

alain bublex

in : Auto-photo / catalogue de l'exposition / Fondation Cartier pour l'art contemporain / éditions Xavier Barral / Paris, 2017

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE, une brève histoire du design automobile

Écrire une histoire suppose toujours un début, un point de départ afin de déterminer le moment où elle commence. Une histoire même brève de l'automobile devrait donc s'ouvrir par la première du genre, la première voiture à moteur ou la première à se déplacer par ses propres moyens. La nôtre sera une histoire courte. Je me suis engagé à la réduire à trente voitures marquantes qui partageraient la caractéristique de constituer par leur innovation une étape décisive dans l'évolution de l'automobile. L'idée est de s'intéresser en premier lieu à la forme d'ensemble, à la manière dont les différents éléments qui composent une automobile aujourd'hui ont été disposés au fil du temps, assemblés dans un jeu d'interrelations très particulier, inventant progressivement à la fois des formes singulières et de nouveaux usages. Il ne s'agit pas d'une histoire de l'innovation technique s'intéressant à des caractéristiques mécaniques précises, ni d'une histoire des styles de carrosserie, mais plus globalement d'une histoire de l'équilibre des relations entre la technique, les formes et les usages. La notoriété (une qualité trompeuse) n'a pas été un critère pour cette sélection. Si certaines voitures retenues sont très célèbres, j'ai volontairement choisi des modèles moins connus chaque fois que cela était possible afin que cette histoire ne soit pas encore une fois l'occasion de lustrer avec tendresse de vieilles gloires, mais plutôt celle de mieux laisser transparaître les errances, les hésitations et les tensions propres à toute activité créative.

Longtemps les histoires de l'automobile ont débuté en 1769 avec le *Fardier* de Cugnot, un engin tout en bois mû par une machine à vapeur. Ce fardier était un tracteur d'artillerie. La première innovation était donc militaire et destinée à transporter les canons sur le champ de bataille. Elle s'est avérée parfaitement inefficace. En revanche, elle offre une vision plutôt ouverte de l'histoire : toutes les machines se déplaçant par elles-mêmes pourraient être considérées comme des automobiles. Les grandes diligences à vapeur en service en Angleterre dès les années 1830 comme la *Church*, par exemple, en seraient donc aussi. Mais cette définition des automobiles (des choses qui se déplaceraient par leurs propres moyens) ne correspond pourtant plus vraiment à la manière dont nous entendons le terme aujourd'hui. L'automobile serait plutôt une machine destinée aux déplacements individuels, domestiques, avec un univers de pilotage fait d'asphalte et d'odeur de carburant. Ainsi, la Markus de 1875 constituerait une première automobile plus proche

alain bublex

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

de l'objet que nous connaissons. À moins que ce qui caractérise l'automobile soit le fait d'être conçue pour la production industrielle par opposition à une fabrication artisanale, de ne pas être une sorte de charrette en bois équipée d'un moteur mais d'emblée une machine imaginée pour le transport motorisé de personnes et la production en série. Dans ce cas, le *Tricycle* conçu par Carl Benz en 1885, avec son châssis en tubes métalliques, serait la première automobile. À moins qu'il s'agisse du *Quadricycle* de Benz, conçu la même année, si l'on considère que pour être une voiture, l'engin doit obligatoirement comporter quatre roues. En dehors de leur usage, disons, personnel, la Markus et les Benz retiennent en général l'attention car elles sont les premières automobiles à être équipées d'un moteur à combustion interne, qui paraissait il y a vingt ans encore tout à fait indispensable à la définition d'une voiture. Il serait aujourd'hui imprudent de ne considérer comme des automobiles que les machines mues par ce type de moteur. Mais si ce dernier ne devenait plus une caractéristique indispensable à la définition du genre automobile, alors les véhicules à vapeur entreraient à nouveau dans l'histoire, et la *Mancelle* d'Amédée Bollée de 1878 serait la première voiture fabriquée en au moins deux exemplaires identiques.

On le voit, déterminer le point de départ de l'histoire de l'automobile, c'est aussi définir l'objet. Dire la première voiture, c'est circonscrire toutes les autres. On le pressent, un ouvrage pourrait être consacré à la question. Aussi, pour couper court en quelque sorte, je propose que nous débutions cette histoire en la prenant en cours de route, non pas par son milieu, mais dans ses débuts, avec la Renault *Type B Conduite Intérieure*.

