Je reste à l'usine jusqu'à 19 heures. » Les tests avaient aussi lieu le week-end.

Bien entendu, Ferdinand et Ferry Porsche participaient à toutes les tâches, comme le prouve ce passage du journal daté du 13 mai : « Je pars à 7 heures pour l'usine avec le Prof. P., nous discutons des licenciements au bureau d'étude, nous dressons la liste des noms. La voiture de sport type 356 à carrosserie ouverte et châssis-cadre tubulaire, apprêt posé (jaune), est pesée puis conduite par Ferry. » Et le 20 mai : « Le matin, le Prof. P. est au banc d'essai du moteur diesel et l'après-midi il conduit avec Goldinger la voiture de sport type 356, il ne revient que dans la soirée. » Karl Rabe travaillait sur tous les fronts en même temps. « Je suis avec le Prof. P. au bureau d'étude et je pars à 9 heures avec Hans Kern chez le notaire Wegener pour parler brevets. L'ingénieur Ernst de Lind vient me voir au sujet de la catégorisation de la voiture de sport type 356 », dit-il dans son journal le 22 mai. Et le 27 mai, ce fut le grand moment : « Essai sur route par Spittal an der Drau, Obervellach, Winklern jusqu'à Heiligenblut. Nous y sommes à 10h30 et voyons une procession de la Fête-Dieu avec des costumes intéressants. Nous mangeons à l'hôtel 'Sonnenhof'. Nous envoyons une carte au Prof. P. Nous poursuivons notre route par Berg Isel et Greifenburg jusqu'à Weissensee, à l'Hôtel 'Enzian', et nous rendons visite à une connaissance de Hans Kern du camp de prisonniers de Wolfsberg. Puis nous rentrons à Gmünd, où nous arrivons à 21 heures. Au total, nous avons parcouru 256 km. » La voiture ne fut définitivement laquée que début juin, car Rabe ajoute le 14 juin 1948 qu'elle « arrive peinte à l'usine dans l'après-midi, de Spittal an der Drau ».

Pendant que la 356 Roadster « numéro° 1 » était encore en construction, Porsche travaillait déjà à Gmünd sur la version de série de la 356 avec moteur arrière, cadre en tôle compressée et design intemporel. Il est surprenant que Porsche n'ait pas attribué un nouveau numéro de version à cette nouvelle construction, la numéro 1 ayant peu de choses en commun, à part la technologie, avec les voitures de sport 356 suivantes. C'est probablement parce que Porsche travaillait alors sur différents projets, par exemple la voiture de course Cisitalia Grand Prix, appelée aussi Porsche type 360, ou la Porsche type 370.

À Gmünd, la situation était tout sauf brillante, comme le montre le rapport du docteur Rabe à la fin du mois d'avril 1948 : « La vente de nos produits cause à notre entreprise

les plus grandes difficultés. Hormis la fabrication de pièces de rechange pour la poste et les chemins de fer fédéraux autrichiens, le reste de la production de doigts de coupe et de treuils est stocké, même chose pour les brûleurs et les vis. Il est extrêmement difficile dans ces conditions de réunir les moyens nécessaires au paiement des salaires et des traitements. Nous ne remplissons que très lentement nos obligations envers nos fournisseurs. La stagnation générale contraint ceux-ci à demander le paiement à la livraison. Les aciéries exigent un acompte à la commande. Les crédits bancaires sont insuffisants, au point qu'il faut parler d'une paralysie de l'entreprise. À ce jour, nous nous demandons où nous allons bien pouvoir trouver le mois prochain les fonds pour la poursuite de l'activité de l'entreprise, si les ventes ne s'améliorent pas. Les commandes n'arrivent qu'au compte-goutte et il faut s'attendre à de nouvelles réductions. »

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

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 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 seconde d'avance sur Jean-Pierre Wimille; quant à la nouvelle Porsche, elle ne concourait dans aucune catégorie.

La vie mouvementée de la « numéro 1 » : changements de propriétaire et succès sportifs

Le constructeur automobile Porsche utilise dès le début la compétition automobile comme plateforme d'essai pour de nouveaux modèles. Le 11 juillet, lors de la course urbaine d'Innsbruck, la Porsche 356/1 Roadster effectue un rapide tour de démonstration avec Herbert Kaes au volant. À l'occasion de cette manifestation, le numéro d'août de l'*Automobil Club Österreich* publie une photo de la numéro 1, avec en arrière-plan la Porsche 64 Berlin-Rome, conduite par Ferry. Et un petit test paraît dans le numéro de septembre.

