

LA COCCINNELLE

Modèle mythique, best seller de l'histoire de l'automobile, machine increvable à la bouille craquante, la Coccinelle est tout cela à la fois. C'est aussi une voiture controversée, bourrée de défauts et totalement dépassée au moment où elle connaîtra sa plus grande diffusion. A ce titre, elle constitue un cas unique, celui d'un miracle commercial soigneusement entretenu par un marketing exceptionnel, qui sut convertir ses faiblesses en arguments de vente pour faire d'un véhicule obsolète un objet de culte.

La Coccinelle doit son existence à la volonté d'Adolf Hitler de doter le III^{ème} Reich d'une voiture populaire. En vérité, le dictateur rêve de donner aux Allemands la version germanique de la Ford T. Conçue par Ferdinand Porsche, la voiture sera l'instrument de la motorisation de masse de l'Allemagne.

C'est à l'automne 1933, à Berlin, que Porsche rencontre Hitler. Hitler demande à l'ingénieur, auquel il porte une grande estime, de concevoir une voiture simple, pouvant transporter quatre personnes à 100 km/h sur les futures autoroutes du Reich, consommant 7 litres aux cent kilomètres et dont le prix de vente devra être inférieur à mille Reichsmark. Une gageure !

Ferdinand Porsche se met au travail et s'inspire de projets précédents réalisés par son bureau d'études pour Zündapp et NSU. Transmise à la chancellerie le 17 janvier 1934, sa proposition est acceptée. Trois prototypes devront être fabriqués. Pour des raisons d'économie, ils seront réalisés artisanalement dans le garage privé de la maison de Ferdinand Porsche transformé en atelier.

Dans la perspective d'une production de masse et pour parvenir au prix très bas exigé par Hitler, Porsche part aux Etats-Unis pendant l'été 1936. Il va y apprendre les techniques industrielles de fabrication à grande échelle, que seule l'Amérique connaît alors. Il effectue des visites studieuses aux usines Packard, Ford et General Motors, ainsi que chez le carrossier Budd, le spécialiste du tout acier. Il en revient convaincu que la hauteur des investissements nécessaires requiert la garantie de l'Etat allemand, les capitaux privés ne pouvant seuls faire face à l'ampleur du financement.

La construction des prototypes s'éternise. Ils sont finalement prêts en octobre 1936 et aussitôt soumis à de rudes tests. Côté motorisation et après avoir longue-

ment hésité, Ferdinand Porsche a fixé son choix sur un quatre cylindres à quatre temps d'un litre - évidemment refroidi par air s'agissant d'un moteur Porsche. Le moteur boxer est placé en porte-à-faux arrière et les suspensions sont à barres de torsion. Ainsi grée, la voiture du peuple apparaît comme une voiture de conception très moderne, dont la carrosserie aérodynamique a été testée en soufflerie. Techniquement, et même d'un point de vue esthétique, la parenté avec le prototype Tatra V 570 réalisé en 1933 est évidente.

Destinée à intensifier les tests, une série de trente véhicules de présérie (baptisés VW 30) est fabriquée en 1937, sur ordre de la chancellerie, par Mercedes dans son usine de Sindelfingen. Placés sous la responsabilité de Ferry Porsche, le fils de Ferdinand, les essais sont réalisés par 200 membres des S.S., qui se relaient jour et nuit au volant des voitures. Une seconde série de trente Volkswagen est mise en chantier (Série 60).

Hitler décide de construire une usine ex nihilo, spécifiquement dédiée à la Volkswagen. Dans un premier temps, elle devra produire au moins 400 000 unités, un million à terme. Des chiffres totalement inédits en Europe. Pour faire face à un tel défi, Porsche, accompagné d'une délégation, retourne à Detroit en 1937, où il rencontre notamment Henry Ford. Il en revient avec une escouade d'ingénieurs américains d'origine allemande, qu'il a recrutés pour mettre en œuvre les méthodes de production d'outre-Atlantique dans la future usine Volkswagen. Celle-ci sera implantée à Wolfsburg en Basse-Saxe.

Quant à la distribution de la voiture, elle est organisée par le régime nazi (le Front du Travail) selon un système de carnets d'épargne avec timbres. Au terme du quatrième carnet, le travailleur aura acquis 198 timbres, soit un versement de 990 Reichsmark. Plus de 300

000 commandes seront ainsi enregistrées avec leurs versements (soit plus de 300 millions de Reichsmark), qui ne seront bien sûr jamais honorées... Toutefois, un compromis sera trouvé après la guerre entre Volkswagen et les cotisants spoliés, mais au terme de douze ans de procès.

Après la guerre, l'usine de Wolfsburg, qui a été détruite à 60% par les bombardements, se trouve en zone d'occupation anglaise. Grâce à l'action du major Ivan Hirst, officier britannique et homme clé du destin de Volkswagen, la voiture sera sauvée et la production pourra reprendre. Commence alors la carrière civile de la Coccinelle, en même temps que son histoire moderne.

Le 1er janvier 1948, Heinrich Nordhoff prend la direction de l'usine, qui passe l'année suivante sous le contrôle du Land de Basse-Saxe. Nordhoff sera le quatrième homme de la Volkswagen, dont l'action s'avérera décisive pour la carrière du modèle. Il sera le responsable de sa grande qualité de construction et mettra en œuvre un réseau et un service après-vente, dont l'excellence sera l'un des éléments décisifs du succès de la Coccinelle.