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

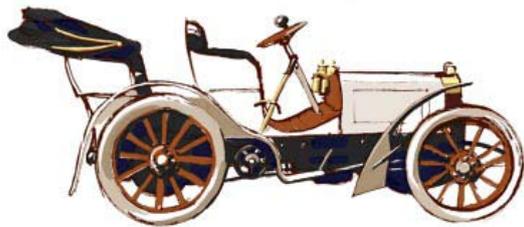
1900 – Renault *Type B*

La Renault *Type B Conduite Intérieure* est la première automobile à abriter passager et conducteur dans le même habitacle, une innovation qui n'allait pas de soi apparemment. Notre histoire de l'automobile commencerait donc à l'abri du froid et de la pluie, par la première route vue à travers le premier pare-brise. On peut ainsi imaginer le paysage défiler dans les limites du cadre formé par les montants de la carrosserie. Ce qui est bien différent de conduire à l'air libre, sans pare-brise et avec une vision panoramique. Si associer la voiture et l'image pour la première fois, et produire en cela une expérience nouvelle, est sans doute une conséquence fortuite, c'est avec la conduite intérieure que l'automobile devient ce qu'elle est encore aujourd'hui : le plus volumineux des objets personnels, un espace clos qui nous contient et nous transporte.

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

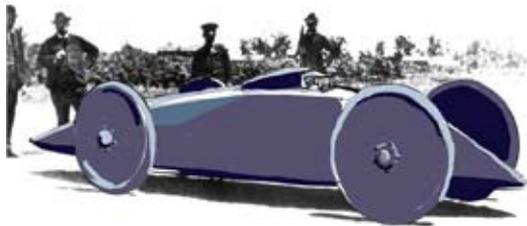
1901 – Mercedes 35 CV

À première vue, la Mercedes 35 CV n'a vraiment rien d'original. Elle ressemble un peu à toutes les voitures anciennes. C'est pourtant ce qui la rend importante : il s'agit de la toute première voiture avec cette physionomie. L'origine de l'archétype, celle à laquelle toutes les autres ressembleront. En somme, une autre première automobile possible. C'est le premier modèle à disposer les principaux éléments d'une voiture dans l'ordre dans lequel ils apparaissent encore fréquemment aujourd'hui : un radiateur en calandre tout à l'avant et un moteur placé juste derrière, sous un capot. Viennent ensuite une carrosserie abritant deux places de front, dont celle du conducteur, puis la banquette des passagers et enfin, à l'arrière, une malle contenant les bagages. Tous les passagers sont installés face à la route ; on accède aux places par des portes latérales. La carrosserie est supportée par un châssis métallique qui permet d'augmenter la distance entre les trains de roues selon les besoins. Tout est parfaitement en place. Alors que la Renault *Type B* nous faisait entrer dans l'histoire de l'automobile par l'usage (conduire une voiture à l'abri et voir défiler la route à travers le pare-brise), cette Mercedes nous y fait entrer par la technique, avec la correcte disposition de toutes les parties concourant à la création d'un engin performant.



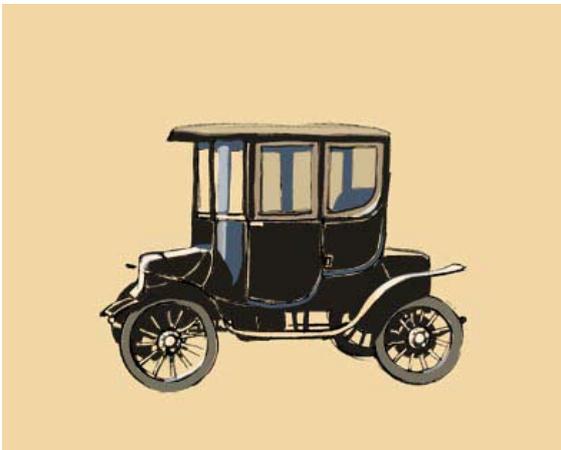
1902 – Baker *Electric Torpedo*

Si l'aérodynamique reste l'une des données fondamentales du dessin des voitures, c'est qu'elle constitue l'étude des forces exercées par l'air sur un objet. En automobile, on vise généralement à réduire au minimum celles qui s'opposent à son mouvement. Moins une voiture rencontre de résistance, plus économique sera son déplacement. Celui-ci sera également plus silencieux et plus sûr, mais surtout plus rapide à puissance égale. Ce qui étonne en premier lieu avec l'*Electric Torpedo* de Baker, c'est qu'elle semble avoir d'emblée résolu la question. Trois années seulement après la *Jamais Contente* de Jenatzy, son prototype est lui parfaitement profilé : corps surbaissé, poste de pilotage intégré et caréné, roues à voile plein – tout est dit. Et la photographie de la *Torpedo* à l'arrêt sur la ligne de départ procure étrangement la même impression de vitesse que celles des voitures en mouvement prises par Lartigue à la même période.