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 : Peter Kaiser était impressionné par les performances de conduite et en particulier par l'excellente tenue

de route de la 356/1 Roadster. Le véhicule ne pesait à sec que 670 kg. Mais il ne tarda pas à constater que les freins mécaniques n'étaient pas suffisants et décida de remplacer les freins à câbles par un système hydraulique. Avec les lettres du nom « Porsche », il avait déjà créé auparavant l'appellation « Pesco ». Comme il l'affirmait lui-même, il ne voulait pas de faire de publicité à Porsche – et souhaitait que le nom ait une consonnance plus sportive et plus italienne. La « numéro 1 » était certes rapide, mais différents défauts comme la rupture de soudures, des sièges inconfortables et un moteur trop faible conduisirent Kaiser à vendre le véhicule au bout d'un an à un marchand de voitures. Celui-ci, un certain Augustin Schneider, eut beaucoup de difficultés avec ce véhicule qu'il ne connaissait pas; il est même probable que Kaiser l'ait racheté dans l'intervalle. C'est seulement en juillet 1951 qu'une artiste de Zurich, Elisabeth Spielhofer, se prit de passion pour le cabriolet. Mais six mois plus tard, la 356/1 Roadster changeait une nouvelle fois de propriétaire, en l'occurrence l'ancien pilote Porsche Walter Hasler de Dübendorf. Lui non plus ne fut pas satisfait du cabriolet, et le revendit en juin 1952. La nouvelle propriétaire, mademoiselle Rosemarie Muff, déplorait la médiocrité du système d'éclairage. Elle eut cependant le courage de partir en vacances en Espagne avec cette voiture. Elle se rappelait que ce véhicule original attirait en masse les hommes et suscitait leur étonnement. En décembre 1952, elle vendit à son tour la voiture pour 3 500 francs suisses à Hermann Schulthess de Zurich.

Hermann Schulthess était un grand amateur de voitures de sport. De son vivant, il posséda plus de 70 Porsche et participa de temps en temps à des courses automobiles. Avec Peter Kaiser, il remporta aux Mille Miglia de 1953 une remarquable deuxième place au volant d'une 356 Coupé, dans la catégorie des cylindrées ne dépassant pas les 1 500 cm³. Déjà au courant des problèmes de la numéro 1 par son ami Kaiser, Schulthess décida d'améliorer le véhicule. Jusqu'à lors, la 356/1 Roadster avait pratiquement conservé son état d'origine. Schulthess la fit équiper de nouveaux freins et d'un moteur de 1,5 litre chez Porsche à Zuffenhausen, moyennant la somme de 4 450 marks allemands. Grâce à ces modifications, la numéro 1 pouvait de nouveau prétendre au sport automobile, et elle fut engagée par la suite dans diverses compétitions de moindre envergure comme le célèbre ACS Slalom (ACS = Automobile

Club de Suisse) sur l'aéroport de Dübendorf. Lors d'une traversée du Gothard, Schulthess dut s'arrêter à un feu rouge – et une Opel emboutit l'arrière du petit cabriolet. Schulthess n'en revint pas de voir six religieuses bouleversées descendre de la petite Opel en se signant. Comme la carrosserie de la 356/1 Roadster était en aluminium, les dommages furent considérables. Schulthess profita de l'occasion et de l'argent de l'assurance pour « moderniser » un peu plus sa voiture. Les passages de roues furent agrandis vers l'avant et vers l'arrière, les pare-chocs retirés et les extrémités avant et arrière enroulées. Les deux feux arrière furent remplacés chacun par deux phares ronds comme sur la 356, les baguettes chromées furent supprimées à l'avant, les roues 16 pouces remplacées par des roues 15 pouces – et la voiture, jusque-là grise, fut repeinte couleur argent. En septembre 1953, la 356/1 Roadster remporta son plus grand succès sportif : avec Marco Engeler au volant, un ami de Schulthess, le véhicule décrocha une honorable deuxième place dans la course de côte Mitholz-Kandersteg, derrière Hans Stanek sur sa Porsche Glöckler.

