

L'après-guerre : L'accès à la voiture pour tous.

Après les deux derniers articles dans *Contact XK* dédiés à la période d'avant-guerre et les débuts de l'industrie automobile, période durant laquelle les voitures présentées sur la Classics Gallery du Salon de l'Auto de Genève étaient réservées à une élite fortunée, la période d'après-guerre constitue une rupture. En effet, *mon histoire* de l'automobile mondiale met en valeur des voitures populaires bien connues de tous.

Ainsi, plutôt que de faire rêver les visiteurs et les lecteurs, Classics Gallery rappellera des souvenirs au volant pour les moins jeunes, tandis que les plus jeunes découvriront des voitures dont ils connaissent la dernière édition néo-rétro.

Redécouvrons ensemble quatre phénomènes atypiques de l'histoire de l'automobile.



Légende : La culture du pays d'origine transparait dans chacune de ces voitures
Source :
regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

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 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'Auto de Genève se distingue par sa neutralité et son dynamisme. Ce sera sa marque de fabrique pour les décennies à venir qui lui donnera une place de choix dans la stratégie des constructeurs du monde entier et dans le cœur des visiteurs de Suisse, France, Allemagne ou d'Italie.

... pour une industrie en reconstruction

Dans l'Europe de l'après-guerre, l'industrie automobile se reconstruit, souvent avec des moyens financiers réduits, suite aux destructions de la guerre et à la pénurie d'acier. Dans la plupart des pays, les marques automobiles se remettent difficilement du conflit et beaucoup disparaîtront dans les années 50 et 60, certaines dans une lente agonie, après des essais de regroupement, et/ou de rachat.

Les modèles proposés à la clientèle sont souvent la reprise de véhicules d'avant-guerre, certes adaptés et rafraîchis, mais en réalité obsolètes. Mais certains constructeurs ressortent aussi de leurs cartons des études avant-gardistes travaillées, et parfois présentées juste avant que la guerre n'éclate. Les années 50 verront l'apparition et l'industrialisation de vraies nouveautés qui vont marquer l'histoire de l'automobile et des générations de conducteurs.

Le rôle social de la voiture

Cette période de juste après-guerre est un appel à la liberté de la population européenne en particulier. Après des années de restrictions, la population souhaite accéder au plus vite à la voiture, mais avec des moyens limités. L'automobile, symbole de la liberté retrouvée, est le moyen de transport auquel chacun aspire. Les modèles de VW, Citroën, Fiat et Austin me semblent être les plus représentatifs de cette période avec la Coccinelle, la 2CV, la Fiat 500 et la Mini.

La genèse oubliée de la Coccinelle

La Coccinelle naît dans les années 1928-1933, à l'initiative d'un brillant ingénieur autrichien, Ferdinand Porsche, qui, déçu du peu d'intérêt pour le projet de son employeur Mercedes, crée son propre bureau pour se consacrer à sa vision. Le projet Volkswagen prend forme dès 1933 avec la réalisation de prototypes, puis en 1937 avec la constitution d'un consortium appuyé par des banques et le pouvoir nazi, avec l'objectif de construire 500'000 voitures ! Hitler est présent à la pose de la première pierre de l'usine, lui qui voit dans cette voiture l'opportunité industrielle de confirmer sa vision idéologique et d'offrir à son peuple une voiture à moins de 1'000 Marks. Finalement, il ne se construira qu'environ 680 Coccinelles durant la guerre, qui seront à l'usage de l'armée, tandis que sa cousine militaire, la Kügelwagen, sera produite à 55'000 exemplaires. Rappeler l'origine de cette voiture ne vise pas à influencer la perception historique de la Coccinelle, mais plutôt à factuellement corriger l'histoire réécrite par le marketing de Volkswagen, qui veut effacer les origines nazies de cette voiture emblématique.



Légende : Hitler inspecte la Coccinelle sous l'œil de Ferdinand Porsche

Une naissance industrielle en 1945...

La guerre finie et une Allemagne à genoux, peu d'usines restent opérationnelles. De surcroît, les alliés comptent détruire toutes les usines construites après 1938. En zone d'occupation anglaise reste une usine à Wolfsburg, qu'un major de l'armée britannique, Ivan Hirst, va remettre en fonction pour produire la Coccinelle. Imaginant d'abord la mettre au service de l'industrie automobile de son pays, et après un accueil méprisant de ses dirigeants, tels Lord Rootes, qui le traite d'imbécile, Ivan Hirst lance une production locale en 1946, avec quelques dizaines d'unités produites.

