

La fameuse 356 n° 47 est encore sur les tréteaux dans le fond du garage Després et les mécaniciens s'affairent... sous les yeux de Veuillet. Nous sommes le dimanche 17 juin et le journaliste du «Maine Libre», flanqué du photographe de la maison Lafay, fait la tournée des popotes. (Washington Photo)

Under Veuillet's watch, the famous #47 356 is still on its trestle with mechanics at work at the back of the Despres garage on Sunday June 17. The journalist of "Le Maine Libre" is walking around with a photographer from Lafay.

8

Des débuts catastrophiques

Disastrous Le Mans debut

Mais si la course est pavée de bonnes intentions, elle se nourrit aussi de fâcheux contretemps. Porsche et son tout jeune service course allaient en faire la cruelle constatation sur le circuit du Mans, dès les tours de roue initiaux de la première des cinq 356 conçues en vue des 24 Heures.

Le 30 avril, pressé de se remémorer les pièges du tracé où il avait évolué en 1937 et 1938, von Guillaume prend le chemin de la France, flanqué d'une camionnette VW qui transportait de quoi réparer le moindre des avatars techniques envisagés. Il doit ainsi tester le nouvel arbre à cames que le spécialiste moteur embauché par Porsche, Ernst Fuhrmann, a réalisé afin d'améliorer les performances, et la boîte de vitesses dont la quatrième a été surmultipliée pour limiter les risques de casse à haut régime.

Mais arrivé au Mans le 4 mai, le pilote allemand n'eut pas loisir de pousser bien loin son essai. A peine lancé à l'assaut des Hunaudières, voilà qu'il croise un cycliste optimiste en train de traverser la chaussée à hauteur du restaurant

La ligne droite des Hunaudières s'avérait déjà fatale pour Porsche en mai 1951 par la faute d'un cycliste imprudent devant le restaurant de Maurice Génissel. Exit la première 356 préparée pour la course. (Coll. auteur)

The Mulsanne straight already proved fatal for Porsche in May 1951 because of a careless cyclist in front of Maurice Genissel's restaurant. The first 356 prepared for the race was out.



In motor racing, the way to victory is long and difficult with many mishaps, and Porsche was no exception to that rule, with many incidents for the five 356s designed for the 24 Hours of Le Mans.

On April 30, 1951, Paul von Guillaume drove to France at the wheel of a VW van loaded with everything necessary to prevent and mechanical failures and glitches. He was eager to come back to the Le Mans circuit where he competed in 1937 and 1938, and also had to test the new camshaft designed by Ernst Fuhrmann, the engine specialist recruited by Porsche, and the new gearbox with overdrive destined to limit failures at low revs.

Von Guillaume reached Le Mans on May 4 but did not have the opportunity to complete this schedule. On the Mulsanne Straight he saw a cyclist crossing the road near the Genissel restaurant. He turned to avoid him and the 356 rolled over many times before finishing on the roof. Von Guillaume and the reckless cyclist were safe and sound, but the car was destroyed.

Things went even worse in Germany during a speed test on the Bruchsal-Karlsruhe motorway, when Rolf Wutherich, the 24-year-old mechanic at the wheel, was surprised by another driver losing control of his car.

"Without any reason, a car coming the other way brutally drove over the median strip and ran into the Le Mans 356," remembers journalist von Frankenberg. "The mechanic's reaction prevented him to get killed and he would only suffer superficial wounds, but the car was in disastrous condition."

Four years later, in 1955, Wutherich worked in John Neumann's dealership in Los Angeles, where Porsche sent him to supervise the delivery of the first 550 Spyders, and made friends with James Dean. He worked on the famous "#130 Little Bastard" when the actor decided to enter it the Salinas race. Wutherich was in the car on September 30 when the 550 was hit by an out-of-control coupe Ford. Dean was instantly killed but Wutherich survived once again. But in July 1981 he died at the wheel of his Honda Civic in an accident in his hometown of Kupferzell.

Génissel. Pour l'éviter, von Guillaume n'a d'autre ressource que de braquer sa 356 qui effectue nombre de tonneaux avant de finir sur le toit. Si le conducteur et son «obstacle vivant» sont sains et saufs, il n'en va pas de même pour la Porsche, plus que chiffonnée.