En mars 1954, la 356-001 se trouvait dans un atelier Porsche pour entretien. Anton Igoris, dont la 356 Coupé 1500 N y était également pour réparation, eut un tel coup de foudre pour la numéro 1 qu'il échangea sur-le-champ son véhicule contre celui de Schulthess. Mais au bout de quelques jours, Igoris se rendit compte qu'un coupé en acier était bien meilleur et bien plus moderne et il voulut faire annuler l'échange. Schulthess garda toutefois le coupé. Le petit cabriolet stationna donc chez Igoris, jusqu'à ce que Franz Blaser le découvre en mai 1956, l'achète, le fasse entièrement réviser et apprécie vraiment cette Porsche hors du commun. En 1956 et 1957, Blaser participa aux rencontres Porsche de Merano et y fit la connaissance de Ferry Porsche. Ce fut une heureuse rencontre: la Porsche 356/1 retourna fin mai 1958 chez Porsche – et Franz Blaser devint en échange l'heureux propriétaire d'une nouvelle 356 Speedster 356.

Le premier concessionnaire Porsche : l'importateur suisse Bernhard Blank

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. C'est là qu'après

la Seconde Guerre mondiale, il avait ouvert une agence de représentation des marques anglaises Daimler, Lanchester et Allard. Pendant une courte période, il fut également l'importateur général en Suisse de la marque américaine Tucker et vendit plusieurs de ces véhicules révolutionnaires bien qu'il ne pût en présenter aucun. Quand Tucker fit faillite, Blank remboursa tous les acomptes sur ses fonds propres pour que ses clients ne soient pas lésés.

Bernhard Blank entra en contact avec Porsche par l'intermédiaire de Rupprecht von Senger, qui se prétendait volontiers architecte alors qu'il était dessinateur en bâtiment et vivait dans un simple deux-pièces à Bülach, dans le canton de Zurich. Von Senger avait connu pendant la guerre – peut-être par l'intermédiaire de Max Troesch – l'avocat Anton Piëch et son épouse Louise à Saint-Moritz et avait commandé en août 1946 à l'entreprise Porsche Konstruktionen GmbH une étude de berline (numéro de commande type 352). Mais les concepteurs de Porsche avaient déjà en tête l'idée de la 356 et c'est ainsi que von Senger fut persuadé de s'intéresser à cette voiture de sport. Von Senger promit d'investir 100 000 francs suisses dans le projet. Pour l'époque, et grâce à la force du franc suisse, c'était une très grosse somme; en 1946, elle permettait par exemple de s'acheter à Zurich un immeuble très bien situé. Von Senger connaissait également Bernhard Blank, qu'il réussit à convaincre d'investir cette forte somme dans les futures Porsche. En contrepartie, Blank fut assuré d'avoir l'exclusivité du droit de vente.

Selon Ernst Schoch, secrétaire particulier et directeur commercial de Bernhard Blank, von Senger fit croire à son « partenaire » qu'il investirait lui aussi le même montant et que les bénéficiaires des 100 000 francs suisses étaient au courant de tout. Il fut convenu que messieurs Porsche et Piëch rencontreraient Blank dès que possible; mais von Senger reporta sans cesse cette rencontre sous tous les prétextes imaginables. Plus d'un an après, Blank commençait à s'inquiéter sérieusement pour son argent. Le 20 septembre 1948, il se promenait à Zurich dans la Bahnhofstrasse quand il aperçut von Senger de l'autre côté de la rue, en compagnie d'un homme « en tenue autrichienne ». Blank traversa la rue et remarqua que von Senger cherchait à l'éviter. Il aborda donc directement l'homme qu'il ne connaissait pas et le salua en l'appelant Dr. Porsche. L'homme se présenta alors; c'était Anton Piëch, un gendre de

Ferdinand Porsche qui occupait un poste important chez Volkswagen en Autriche ainsi que dans les différentes sociétés de Porsche. Il était donc parfaitement au courant de toutes les opérations et participait activement aux affaires du groupe. Blank s'enquit des progrès du projet de voiture de sport, financé par son argent. Il s'avéra alors que les bénéficiaires de la somme investie par Blank ignoraient qu'il était le bailleur de fonds et que von Senger n'avait strictement rien investi. À partir de là, von Senger fut écarté de l'affaire – et Bernhard Blank devint le distributeur direct de Porsche jusqu'en 1951.