Légende : Major Hirt, l'Anglais sans qui la Coccinelle n'aurait jamais été produite



... et une présentation publique en 1947

C'est en août 1947 que la Coccinelle sera présentée au public, d'abord au Salon industriel de Hanovre, puis au Salon de l'Auto de Paris. Les choix techniques sont radicaux, en particulier un moteur 4 cylindres à plat de 1100 cm³ (dont la cylindrée évoluera avec le temps) positionné à l'arrière du véhicule, un refroidissement à air, une propulsion, mais aussi un look bien différent de tout ce qui existait jusque-là.

La voiture présentée à la Classics Gallery a été produite en 1947, (châssis 1-085 223) et importée en Suisse en 1948 avec comme premier propriétaire l'armée suisse. Elle a ensuite été civilement immatriculée en 1962, comme taxi à Berne, puis reprise par un agent VW dans la région de Montreux, avant d'arriver entre les mains de son propriétaire actuel en 1997.

Un succès phénoménal

Après des débuts difficiles, marqués par un manque de qualité de réalisation très vite corrigé, la Coccinelle est d'abord destinée au marché allemand, avant de connaître un succès énorme aux Etats-Unis, où les ménages répondent favorablement à cette petite allemande comme deuxième voiture. Amicalement surnommée selon les pays et les langues Käfer, Beetle, Maggiolino et bien sûr Coccinelle, 21 millions d'exemplaires furent produits et la fabrication s'achèvera en Amérique latine en 2019. La New Beetle, une néo-rétro plutôt réussie, naîtra en 1998, mais sans grand lien technique avec l'originale, si ce n'est son look !



Légende : L'intérieur sobre et fonctionnel de la Coccinelle de 1947

Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

La 2 CV, fruit du marketing avant l'heure

Dans la ligne innovante initiée par André Citroën, précurseur du marketing moderne, la 2 CV résulte dès le milieu des années 30 de ce qu'on appellerait aujourd'hui une étude de marché permettant d'identifier les besoins de la France profonde. Pierre-Jules Boulanger, Président de Citroën (André Citroën est décédé en 1935), lance le projet TPV (Très Petite Voiture) pour répondre aux besoins d'une clientèle rurale et plutôt modeste en proposant une voiture confortable, robuste et d'un entretien facile et peu coûteux. L'ingéniosité des ingénieurs de Citroën, forts du succès de la Traction Avant, fait le reste !

La 2 CV est prête avant la guerre

Après la réalisation de pas moins de 49 prototypes, certains testés dès 1938 sur le site d'essai de La Ferté-Vidame, acquis pour la discrétion que procurent les hauts murs autour des 900 hectares de la propriété, la voiture semble prête en 1939. Prévue pour être annoncée au Salon de Paris à l'automne, une présérie de 250 exemplaires est même produite. La guerre éclate, le salon est annulé et les préséries sont pour la plupart détruites tandis que quelques-unes sont cachées. Les occupants nazis, très curieux de ce projet dont ils ont eu vent, essaieront sans succès d'accéder aux prototypes.



Légende : Très rare photo des tests du projet TPV à La Ferté-Vidame
Source : Archives Citroën

Une culture du secret

Durant la guerre, les études continuent dans le plus grand secret. Le projet TPV s'affine. Peu avant le Salon de Paris de 1948, les rumeurs vont bon train sur une éventuelle annonce démentie par Pierre-Jules Boulanger lui-même. Et pourtant dans la nuit précédant l'ouverture du Salon, trois 2CV sont disposées sur le stand Citroën, dont une sur un podium. La 2CV sera dévoilée le matin du 7 octobre 1948 lors de la visite inaugurale du Président de la République Vincent Auriol. Les concurrents sont moqueurs, la presse, médusée, fait un accueil plutôt mitigé, tandis que, jour après jour, les 1,3 millions de visiteurs du Salon adoptent la nouvelle venue.