Mais l'affaire se complique encore un peu plus, sur l'autoroute Bruchsal-Karlsruhe, lors d'un test de vitesse grandeur nature mené par Rolf Wütherich ; le jeune mécanicien (24 ans), que Porsche vient d'embaucher, se fait surprendre par un automobiliste en perdition.

Le journaliste von Frankenberg raconte : «*Brusquement, et sans raison apparente, une voiture venue en sens inverse a franchi la berme centrale et percuté, presque de face, la voiture du Mans. Grâce à une habile manœuvre d'évitement, le mécanicien de course évita le pire. Il ne souffrit que de blessures superficielles, mais l'auto était un sinistre total.*»

Hasard de la vie, en 1955, travaillant pour le compte de la concession de John Neumann à Los Angeles, où Porsche l'avait envoyé pour accompagner la livraison des premiers Spyder 550, Wütherich était devenu l'ami de James Dean. C'est lui qui prépara la fameuse «Little Bastard n° 130» quand l'acteur, qui l'avait baptisée ainsi, décida de s'engager dans la course de Salinas. Il l'accompagnait donc ce

Veillet and Mouche, two French drivers for a German manufacturer

But let us get back to 1951. Ferry Porsche got very worried after these accidents and asked Auguste Veillet to come to Stuttgart to have his opinion about the third 356 he would share with Edmond Mouche from La Sarthe. Porsche had the intention to enter a French driving line-up in the 24 Hours of Le Mans, as suggested by Race Director Charles Faroux who wanted to get good coverage from the French press.

In 1949, Veillet and Mouche battled against Luigi Chinetti, keeping the race lead with their #18 Delage during the Le Mans night ahead of the Ferrari 166 MM. Mouche also finished second at Spa the following month at the wheel of Louveau's Delage, so Veillet knew he could rely on Edmond's driving talents and so did Porsche.

Time has come for the importer to meet with his car on the Nurburgring circuit. He was satisfied but the car suffered oversteering at high speed on the 22kms of the Nordschleife.

Veillet's opinion was confirmed by Charles Pozzi when he helped for the car's importation in France at the end of 1950. "The car's handling was like an iron and I refused," said Pozzi who would regret this decision a few years later when Sonauto became successful.



Le mardi suivant, les deux Porsche (n°47 et n° 46) se présentent sur les quais en vue des opérations de pesage. Elles devront repasser devant les commissaires techniques de l'A.C.O. pour éclairage insuffisant. (Coll. G. Moret)

The following Tuesday, the two Porsches (#47 and 48) came to the platform for scrutineering. They had to be presented again to the ACO marshals due to inadequate lighting system.



funeste 30 septembre quand Dean croisa la route d'un coupé Ford en perdition. Une nouvelle fois, alors que James était tué sur le coup, le jeune Allemand survécut à ses nombreux traumatismes. Mais un troisième accident, au volant de sa Honda Civic, lui fut fatal en juillet 1981 dans sa bonne ville de Kupferzell.

Confiance au tandem Veuillet-Mouche

Mais revenons à Stuttgart au printemps 1951. Et ces deux 356 SL devenues hors d'usage... Ferry commence alors sérieusement à s'inquiéter. A la hâte, il fait venir Veuillet à Stuttgart afin d'avoir son avis et de préparer au mieux cette troisième 356 que le Lyonnais pilotera avec le Sarthois Edmond Mouche. Ainsi en a décidé Porsche qui tient ainsi à faire participer un équipage 100% français à l'aventure du Mans... comme le lui avait habilement suggéré Faroux, toujours soucieux de flatter la presse du pays organisateur.

Et puis Auguste Veuillet, épaulé par son ami Mouche, n'ont-ils pas tenu tête à Luigi Chinetti en juin 1949, maintenant leur Delage n° 18 devant la Ferrari une partie de la nuit mancelle ? Quant à Mouche, il a superbement piloté le mois suivant à Spa en terminant second sur la Delage de Louveau. Veuillet sait qu'il peut compter sur lui et Porsche lui accordera aussi sa confiance.

Mais il est temps pour l'importateur de découvrir «sa voiture» sur le circuit du Nürburgring ; et ma foi il s'en trouve satisfait sauf que déjà, sur les méandres du «Ring» et poussée dans ses derniers retranchements, la 356 se montre délicate à contrôler.