1912 – Rauch & Lang *Electric Brougham*

En 1912, l'*Electric Brougham* de Rauch & Lang est une des voitures les plus luxueuses et les plus coûteuses du marché américain. Les voitures électriques forment à cette époque une catégorie à part. Silencieuses, confortables et exceptionnellement simples à conduire, elles sont très prisées des classes urbaines supérieures. Elles se distinguent particulièrement par leur intérieur. Très luxueusement aménagé, celui-ci offre la disposition d'un salon dans lequel deux fauteuils pivotants font face à un canapé placé à l'arrière. Dès 1913, un dispositif permet de conduire la voiture indifféremment depuis l'un des sièges avant ou depuis le canapé, les pédales étant intégrées au plancher et le volant remplacé par une barre de direction. Plus qu'un engin de transport, l'*Electric Brougham* est une véritable extension de l'intérieur bourgeois, un salon mobile avant tout dédié à la conversation. Un espace dans lequel les relations entre les passagers prévalent sur toute autre considération.



1921 – Rumpler *Tropfenwagen*

La *Tropfenwagen*, ou « *Voiture goutte* », paraît avoir été conçue à partir d'une feuille blanche dans l'unique objectif d'offrir la meilleure performance aérodynamique possible. Ingénieur en aéronautique et constructeur d'avions, Edmund Rumpler n'a retenu aucune des caractéristiques habituelles des automobiles de son temps, pas plus qu'il n'a tenu compte des contraintes propres à leur utilisation. Alors que les dimensions de sa *Tropfenwagen* sont plus que généreuses, cette dernière ne dispose par exemple que de trois places assises, dont celle du conducteur isolée tout à l'avant. Son moteur, quant à lui, est passé à l'arrière, mais en position centrale. Malgré sa forme très verticale assez inattendue, la *Tropfenwagen* offre des performances aérodynamiques encore rares aujourd'hui. Son aventure se solde par un échec commercial. Seule une centaine de *Tropfenwagen* ont été mises en circulation, principalement comme taxis à Berlin – ce qui leur conféra tout de même une notoriété et une visibilité exceptionnelles. La plupart des automobiles d'avant-garde d'Europe Centrale ont repris nombre des caractéristiques et brevets de cette voiture. Les premiers modèles Porsche notamment

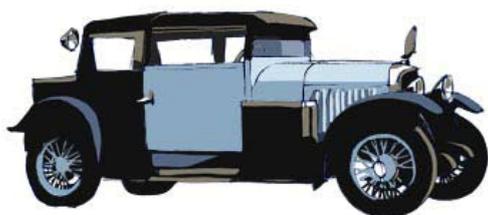
À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1923-1924 – Jaray Ley T6, Audi K 14/50, Dixi 6/24 HP

Si la visée est la même, la méthode employée par Paul Jaray pour créer une voiture aérodynamique est à l'opposé de celle de Rumpler. Il ne s'agit en effet aucunement d'un modèle particulier, mais d'une forme de carrosserie qui peut être posée sur la plupart des châssis existants. Jaray en réalise d'ailleurs trois pour trois marques différentes (Ley, Audi et Dixi) entre 1923 et 1924. Plus que d'un modèle, il s'agit d'un principe déclinable et adaptable à l'infini. Il sera d'ailleurs constamment amélioré par petites touches au cours des deux décennies suivantes. Malgré une efficacité reconnue, aucun constructeur ne prendra jamais le risque d'une production en série. Il est vrai que la forme haute des premières versions est assez inhabituelle pour paraître maladroite (ce qu'elle n'est pas). Elle rappelle en cela la *Conduite Intérieure* de Renault, mais adoucie, comme si le volume s'était érodé à la manière d'un galet sur une plage. Ce caractère naturel est bien ce qui domine. Il faudra attendre longtemps avant de voir se généraliser cette face avant sans radiateur, ni ailes, ni capot.

1930 – *Automobiles Avions Voisin*

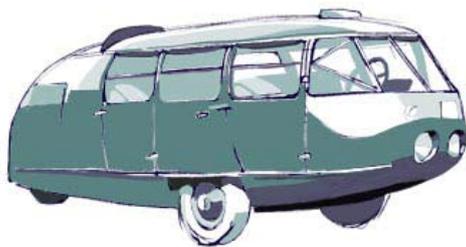
Les *Automobiles Avions Voisin* sont techniquement originales ; une foule de principes anticonformistes se cachent derrière leurs lignes d'apparence très classique. À bien y regarder, on ne retrouve pourtant aucune des habitudes des carrossiers : les Voisin semblent dessinées avec pour seuls outils une règle et un compas, animés l'un et l'autre d'une attention méticuleuse portée aux proportions. La marque est le fournisseur attitré de la présidence de la *République Française* ainsi que de nombreuses personnalités comme Le Corbusier, dont la voiture figure fréquemment au premier plan des photographies qu'il fait réaliser de ses constructions. Si ces images attestent de sa volonté d'associer ce modèle (et non pas une Ley ou une Rumpler) au modernisme dont il se revendique, elles peuvent également inciter à réévaluer l'idée de rupture que l'on attache souvent à sa personnalité. Ces photographies dévoilent aussi le mimétisme par lequel les *Automobiles Avions Voisin* s'intègrent dans le paysage urbain de leur époque. Elles semblent en effet dessinées moins pour être remarquées que pour se fondre avec élégance dans leur environnement, à la manière d'un costume bien taillé. Une qualité rarement partagée par des créations d'une telle originalité.