Des choix techniques innovants pour une voiture inclassable

Après-guerre, même si elle garde ses caractéristiques essentielles de dénuement, de

simplicité et de confort, la 2CV se voit dotée de choix techniques nouveaux par rapport au projet d'avant-guerre, telles que le refroidissement à air du moteur et la fameuse suspension par bras, dotée de batteurs à inertie qui tiennent les roues plaquée au sol « quoi qu'il arrive ». Cette suspension devait permettre, selon le cahier des charges, de « traverser un champ avec un panier rempli d'œufs sans en casser un seul ». La base du projet TPV était somme toute bien là, avec un moteur bicylindre à plat de 375 cm³, une toile en guise de toit, et une forme unique !



Légende : La foule plébiscite la 2CV au salon de Paris
Source : Archives Citroën

Un enthousiasme qui ne fera que grandir

A la fin du Salon, le succès est prévisible et Citroën fait rapidement face à une demande qui dépasse largement ses capacités de production. Le réseau enregistre des commandes pour une voiture que beaucoup n'ont jamais vue ! En 1950, le délai d'attente est estimé à 6 ans et Citroën doit fixer des priorités parmi ses clients. Les acheteurs doivent justifier du besoin d'une 2CV en remplissant un questionnaire, et finalement, les très bons clients, mais aussi médecins et ecclésiastiques, (eh oui, autre France...) sont traités en priorité ! Rappelez-vous la bonne sœur dans la Grande Vadrouille avec de Funes...

Légende : Un intérieur minimaliste qui rappelle des souvenirs...
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon



Une franco-française pour toutes les classes sociales

Destinée aux classes populaires, la 2CV sera la voiture de tous, avec un capital sympathie extraordinaire. Artisans, commerçants, agriculteurs, instituteurs ou universitaires, nombreux sont ceux qui ont roulé en deux pattes, deuch, deudeuche, ou en Ente (canard en allemand). En 40 ans d'existence, plus de 5 millions de 2CV seront produites, dont 1,2 millions de fourgonnettes. Sa production cessera au Portugal en 1990.

La Fiat Nuova 500, digne descendante de la Topolino et de sa cousine la 600

L'Italie se remet péniblement de la guerre et les capacités de production sont faibles, de même que le pouvoir d'achat est en berne. La Fiat 500 Topolino est particulièrement vieillissante, elle qui fut créée dans les années 30 et qui connut un réel succès avec plus de 500'000 exemplaires produits, y compris ses versions Simca 5 et 6 en France. Mais elle ne répond plus aux attentes. C'est donc à Dante Giacosa qu'est confié le projet d'une nouvelle voiture populaire, qui aboutira en 1953 au modèle 100, la Fiat 600, jugée pourtant trop grande avec ses 3,22m !



Légende : Dante Giacosa entre sa création et la Topolino d'avant-guerre
Source : Archives Fiat

Vraie création des années 50

Résultat des réflexions déjà menées dès le début des années 50, la Fiat 500 Nuova se veut moderne, très compacte, minimaliste, pratique et peu coûteuse. Le modèle 110 mesure moins de 3m en longueur et 1,32m en largeur pour un poids de 470kg ! Elle est propulsée par un petit moteur bicylindre à refroidissement à air de 479 cm³, placé à l'arrière, ne consommant que 4.5 litres aux 100km et atteignant 85km/h. La Fiat 500 est née.



Légende : Le défilé des Fiat 500 en guise d'annonce de la Fiat 500 Nuova le 4 juillet 1957
Source : Archives Fiat

Une annonce originale à Turin, mais...

C'est dans le fief de Fiat, lors d'un défilé dans les rues de la ville de Turin, que la Fiat 500 Nuova est présentée le 4 juillet 1957. Une chorégraphie digne des plus beaux défilés de mode tient lieu d'annonce de cette petite voiture populaire. Le modèle 120, Giardiniera (commerciale) suivra en 1960.

... des débuts commerciaux difficiles...

La Fiat 500 présente beaucoup d'attraits, mais sa conception très minimaliste et dépouillée freine le succès du modèle. En particulier, l'absence de banquette arrière, remplacée par un grand coffre accessible depuis les sièges retient la clientèle familiale. L'alternative aux scooters n'est pas un argument de vente suffisant. Pourtant les usines Fiat sont immédiatement opérationnelles et plus de 28'000 exemplaires sont produits en 1957.