C'était en tous les cas l'avis de Veuillet et ce côté survireur n'avait pas échappé non plus à Charles Pozzi quand le néo-Parisien lui avait proposé de l'aider à importer le petit coupé, fin 1950. «*Elle tenait la route comme un fer de lance et j'ai refusé...* Après tout ce n'était qu'une Volkswagen allégée», concluait Pozzi avant de s'en mordre les doigts quelques années plus tard devant la réussite commerciale de Sonauto.

Cette observation se révélera cependant ô combien justifiée quand, dès les premiers essais de nuit sur le circuit du Mans, le jeudi 21 juin, vers 22h 30, c'est au tour de Rudolf Sauerwein de se faire surprendre douloureusement. Il pleut à verse et dans la courte descente vers Maison Blanche, juste avant le pont sur le «Roule Crottes», l'ancien pilote Adler (pourtant 6^e en 1938) perd le contrôle de sa voiture

Rolf Wütherich, entré chez Porsche en 1951, était devenu en peu de temps un mécanicien de qualité. La preuve avec cette photo des 24 Heures 1952 où le jeune allemand (25 ans) est déjà en charge de la n° 47 de Martin-Picard dans les stands. (Washington Photo)

Rolf Wutherich joined Porsche in 1951 and rapidly became a talented mechanic, as demonstrated by this picture in the pits: at only 25 years of age, the young German was already in charge of the #47 driven by Martin and Picard.



Voiture immaculée, combinaisons blanches, nous sommes manifestement quelques instants avant le départ de l'édition 1951. Mais déjà, Auguste Veuillet (à gauche) et Edmond Mouche savourent le moment. (Washington Photo)

The white car and overalls are spotlessly clean a few minutes before the start of the 1951 24 Hours. Auguste Veuillet (left) and Edmond Mouche are already enjoying the moment.



et tape durement. Plus tard, il avouera avoir été aveuglé par les projections d'eau d'une voiture qui l'avait doublé à cet instant. Transporté à la clinique Delagénère du docteur Maignan, la jambe fracturée, c'est la fin du rêve pour lui comme pour son malheureux coéquipier tricolore, Robert Brunet, qui n'a même pas eu le loisir de prendre le volant.

Dans le modeste garage de Téloché qui sert de base arrière à la petite équipe Porsche, c'est la soupe à la grimace, et on se demande bien comment l'aventure va pouvoir se terminer. Malgré les efforts des mécaniciens allemands, la n° 47 ne pourra être réparée sur place. Et comme il est trop tard pour faire venir une autre 356 de Stuttgart, la n° 46 sera seule à s'aligner au départ, le 23 juin.

This opinion would be justified during the first night test on the Le Mans circuit on Thursday June 21 at 10.30 pm. Rain was pouring on the road to Maison Blanche and the German driver Rudolf Sauerwein (who finished 6th at Le Mans in 1938) lost control on the "Roule-Crottes" before the bridge and ran off. Sauerwein said later that he was blinded by the spray from the car overtaking him at that moment. He was transported to Doctor Maignan's Delagénère clinic with a broken leg. This also was the end of the dream for Robert Brunet, his unfortunate French team mate, who could not even take the wheel.