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1933 – *Dymaxion Car*

La *Dymaxion Car* est avant tout une esquisse ; l'imagination de son inventeur aurait dû nous entraîner beaucoup plus loin. La *Dymaxion* devait en effet être un véhicule capable aussi bien de voler que de rouler. Les trois prototypes construits ne représentent que la version terrestre du projet, une étape intermédiaire en somme. Ils ont néanmoins été reçus comme des automobiles à part entière. Richard Buckminster Fuller s'est entouré pour ce projet d'un architecte naval et du sculpteur Isamu Noguchi. Tout est original et différent, depuis l'approche et l'allure générale de la voiture jusqu'aux choix techniques, l'architecture autant que les détails. De l'aveu même de son inventeur, et malgré l'intérêt dont elle fit l'objet, la *Dymaxion* aurait dû être considérablement améliorée avant d'entrer en production. Très délicate à piloter, elle devient difficile à maîtriser quand la vitesse augmente (l'arrière a tendance à se soulever dès 80 km/h). Elle est extrêmement sensible au vent, impossible à maintenir par gros temps. Un accident mortel, dans lequel l'invention n'avait pourtant aucune responsabilité, mit brutalement fin au projet.



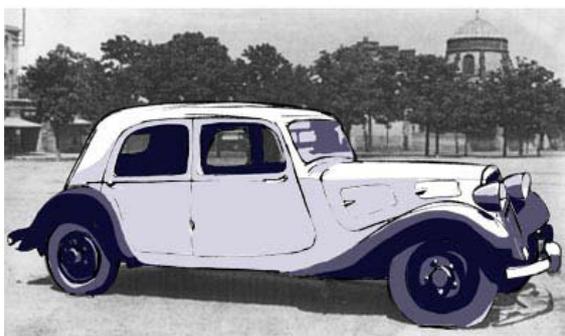
1934 – Tatra 77

Entre 1931 et 1933, le bureau d'études Tatra développe une nouvelle petite voiture moderne et économique : la *V570*. Paul Jaray est consulté. Les caractéristiques de la *V570* font une synthèse intelligente des différentes avancées techniques récentes, mais la direction préfère les utiliser sur un modèle chapeautant la gamme, la Tatra 77. Celle-ci est une voiture longue et exceptionnellement basse, tirant le meilleur profit de son moteur arrière. Luxueuse avec un habitacle divisé en deux compartiments, elle peut transporter dans un silence appréciable six passagers à plus de 140 km/h. Un exploit pour l'époque. Très rationnelles, en rupture avec les codes habituels des véhicules haut de gamme (la puissance et le confort s'exprimant à l'époque comme aujourd'hui par des proportions de pachyderme), les Tatra restent parmi les rares voitures des années 1930 qui constitueraient encore dans la circulation actuelle une remarquable leçon de compacité et d'efficacité.

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1934 – Citroën 7A

La Citroën 7A, ou *Traction*, répond aux mêmes préoccupations techniques que les Tatra : améliorer les performances des voitures en réduisant leur surface frontale et en abaissant leur centre de gravité. Pour supprimer la transmission et l'échappement de sous l'habitacle et ainsi réduire la hauteur, Tatra choisit de déplacer le moteur sur les roues arrière et de l'associer à une plateforme à poutre centrale remplaçant le châssis. Avec plus d'originalité (même si la forme de la 7A reste plus classique que celle de la Tatra 77), Citroën opte pour des roues avant motrices et une caisse autoporteuse. La *Traction* est une voiture familiale étonnamment compacte. Dotée d'une tenue de route surclassant toutes ses concurrentes, elle est peu puissante mais rapide. Elle innove également sur un autre plan : en incorporant de nombreuses nouvelles techniques de fabrication importées des États-Unis, elle est d'emblée conçue comme un modèle de grande série, sans qu'aucune variante de carrosserie soit possible.