Lorsque la numéro 1 obtint son homologation technique en Suisse le 16 décembre 1948, les documents de douane ainsi que les papiers de l'homologation technique furent établis au nom de Bernhard Blank, Garage de Riesbach. Il est donc évident que Blank fut le premier à vendre une Porsche – et non pas Rupprecht von Senger, comme l'affirment la plupart des récits relatant l'histoire de la marque.

Blank organisa également la première apparition de Porsche dans une grande exposition automobile, le Salon de Genève de 1949. Il avait auparavant envoyé à Gmünd le mécanicien Werner Busenhardt pour qu'il s'y familiarise avec la technologie Porsche. Au bout de plus de trois mois, Busenhardt y reçut une « attestation », signée par le responsable technique Karl Rabe et par Erwin Komenda, qui se terminait par cette phrase : « Il a pleinement saisi l'occasion qui lui était donnée de se familiariser avec toutes les particularités de la voiture de sport Porsche. » Busenhardt était ainsi le premier mécanicien Porsche formé – et la toute première concession Porsche était prête à débiter son activité. Blank convertit une partie de son hôtel zurichois « Europe » en espace d'exposition et le sigle « Porsche » fut apposé sur une devanture.

Par ailleurs, Blank avait envoyé la deuxième Porsche, la 356/2, à la carrosserie Beutler de Thoun 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.

Les véhicules construits à Gmünd étaient notamment équipés d'essieux avant et arrière, de freins, de transmissions et de moteurs qui provenaient de stocks de la Wehrmacht réquisitionnés tels que les « Kübelwagen » (« voitures bassines ») VW de Klagenfurt. Les pare-brise étaient en verre normal, les autres fenêtres dans un plastique récupéré sur des avions. De nombreuses pièces comme les boutons de commande, les phares, les instruments pour véhicules moteurs et les tôles en alliage léger étaient importées de Suisse. Les livraisons commencèrent avec von Senger, puis Bernhard Blank reprit cette partie du partenariat. Certaines pièces étaient obtenues en Italie, entre autres par l'intermédiaire des contacts du pilote de moto Carlo Abarth et de l'ingénieur Rudolf Hruska, qui fut l'un des premiers clients de Porsche en achetant le 19^e Coupé de Gmünd. Au début, les pièces provenant de l'étranger arrivaient à Gmünd après avoir traversé les frontières par des voies plutôt douteuses car, par ces temps difficiles, il n'y avait pas d'autre solution. Mais les cadres dirigeants de l'entreprise avaient conscience que la production automobile n'avait pas d'avenir envisageable à Gmünd. En outre, la situation géopolitique en Autriche était délicate, chaque zone étant administrée par un pays différent: Gmünd, par exemple, était sous contrôle anglais, Zell am See « appartenait » aux Américains, et, entre les deux, il y avait les zones françaises et russes. On faisait quelques kilomètres et on devait passer une frontière en présentant les papiers nécessaires.

Premier salon – et nouveaux défis

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 sœur 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. Ce succès était d'autant plus satisfaisant que 1949 offrait quantité d'autres nouveautés. Une voiture de sport à 15 000 francs suisses, 17 000 francs suisses pour un cabriolet, ce n'était pas nécessairement ce que voulait la clientèle, et la parenté technique avec Volkswagen n'était pas non plus un argument de vente car cette marque n'était pas encore répandue.

Si les chiffres de vente restaient fort modestes, Blank et son commercial Heinrich Kunz n'y étaient certainement pour rien. Blank n'aimait pas particulièrement conduire et, mesurant presque 1m90, il aurait difficilement tenu dans la petite 356. Ce fut donc à Kunz de convaincre les nombreux journalistes et les clients potentiels en leur faisant faire lui-même un tour d'essai avec la 356 vert clair (356/2-001). L'assise très profonde et la bonne tenue de route impressionnèrent tous les passagers. Mais comme la puissance moteur était plutôt faible et que les freins mécaniques suscitaient quelques réserves, Kunz évitait les montées trop raides et effectuait ses tours d'essai sur la route du lac de Genève en direction d'Évian. Les deux coupés exposés (356/2-001 et 356/2-004) furent vite vendus et quelques autres commandes suivirent. Du reste, le

deuxième cabriolet Beutler (356/2-003) était déjà en préparation pendant le Salon de Genève.