... jusqu'à l'annonce de la version F au Salon de Genève

En 1965, la présentation au Salon de Genève de la version F de la Fiat 500 Nuova marque un tournant dans l'histoire du modèle. Les portes suicides sont abandonnées, le pare-brise est agrandi, les aménagements intérieurs sont entièrement revus. La Fiat 500 est enfin arrivée à maturité et rien ne l'arrêta plus. Produite à 4,2 millions d'exemplaires, elle fera même son entrée au Musée d'art moderne de New York ! Revisitée de manière très réussie dans le style néo-rétro en 2007, elle sera élue voiture de l'année en 2008.



Légende : La Fiat 500 au MOMO de New York
Source : Stellantis

La belle histoire du modèle sur le stand de la Classics Gallery

Le modèle présenté sur la Classics Gallery est probablement la première Fiat 500 ayant circulé en Suisse. Importée avant qu'elle ne soit disponible en Suisse par un entrepreneur d'origine italienne, qui l'avait immatriculée en Italie, la voiture fut emboutie quelques années plus tard par le chauffeur d'un camion d'une entreprise du domaine de la construction. Le patron de la société, ne voulant pas ternir l'image de son entreprise, propose de reprendre le véhicule en échange d'un neuf. Depuis, la voiture est restée dans la famille et fut entièrement restaurée selon les meilleurs standards, il y a quelques années.

La Mini, anglaise révolutionnaire

Le concept de la Mini, traction avant équipée de petites roues, mesurant 3 m de long et pouvant accueillir 4 personnes est révolutionnaire à de nombreux égards. Un ingénieux positionnement transversal du moteur de 850 cm³ à l'avant combiné au logement de la boîte de vitesses sous le moteur permet un gain de place significatif, même s'il implique techniquement le partage de la même huile entre le carter et la boîte. Elle est annoncée à 147km/h.



Légende : Publicité pour le moins étonnante de l'Austin 850 à son lancement

Source : Archives BMC

Née sous plusieurs dénominations....

Lancée sur le marché en 1959, ce modèle a la particularité d'être commercialisé sous deux noms différents par deux marques du même groupe britannique BMC (British Motor Corporation) : chez Morris, c'est la Mini Minor et chez Austin, c'est la Seven, puis l'Austin 850. Elle sera aussi italienne sous la marque Innocenti et plus confidentiellement espagnole sous la marque Authi.

... avant d'être vraiment Mini

La voiture deviendra vraiment Mini au milieu des années 60, dans la foulée des succès en rallye de la Mini Cooper, puis une marque à part entière en 1969 lors de la restructuration du groupe British Leyland. Considérée comme trop spartiate et trop chère par la clientèle, elle connut un démarrage commercial difficile, qui motiva BMC à lui lancer des déclinaisons avec une version break, une version break avec extérieur en bois, un pick-up et une Moke au style d'une Jeep, avant que ne soit lancée la Cooper !

Un anniversaire à ne pas manquer !

En janvier 2024, nous fêtons le 60^{ème} anniversaire de la première victoire de la Mini Cooper, d'une cylindrée de 1071cc au rallye de Monaco avec au volant le pilote irlandais Paddy Hopkirk. La Mini fut à nouveau victorieuse en 1965 et 1967, sans oublier qu'elle fut disqualifiée pour des raisons obscures de phares non conformes en 1966 !



Légende : La Mini victorieuse au rallye de Monaco en 1965

Source : BMW

La voiture des stars

Au milieu des années 60, la Mini connaît un réel succès auprès des stars de la musique et du cinéma. Les Beatles en reçoivent chacun une, Brigitte Bardot se déplace en Mini à Saint-Tropez et, en 1967, Jacques Dutronc chante « Mini Moke et minijupe, tout est mini dans notre vie ». Les ventes explosent et le mythe de la Mini est né. Il s'en construira 5 millions d'exemplaires jusqu'en 1990, avant que BMW ne lance une néo-rétro alourdie mais réussie, puis des déclinaisons à l'infini avec une nouvelle marque à part entière dans le groupe.