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1937 – *KdF-Wagen*

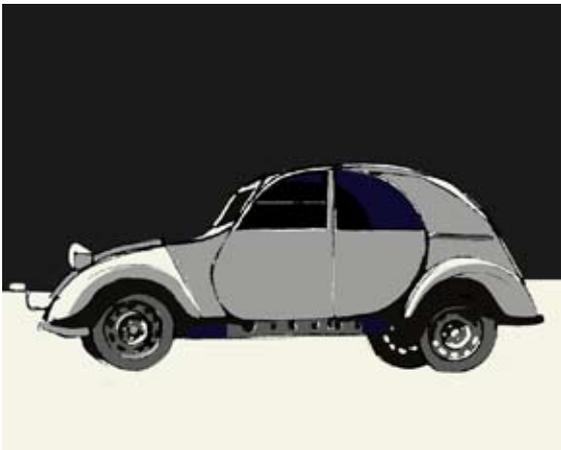
La *KdF-Wagen* paraît en tous points calquée sur le prototype *V570* de Tatra. En effet, elle présente les mêmes lignes fuyantes et le même type de moteur arrière, et sa carrosserie repose elle aussi sur une plateforme à poutre centrale. Il semble bien que Ferdinand Porsche ait simplement repris l'étude de Tatra là où elle avait été abandonnée. Son apport est toutefois déterminant. Sous sa direction, l'accent est mis sur la fiabilité (excellente), l'économie et l'adaptation à une production en très grande série. Porsche renverse le paradigme de Ford : il ne s'agit plus d'organiser la production de voitures en grand nombre, mais de créer une usine et un modèle économique spécifiquement adaptés l'un à l'autre. Devenue *Volkswagen* après la Seconde Guerre mondiale et produite jusqu'en 2003, elle détient le record absolu de production avec plus de vingt et un millions d'exemplaires. Reste qu'il est impossible de détacher l'entreprise de Porsche de son contexte historique : ce modèle a été créé pour accompagner le projet politique du pouvoir nazi.



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1939 – Citroën *TPV*

On considère parfois la *TPV* (*Très Petite Voiture*) comme une ébauche encore maladroite de la *2CV*. À tort. Elle fait en effet l'objet d'une homologation en août 1939 et quand la Seconde Guerre mondiale éclate, 250 exemplaires ont déjà été produits. D'où viennent, dans ce cas, ces formes rudimentaires, si ce ne sont pas celles d'un prototype ? La réponse est sans doute à chercher en dehors du monde automobile, parmi les dessins d'objets réalisés au Bauhaus. On établira alors son lien de parenté avec le fauteuil *Wassily* de Breuer ou la chaise longue *LC4* de Perriand, plus facilement qu'avec une Delage par Letourneur & Marchand. On peut aussi trouver le même registre de formes dans les véhicules les plus performants : les voitures de course comme le *Tank* Bugatti, les engins militaires, ou encore l'aviation de long cours ou de transport. La *TPV* est légère (le poids d'une grosse moto actuelle). Motorisée comme un scooter d'aujourd'hui, elle peut transporter facilement quatre passagers et leurs bagages. C'est précisément parce qu'elle ne cède rien à la beauté qu'elle est une réussite esthétique et technique.

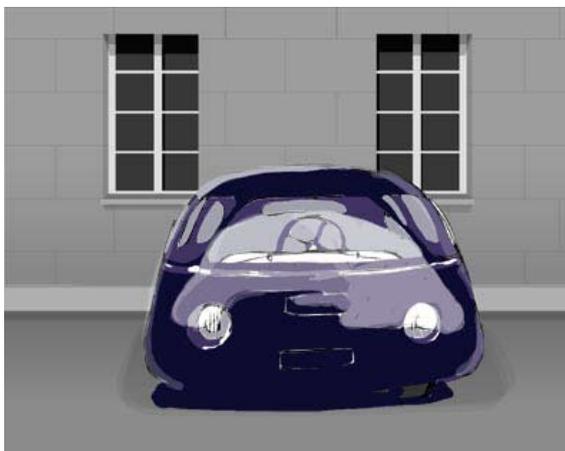


alain bublex

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1939 – AVA *Schlörwagen*

Il faut sans doute comparer la *Schlörwagen* avec la Ley T6, construite seize années auparavant, pour mesurer la rapidité et l'importance des progrès réalisés au cours des années 1930. La *Schlörwagen* marque l'aboutissement des recherches aérodynamiques de l'entre-deux-guerres. Ses performances en la matière restent exceptionnelles encore aujourd'hui, alors que seuls quelques prototypes expérimentaux parviennent à l'égaliser. Encore ne s'inscrit-elle pas dans la même catégorie, celle des véhicules inutilisables avant tout destinés à frapper l'imaginaire. La *Schlörwagen* est en un sens une banale voiture familiale. Elle étonne différemment. Par la douceur de son dessin. Surtout si on pense au contexte de sa présentation, au salon de l'automobile de Berlin de 1939.



1946 – Voiture Meunier-Béraud

La *Voiture Meunier-Béraud* est créée en pleine pénurie, juste après la Seconde Guerre mondiale, par un artisan mécanicien aidé de son beau-frère menuisier, à partir d'un petit cabriolet à trois places datant des années 1930. Pour le transformer en berline à six places avec un grand coffre à bagages, ils relèvent la direction et avancent le poste de conduite tout en redressant les deux assises avant, ce qui permet de dégager suffisamment d'espace pour installer une seconde rangée de sièges devant l'essieu arrière. C'est simple et ingénieux. Et précisément la méthode utilisée par Matra près de trente ans plus tard pour la création de l'*Espace* et par la suite de tous les *monospaces*. La *Voiture Meunier-Béraud* est conçue et construite en mobilisant le moins de moyens possible. Sa conception est empirique et n'affirme aucune démonstration. Elle ne recherche pas plus l'originalité. C'est une voiture vernaculaire : issue de l'expérience plutôt que du principe.