La production quadruple en trois ans, passant de moins de 20 000 unités en 1948 à plus de 80 000 deux années plus tard. Dès lors, et contre l'avis de ses conseillers qui appellent au lancement d'un nouveau modèle, surtout lorsqu'apparaissent des concurrentes (Fiat 1100, Renault Dauphine, Ford 12 M, Opel Kadett), Nordhoff tiendra le cap et sera un défenseur inconditionnel du maintien de la Coccinelle.

L'année 1949 constitue une date charnière, qui voit le lancement du modèle Export. Mieux fini, il va permettre le départ d'une vigoureuse politique d'exportation. Diffusée dans de nombreux pays d'Europe, la Coccinelle va prendre également le chemin du Brésil et de l'Afrique du Sud. Dès 1952, les marchés extérieurs représentent 41% de la production. L'année suivante, la voiture est assemblée au Brésil.

C'est au cours de la seconde moitié des années cinquante que la courbe des ventes s'envole. Si la millionième Volkswagen sort en 1955, la production dépasse les 600 000 unités en 1959, un million en 1963 et chaque année suivante jusqu'au début de la décennie 70

A partir du modèle de l'après-guerre, motorisé par un 1131 cm³ développant 25 ch, l'évolution technique de

la Coccinelle va se faire sous la forme d'augmentations répétées, mais prudentes, de la cylindrée dans le but de trouver les chevaux qui manquent cruellement : 1192 cm³ et 30 ch en 1954, puis 34 ch en 1960, 1285 cm³ et 40 ch en 1965, 1493 cm³ et 44 ch en 1966, 1584 cm³ et 50 ch en 1972. Du point de vue esthétique, des remodelages successifs tenteront de moderniser la ligne en lui donnant des volumes, tout en sauvegardant le look traditionnel de la voiture.

Le cabriolet Coccinelle est apparu dès 1949, carrossé par Hebmüller (deux places, le plus élégant) et Karmann (quatre places). Le succès de ce dernier sera considérable et il sera produit jusqu'en 1980.

Autre dérivé équipé des éléments mécaniques de la



Coccinelle, le premier utilitaire Volkswagen sort en 1950. C'est le célèbre Combi, un véhicule de légende qui s'illustrera sur tous les chemins d'aventure de la génération hippie. Cinq ans plus tard est présenté le coupé Karmann-Ghia, dessiné par Ghia et fabriqué chez Karmann. Il sera suivi en 1957 de la version cabriolet.

Incrévable machine à rouler, la Coccinelle est une amie sûre. Démarrant en toutes saisons et d'une fiabilité à toute épreuve, elle est la complice dévouée des voyages au long cours. Mais pour essentielle qu'elle soit, cette vertu a un prix. Car la Coccinelle a les défauts de ses qualités. Gage de fiabilité, la cylindrée relative-

ment élevée et un régime de rotation lent génèrent des performances faibles pour une consommation élevée.

Si le refroidissement par air du moteur simplifie les opérations d'entretien et garantit un fonctionnement régulier de la mécanique, il a pour conséquence un habitacle bruyant par la faute de la turbine. Quant à la position du moteur en porte-à-faux arrière, qui évite le recours à des organes de transmission longs ou de joints complexes (cardans pour une traction), elle est la cause d'une tenue de route aléatoire. Et ne parlons pas du réservoir d'essence disposé à l'avant, impensable aujourd'hui pour des raisons de sécurité.

Très réussi dans les années trente, le design de la Volkswagen et son profil de scarabée sont rapidement dev-

le plus surprenant est le triomphe que lui ont réservé les Etats-Unis, où, comparé aux imposantes et surpuissantes voitures d'outre-Atlantique, elle prenait des allures de gadget.

La performance est largement redevable à la remarquable organisation du réseau et à la qualité du service après-vente - contrairement à Renault avec sa Dauphine. Ce succès fut aussi favorisé par le cinéma et l'apport des studios Disney, qui produisirent quatre films à la gloire de "Herbie", devenue "Chouquette" dans la version française.

Volkswagen retire définitivement la Coccinelle en 2003, qui était encore produite (à petite cadence) dans son usine mexicaine de Puebla - et ce depuis 1967. Mais il y a bien longtemps que la voiture avait battu le record historique de production établi par la Ford T (16,5 millions de voitures fabriquées, dont 15 millions aux Etats-Unis). Avec plus de 21 millions d'exemplaires diffusés, la performance de la Coccinelle n'est pas près d'être dépassée. Certes, la Golf a fait mieux (21,5 millions en juillet 2002), mais avec quatre générations de modèles.

enus obsolètes, notamment en raison du caractère non ponton de la carrosserie. Or c'est précisément ce style désuet qui sera à l'origine du formidable capital de sympathie que s'attirera la voiture. Une bouille certes craquante mais qui obère l'habitabilité, fort médiocre vu les cotes du véhicule.

Construite ou montée dans vingt pays et exportée dans plus de 150, dont l'URSS, la Coccinelle a connu un succès universel.

Ce n'est qu'en 1978 que sa production cessera en Europe - elle se poursuivra au Brésil, au Mexique, en Afrique du Sud et en Egypte (usine de montage). Mais