Légende : John Lennon au volant de sa Mini

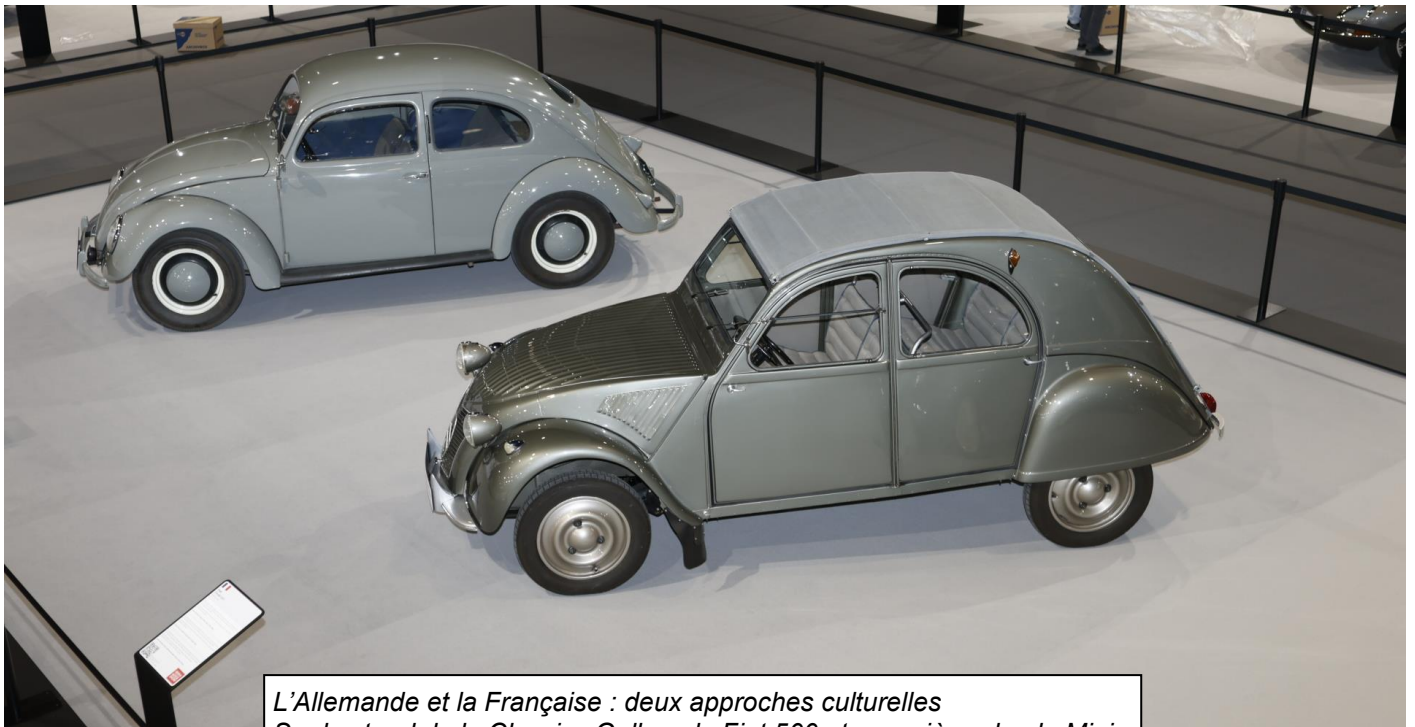
Source : Keystone

La voiture sur la Classics Gallery

La Mini présentée date de 1966, d'origine suisse, n'a connu que deux propriétaires et est entièrement d'origine. Elle est couleur Old English White, identique au tout premier modèle produit, qui ne fut jamais vendu puisque conservé au British Car Museum de Grande-Bretagne. Seule différence notable entre ce modèle de 1966 et les toutes premières voitures, les poignées de porte qui dès le début des années 60 sont inversées pour des raisons de sécurité, afin qu'on ne puisse pas s'y accrocher par mégarde.

Quatre pays, quatre approches, et autant de succès

Ce qui fascine dans cette période du juste après-guerre, c'est comment l'alliance des sensibilités sociales nationales, des innovations techniques et des contraintes économiques a permis la création de modèles aussi différents dans des pays historiquement si fortement ancrés dans l'industrie automobile. Amusant aussi de constater que seule la 2CV n'a pas connu de version néo-rétro, ce qui s'explique probablement par son style si décalé et sa suspension si inimitable.



*L'Allemande et la Française : deux approches culturelles
Sur le stand de la Classics Gallery, la Fiat 500 et en arrière-plan la Mini
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon*



A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous découvrirez toujours après-guerre deux populaires plus originales encore et une épopée unique au travers du continent africain dans une commerciale...

Classiquement Vôtre