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1954 – Panhard & Levassor *Dyna Z*

La *Dyna Z* est l'une des berlines les plus radicalement nouvelles jamais créées pour la grande série. Tout a été repensé et rationalisé comme pour un prototype expérimental : l'architecture, la motorisation, la plateforme, les volumes, les découpes de la carrosserie, jusqu'aux matériaux. Son dessin pratiquement dépourvu d'effets décoratifs détonne aussi nettement dans les rues des années 1950. En utilisant un procédé innovant pour chaque élément, elle apparaît comme la vitrine technologique de son époque. Un rêve d'ingénieur. Tout a été calculé au plus juste, à l'exception du prix de revient. De fait, ses performances sont exceptionnelles : plus rapide tout en consommant moins avec un moteur plus petit et plus simple, elle peut emporter six personnes et leurs bagages en étant plus grande et plus légère qu'une *Volkswagen*. Elle n'a pourtant pas sauvé Panhard, qui était la doyenne des marques françaises.



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1955 – Citroën *DS*

Si la *DS* est certainement la voiture la plus connue de cette sélection, elle est surtout une des plus reconnues de l'histoire de l'automobile dans son ensemble. À la fois différente et séduisante, elle symbolise à elle seule l'innovation et l'invention. Qualités qu'elle partage pourtant avec de nombreux autres modèles. Mais sa carrosserie a quelque chose de flamboyant et de tout à fait unique : on la pressent rationnelle alors qu'on la ressent organique, presque animale. On évoque souvent à son propos les quelques lignes que Roland Barthes lui a consacrées. En les relisant, on apprend que ce qui étonne d'abord avec cette voiture est la manière dont les formes sont jointives. Comment l'œil passe d'un plan à un autre sans rupture, ce qui vaut pour les surfaces pleines aussi bien que vitrées. En outre, le poste de conduite paraît en parfaite harmonie avec l'extérieur. Plus de manette ni de manche à outil, mais des boutons et de fins leviers. La *DS* fait ainsi entrer l'automobile dans l'ère moderne, caractérisée au milieu des années 1950 par l'essor de l'électronique et de l'électroménager. C'est une surprise. Ainsi, si la *2CV* est inspirée des avions les plus efficaces de son temps, la *DS* pour sa part semble avoir été inspirée par les robots mixeurs.



alain bublex

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1959 – Austin *Mini*

Ultracompacte, la *Mini* offre une habitabilité comparable à la plupart des voitures de cette sélection : quatre places assises raisonnablement confortables pour quatre adultes et leurs bagages. Elle ne mesure pourtant que trois mètres de long. De plus, elle est basse et étroite. La recherche d'une compacité maximale semble avoir guidé l'ensemble de la conception, de l'essentiel – comme le moteur en position transversale avant (une première en série, généralisée depuis) – à l'anecdotique (des paniers de rangement sous la banquette arrière et la porte de coffre pouvant être utilisée ouverte, devenant un porte-bagages sur lequel poser les valises). Petite et citadine, la *Mini* n'est pas une voiture au rabais ; les performances de son moteur en font même une sportive redoutable. Malgré sa polyvalence, elle ne deviendra jamais la familiale imaginée. En revanche, elle est la première voiture économique acceptée par les classes supérieures et initie le marché des *secondes voitures* en Europe. Ce qui n'est pas forcément un gain...



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1961 – Renault 4L

Voilà une voiture qui paraît sans surprise. Pourtant, avant sa création, une automobile était soit une berline (ou une limousine) avec un habitacle et un coffre, soit un utilitaire offrant un volume de chargement plus grand et plus accessible, mais sans place assise à l'arrière. La Renault 4L offre de série et sans option un intérieur modulable que l'on peut configurer en fonction de ses besoins. La banquette repliable associée à une *cinquième porte* à l'arrière (un hayon) permet de transformer à volonté la berline en utilitaire ou l'inverse. En fait, d'utiliser sa voiture diversement et à toutes fins.



alain bublex

À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1965 – Meyers *Manx*

À l'origine, la *Manx*, ou *Dune Buggy*, est une voiture de course à succès construite par un fabricant de bateaux et destinée aux compétitions dans les déserts. Sa coque est réalisée en une seule pièce de composite verre et polyester sur laquelle sont greffés des trains roulants et un moteur *Volkswagen*. Cette coque intègre tous les éléments de la carrosserie et n'a aucun ouvrant. La voiture est incroyablement simple. Elle est exceptionnellement légère et ses courbes lui confèrent une excellente rigidité. La *Manx* est très rapide en tout-terrain. L'idée de la vendre en kit s'impose vite. Mais trop chère et trop complexe à réaliser, la coque porteuse est abandonnée au profit d'un châssis *Volkswagen* raccourci. Le succès est immédiat et donne naissance à une catégorie de véhicules à part entière, dont la plupart des modèles sont des copies ou des variations de la *Manx*. Si on assemble la voiture soi-même, un kit coûte autour de trois cents dollars. Cette dernière caractéristique nous éloigne définitivement des années 1960, quand on pouvait recycler une mécanique ancienne pour construire dans son garage une petite voiture sportive pour foncer à la plage.