L'histoire de la plus ancienne Porsche de série encore existante est documentée dans les moindres détails. Le 2 juillet 1948, le moteur numéro 356-6-014106 tournait pour la première fois sur le banc d'essai de Gmünd, le châssis était exporté en Suisse le 6 août. Les documents de douane indiquent qu'il pesait 366 kilogrammes. Dans les livres des frères Beutler, le véhicule est mentionné pour la première fois le 6 janvier 1949. Le 7 mai, il était achevé, puis immédiatement inspecté et pesé (662 kg) par les autorités douanières. Le 9 juin, la 356/2-003 était livrée à Bernhard Blank – et dès le 12 juin, le véhicule rouge bordeaux remportait le 1^{er} prix au Concours d'Élégance de Lucerne. C'est à cette occasion que le prince Mohamed Tahir Pasha, neveu du roi Farouk d'Égypte, aurait eu le coup de foudre pour cette voiture – qu'il a dû acheter en juillet ou en août. Mais avant que le prince, qui était également président de l'Automobile Club royal d'Égypte, ne puisse la conduire, la voiture fut d'abord mise en circulation par Blank avec la plaque de contrôle ZH 312. Sur ses propres roues, la 356/2-003 partit le 20 août pour Gmünd, où l'on effectua quelques travaux, entre autres un test moteur le 20 septembre. C'est seulement après, à la fin de l'automne 1949, que la voiture fut acheminée en Égypte par bateau via Gênes. Tahir, également propriétaire du coupé de Gmünd au numéro de châssis 356/2-033, se déplaçait souvent avec son cabriolet Beutler en Égypte et en Europe. Le 20 mai 1952, la voiture fut réimportée en Suisse et vendue six jours plus tard à Julia Müller. Mais cette dernière la revendit dès le 4 août à Fritz Rosenberg, de Bâle. Ce dernier la fit réviser le même mois chez Porsche à Stuttgart, où l'on remplaça notamment son moteur de 1,1 litre par un moteur de 1,3 litre (avec le même numéro de moteur). Une bonne année plus tard, le 22 septembre 1953, Rosenberg retira le véhicule de la circulation et le vendit le 30 mars 1954 à un certain docteur Loy de Burgdorf, dans le canton de Berne. Trois mois plus tard, celui-ci fit réviser à son tour la 356/2-003 chez Porsche à Stuttgart. Le 30 mars 1960, Hans-Peter Wyssmann achetait le véhicule – qui resta en sa possession pendant 48 ans.

Mais dès la fin de 1949, Blank constata une nette diminution de la demande après les premiers succès commerciaux. En septembre, les prix furent baissés à 13 900 francs suisses pour le coupé et à 14 900 francs suisses pour le cabriolet de Beutler. En 1950, Blank n'était plus présent au Salon de Genève avec Porsche. Le prix du coupé baissa de nouveau à 12 500 francs suisses, un toit « pouvant s'ouvrir » était proposé en option pour 600 francs suisses. Beutler avait beaucoup d'autres occupations et ne prenait plus aucune commande de cabriolet. Pour le même prix, on avait également un autoradio. Évidemment, l'attitude de Blank ne réjouissait pas franchement Porsche mais, en contrepartie, elle enregistrait de grands succès commerciaux dans d'autres pays comme la France.

Une performance admirable en des temps très difficiles

D'après les historiens, outre le prototype 356-001, un total de 52 châssis ont été construits à Gmünd. Six d'entre eux ont été utilisés par les frères Beutler pour fabriquer des cabriolets à Thoun. Deux autres cabriolets ont été habillés par des entreprises de carrosserie viennoises. Une autre partie des véhicules ont été complétés ou assemblés à Salzbourg et à Vienne. En 1950, un petit nombre de châssis ont été envoyés à Stuttgart, où ils donnèrent naissance à la 356 SL, conçue pour la compétition.