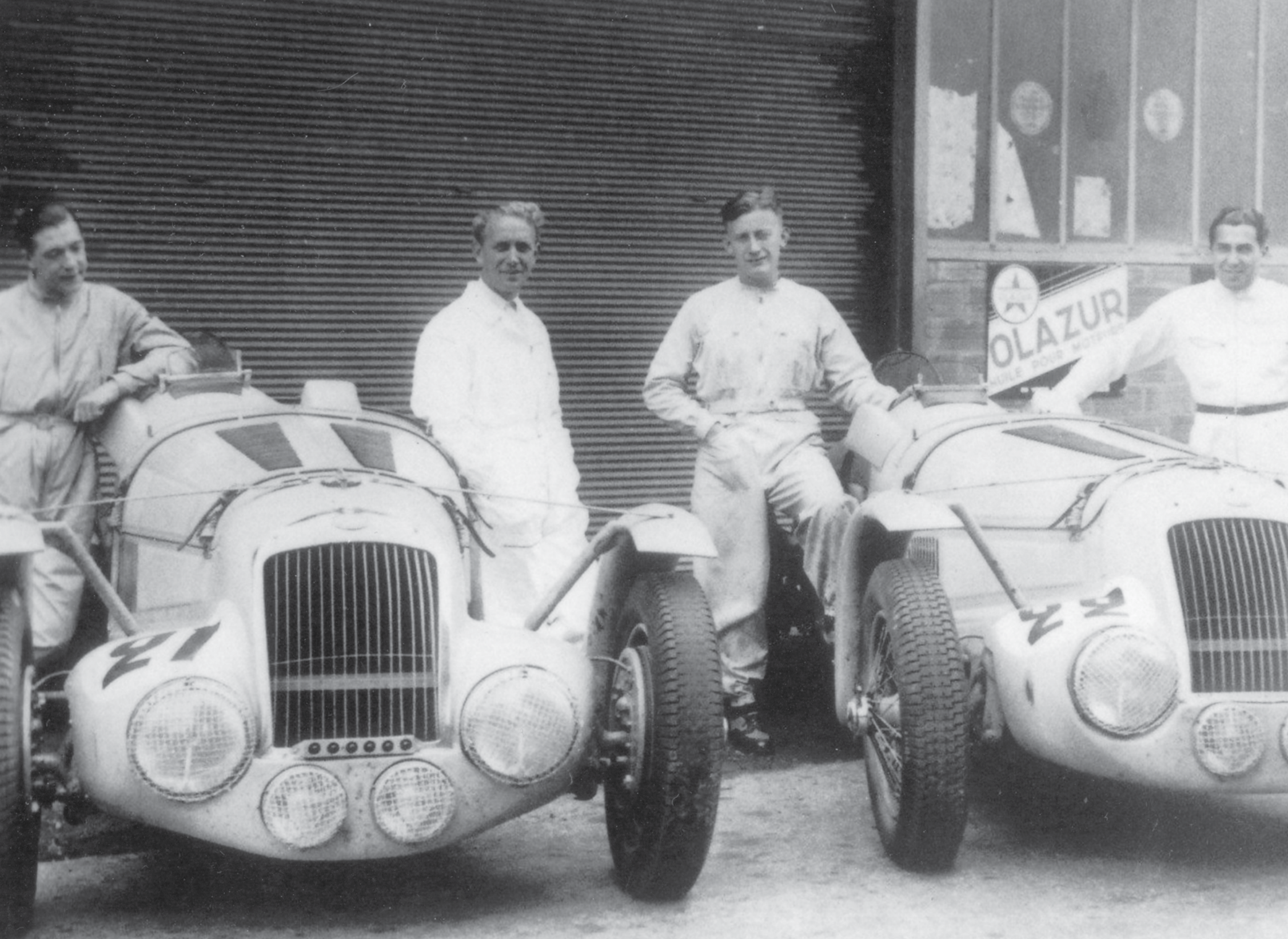
In the modest garage of Teloche, the base camp for Porsche's small crew, everybody wondered how things would turn. Despite the huge efforts of the German mechanics, the #47 car could not be repaired in Le Mans, and it was too late to receive another 356 from Stuttgart. The #46 would be the only car to start the race on June 23.



On comprend mieux pourquoi, au fil des ans, les Télochéens sont devenus les premiers supporters de Porsche. Ici le départ des 550 pour les essais de l'édition 1955. A droite : Pour respecter la parole donnée par son père à Charles Faroux, le directeur des 24 Heures, Ferry Porsche engagera deux 356 au Mans en 1951... mais une seule partira, celle de Veuillet - Mouche.



It is easy to understand why the people of Teloche became the first supporters of Porsche. On this picture, the 550s are joining the circuit for the practice of the 1955 24 Hours. To honour the promise of his father to Charles Faroux, the Race Director of the 24 Hours, Ferry Porsche entered two 356s at Le Mans in 1951. But only the car of Veuillet-Mouche actually started the race.



■ Dès avant guerre, l'écurie officielle Delage avait découvert Téléché et son garage comme l'atteste ce document. Louis Gérard, ici à droite de la n° 21 qui termina second de l'édition 1939, revint dix ans plus tard aux 24 Heures, toujours sur Delage. Les liens étroits entretenus avec Veuillet et Mouche, engagés eux aussi sur Delage, expliquent ce choix du cantonnement proche du virage de Mulsanne. (Coll. J.-Cl. Poirier)

■ Even before World War II, the Delage factory team discovered Teloche and its garage, as shown by this picture. Louis Gerard (standing at the right of car #21) finished second in 1939 and came back to Le Mans ten years later, once again with a Delage. The connections with Veuillet and Mouche, also entering with a Delage, explained the choice of this location near the Mulsanne corner.