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1967 – NSU *Ro 80*

Pour le lancement de la *Ro 80*, NSU annonce avoir anticipé le futur de l'automobile, espérant rééditer la surprise de la Citroën *DS*. La réussite ne sera pas complète, même si la plupart des berlines statutaires lui ressemblent encore étonnamment. À l'inverse de son aînée, dont la ligne surprenante abrite des techniques éprouvées avec la dernière génération des *Tractions*, la *Ro 80* a une ligne classique mais utilise de nombreuses techniques d'avant-garde. Dont le tout nouveau moteur Wankel à double rotors (alors même que le principe de fonctionnement du moteur à combustion interne ne s'est pas renouvelé depuis son adoption par l'automobile en 1886). On doit à ce moteur assez puissant et très compact l'équilibre de la ligne de la voiture. En revanche, il n'a pas le rendement espéré et consomme trop ; de plus, il n'est pas fiable dans sa première version. La *Ro 80* provoque la disparition de NSU. Reste la subtilité du dessin de cette carrosserie : des performances aérodynamiques d'exception, en toute discrétion.



1970 – Citroën GS

Les modèles retenus par l'histoire sont souvent des *premières*. Celui-ci, cependant, est une *dernière*. La dernière voiture moderne. Les problèmes énoncés au début du siècle sont (enfin) résolus. Et jusqu'aux années 2000, les berlines qui ne ressembleront pas à la *Ro 80* de NSU ressembleront à la Citroën *GS*. On peut dire que ces deux modèles forment un couple. Ils doivent d'ailleurs partager la même motorisation via une société commune aux deux marques. Mais Citroën a reculé. La *GS* n'explore pas vraiment de voies nouvelles. Elle marque l'aboutissement de l'évolution des voitures familiales classiques. Elle est rationnelle, magistralement. En témoigne, entre autres caractéristiques, son coffre à bagages : bien qu'elle soit carrossée en deux volumes, elle ne bénéficie pas de l'intérieur modulaire initié par Renault avec la *4L* mais son coffre est de loin le meilleur jamais conçu — une soute rectangulaire au seuil lisse et bas. Le chargement se glisse simplement sous l'habitacle, comme dans un avion. La modernité de la *GS* est d'être une berline classique, et de l'être parfaitement.

1972 – Mario Bellini *Kar-a-sutra*

Depuis les années 1950, l'invention de nouvelles formes est largement dominée par les carrossiers indépendants italiens. Tous les constructeurs les consultent et de nombreux modèles de série s'en inspirent, quand ils ne portent pas leur signature (le dessin de la Citroën *GS* doit par exemple beaucoup à la *1800* réalisée par Pininfarina pour BMC). Depuis le milieu des années 1960, une compétition s'est engagée entre plusieurs dessinateurs prolifiques, et de fantastiques prototypes de voitures de sport se succèdent dans les salons automobiles. Pourtant, c'est à un architecte connu pour ses créations d'équipements de bureau (pour Olivetti) que le MoMA commande en 1972, pour l'exposition *Italy. The New Domestic Landscape*, le prototype d'une voiture. La *Kar-a-sutra* de Mario Bellini donne forme à de nouvelles attitudes. L'ambition de l'architecte est de renouer avec l'essence même de l'automobile : être un espace en mouvement dans l'espace. Un endroit mobile dédié à l'exploration. L'habitacle de la *Kar-a-sutra* peut être relevé à l'arrêt ; la voiture et ses fauteuils à mémoire de forme configurables à l'infini deviennent alors une confortable capsule pour observer le paysage ou faire n'importe quoi d'autre. La *Kar-a-sutra* exprime une conviction : l'évolution de l'automobile ne passera plus par l'amélioration de ses qualités intrinsèques, mais par la réévaluation de son rapport au monde dans son ensemble.



À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

1972 – *Witkar*

La *Witkar* (« *voiture blanche* ») est un système de véhicules urbains électriques disponibles en autopartage à Amsterdam entre 1974 et 1986. Ce système a été inventé, promu et réalisé par Luud Schimmelpennink, designer, conseiller municipal et membre du mouvement libertaire *Provo*. Le projet datait de 1969 mais, face au refus du conseil municipal, n'a pu être mis en place que sous la forme d'une société coopérative. Le fonctionnement est très simple : chaque utilisateur possède une carte qui l'identifie, et les *Witkarren* sont mises à sa disposition dans des stations de recharge où il faut les redéposer en fin de course. Faute de soutien de la municipalité et malgré les quatre mille utilisateurs inscrits, le système pourtant opérationnel n'a jamais dépassé le stade de l'expérimentation, avec trente-cinq voitures et cinq stations en service.