9

Téloché entre dans l'histoire Porsche

Téloché, a village into the legend

Heureusement, l'accueil des gens du cru est d'autant plus chaleureux que ce hameau, à portée de fusil du virage de Mulsanne, a déjà vécu plusieurs histoires liées aux 24 Heures. Sa population est donc tout acquise à la cause des audacieux qui se lancent à l'assaut des Hunaudières une fois par an.

Même qu'on se souvient ici que l'un des premiers pilotes à avoir tenté l'aventure de la course de l'A.C.O., à ses premiers balbutiements en 1923, n'était autre que Jude Robin. Agent commercial local de la firme Rolland-Pillain, Robin allait se classer brillamment 23^e pour le compte du constructeur tourangeau. Quelque temps plus tard, il devenait maire de Téloché et il est évident que le mouvement était lancé.

De fait, avant-guerre, c'était au tour du petit garage Després d'accueillir l'écurie de Walter Watney venue de Paris. Les Delage's boys vont même frôler la victoire en 1939 en tenant tête jusqu'au bout à la puissante Bugatti de Wimille. On devine le retour au village le dimanche soir de la course, avec la deuxième place de Gérard et Monneret.

On peut penser que c'est Auguste Veuillet, devenu propriétaire d'une Delage D6 qu'il pilota avec Mouche au Mans pour la reprise des 24 Heures en 1949, qui, sur les conseils de Louis Gérard déjà venu avant-guerre à Téloché, donna l'adresse à von Guillaume. D'où l'idée d'établir le camp de base de Porsche dans l'établissement de Georges Després, à la croisée des routes de Brette et de Mulsanne. Ce que Ferry confirmera plus tard dans sa biographie : «*Veuillet nous avait recommandé un atelier convenable pour nos préparatifs, non loin de Mulsanne.*» Bonus de ce cantonnement, le bar-restaurant «Au Chariot d'or», tenu par le jovial M. Bain, n'a pas mauvaise réputation et bien vite, son établissement devient la cantine attirée de toute l'équipe allemande, mécanos et pilotes compris.

L'antre de Jojo

Au garage, tout se passe bien aussi. Le patron, surnommé affectueusement Jojo, né à Téloché en 1912, est une figure du cru. Il a appris son métier rue de la Pelouse, au Mans, chez Georges Delaroche, qui s'illustra aux 24 Heures 1934 en terminant second sur une petite Riley. Son apprentissage achevé, Després revient s'installer

Teloche is a hamlet at a stone's throw from the Mulsanne corner and the local people have experienced many Le Mans stories. They have always been enthusiastic towards the audacious contenders driving the Mulsanne straight at full throttle once a year so they warmly welcomed the Porsche crew.

The people from Teloche also have very special memories from one of the first drivers to compete in the 24 Hours in 1923. His name was Jude Robin, he worked as a sales representative of the Rolland-Pillain company and he finished 23rd for the manufacturer from Tours. A little later he was elected mayor of Teloche, and so began the long story between this small village and the 24 Hours of Le Mans!

Before World War II, the small Despres garage welcomed Walter Watney's team from Paris. The Delages challenged Wimille's Bugatti for victory until the chequered flag, so just imagine the atmosphere in Teloche when the crew came back after the race on Sunday evening!

Auguste Veuillet became the owner of a Delage D6 he drove with Edmond Mouche when the 24 Hours were re-launched in 1949. It is possible that upon suggestion from Louis Gerard, who came to Teloche before World War II, Veuillet established his headquarters in the Despres garage and gave this address to Paul von Guillaume. Then came the idea to establish Porsche's base camp in this garage, near the intersection of the roads to Brette and Mulsanne. Ferry Porsche confirmed this story in his biography: "Veuillet recommended this suitable workshop near Mulsanne for our preparations". A good bonus for this base camp was the restaurant of good reputation named "Au Chariot d'Or", operated by the cheerful Mr. Bain. The place became the regular canteen or the Porsche crew, including mechanics and drivers.

At Jojo's place ...

Things were also fine in the garage, whose boss Georges Despres was nicknamed Jojo. He was born in Teloche in 1912 and enjoyed a great local reputation. He learned the job Rue de la Pelouse in Le mans with Georges Delaroche, who finished second in the 1934 24 Hours at the wheel of a tiny Riley. Once his apprenticeship completed Despres settled in his birthplace after marrying Marthe Gasse.

dans son village natal après son mariage avec Marthe Gasse.

«Comme son père avait toujours tenu une pompe à essence en plus de son café, Jojo n'était pas dépaysé en se mettant à son compte. Tout le monde le connaissait, raconte René Dronne, le plus proche voisin du garage Després, c'était un type jovial qui pouvait très bien se contenter d'une vidange pour sa journée de boulot. Il ne quittait jamais sa casquette et avait toujours un chiffon à la main. D'ailleurs sa femme n'oubliait surtout pas de vous facturer aussi le chiffon...»

Jojo et Veuillet se sont tout de suite bien entendu pour la bonne raison que, avant de devenir importateur à l'enseigne Sonauto, Auguste était d'abord propriétaire d'un garage du nom de... Saône-Auto, en raison de ses origines.

Tant et si bien qu'au fil des ans, les deux «complices» avaient pris l'habitude de s'éclipser pour aller partager un bon repas chez le père de Maurice Génissel, sur les Hunaudières, tout en s'offrant un tour de circuit en Porsche. Même que parfois, Veuillet en rajoutait en prenant le redoutable pif paf de Maison Blanche à la corde, soit à gauche de la chaussée. «Je n'y étais pas, précise R. Dronne, ancien de chez Renault, mais Jojo, un jour, m'avait raconté sa sortie nocturne en m'avouant que cette manière de faire était plutôt risquée. Ce à quoi le père Veuillet répondait en disant que de toutes les façons, il allait plus vite que la voiture qui surviendrait en face...»

Cette tradition instituée avec Porsche devait perdurer jusqu'en juin 1981, tant Ferry avait apprécié l'accueil des Després et de tous les Téléchéens. Georges Provost, qui prendra la relève à la fin des années soixante, bénéficiera de la même confiance allemande jusqu'à l'obligation faite aux écuries de rester sur le circuit, entre les essais et la course, à partir des 24 Heures 1982.



"His father operated a gas station with his cafe, so Jojo immediately felt at home when he started his own business," remembers René Dronne, the closest neighbour of the Despres garage. "Everybody knew him, he was a joyful fellow who could make his day with only one oil change. He always had a cap on his head and a wiper in his hand... and his wife never forgot to add the wiper on the client's invoice!"

Jojo and Veuillet immediately got along together because before becoming an importer under the banner of Sonauto, the latter first owned a garage named Saône-Auto, in reference to his origins.

The two friends used to have a good meal in the place of Maurice Génissel's father on the Mulsanne straight and to complete a lap of the circuit together. Sometimes Veuillet made things even more difficult by taking the fearful Maison Blanche corner on the left side of the open road... "I was not there but Jojo told me about this night drive he thought kind of risky," recalls R. Dronne, a former Renault employee. "But Veuillet said that he was driving faster than the car that would come the other way..."

Ferry deeply appreciated the welcome of Despres (and of Georges Provost who took over the garage at the end of the sixties) and the people of Teloché and this tradition in Porsche's racing history would last until 1981. As of the 1982 24 Hours, regulations changed and the teams had to settle in the circuit paddock between practice and race.



■ Pas peu fier d'accueillir les deux Porsche (n° 46 et 47) des 24 Heures 1951, « Jojo » et son éternelle casquette (à gauche) prend la pause dans son garage. (Coll. Ch. Sergent)

A droite : En 1923, Jude Robin (au centre avec des moustaches), futur maire de Téléché, et représentant Rolland Pillain, n'hésita pas à disputer la première édition des 24 Heures au volant de la n° 26. (Coll. auteur)

□ "Jojo", pictured here with his usual cap, was particularly proud to welcome the two Porsches (#46 and 47) competing in the 1951 24 Hours!

Right: In 1923, Jude Robin (standing with moustache in the center), who became later the mayor of Teloché and representing Rolland Pillain, did not hesitate to compete in the inaugural edition of the 24 Hours at the wheel of the #26.





Georges Després est resté dans la mémoire de Téloché comme l'homme qui sut accueillir l'écurie Porsche dans son modeste garage dès 1951. Sourire aux lèvres, il fait ici le plein d'une 356 d'époque. (Coll. Ch. Sergent)

Georges Despres remained in the memory of Téloché as the man who welcomed the Porsche team in his modest garage as early as 1951. He is pictured here refueling a 356.