1975 – Chris Burden *B-Car*

Quand on pense à l'art et à l'automobile, la même expérience continuée depuis plusieurs décennies vient inmanquablement à l'esprit. Nombre d'artistes plutôt reconnus se sont en effet succédé dans différentes concessions pour reproduire sur un modèle de marque les formes caractéristiques de leur pratique picturale, réduisant en cela leur travail à une série d'aplats diversement colorés. Le projet de Chris Burden pour son exposition à la galerie *De Appel* d'Amsterdam en 1975 est en tous points différent : il s'agit de concevoir et de construire en quelques semaines, dans son atelier, une voiture capable de rouler à 160 km/h en ne consommant que deux litres et demi d'essence pour cent kilomètres parcourus. La voiture doit être réassemblée en Hollande au cours d'une performance de quatre jours. Une œuvre d'art est toujours une forme symbolique qui ouvre pour son public une interprétation possible de la réalité. En matière d'automobile, Chris Burden déplace la représentation vers la production. Avec son travail, l'événement de l'automobile n'est plus celui de ses qualités décoratives (qui seraient augmentées par la peinture de l'artiste), mais une pratique constructive se partageant entre invention et réalisation. En d'autres termes, une automobile n'est pas une belle chose, mais un objet construit avec intelligence.

1984 – Matra / Renault *Espace*

L'héritière de la *Kar-a-sutra*. Ou ce qu'il reste des années 1970 dans les années 1980. L'*Espace* a plusieurs caractéristiques nouvelles. La principale est son plancher haut et plat comportant de nombreux points d'ancrage sur lesquels on peut fixer à volonté sept sièges indépendants. Les assises hautes associées à une ceinture de caisse basse et donc une large surface vitrée donnent un intérieur singulièrement tourné vers l'extérieur, vers la route, le ciel, le paysage. Bien que raisonnablement anticonformiste et positionnée en haut de gamme, l'*Espace* est un véritable succès, à la surprise de Renault qui a accepté de la diffuser sans y croire vraiment. C'est sans doute pour cette raison que la souplesse de l'aménagement initial n'est jamais améliorée, pas plus que la vue sur l'extérieur. À l'inverse, en ne conservant que la position haute, les *monospaces* vont progressivement être transformés en de coûteuses et volumineuses imitations de véhicules tout-terrain. Et dans les années 2000, il ne restera plus rien des années 1970.

1985 – Nissan *Be-1*

Les prototypes présentés dans les salons automobiles puisent généralement leur inspiration dans une vision assez stéréotypée du futur : volants remplacés par des joysticks, compteurs à hologrammes, ouvertures de portes improbables, lignes exagérément sculpturales et élancées figurant naïvement la vitesse et la puissance. La *Be-1* présentée par Nissan au salon de Tokyo de 1985 tranche radicalement avec tous ces lieux communs. La surprise vient de son inspiration puisée dans l'histoire récente de l'automobile. Depuis le milieu des années 1960 et la création de l'*Excalibur* par Brooks Stevens, un marché de *répliques* néoclassiques a émergé. La *Be-1* est beaucoup moins exubérante et peut se fondre dans la circulation de son époque. Tout en évoquant la *Mini*, elle n'en reproduit pas fidèlement les lignes. Fondée sur un modèle de grande série, elle ne comporte aucune innovation. Elle n'est simplement pas moderne. Son succès a été immédiat. Nissan en a fait une série limitée, vendue uniquement sur précommande (ce qui était assez nouveau pour un constructeur généraliste). L'expérience a été reproduite plusieurs fois en suivant le même protocole de commercialisation, pour les Nissan *S-Cargo*, *Pao* et *Figaro*.

1997 – Smart *Fortwo*

La Smart *Fortwo* doit son existence à Nicolas Hayek, un entrepreneur et consultant chargé de la restructuration de l'industrie horlogère suisse dans les années 1980. Auréolé du succès phénoménal de la montre *Swatch* dont il a trouvé le modèle dans les cartons d'une société d'horlogerie, il projette de reproduire son exploit dans l'automobile, persuadé que le marché européen est prêt pour l'offre d'une petite citadine électrique polyvalente, la *Swatchmobile*. De tous les constructeurs consultés, seul Mercedes se montre intéressé. Et le projet dérive lentement. Au fil du temps la plupart des originalités sont abandonnées. À commencer par le moteur électrique, mais aussi la mise en location ou l'achat sans commande, les voitures étant empilées et mises à disposition dans des tours de verre aux abords des concessions. Même les panneaux de portes aux couleurs interchangeables ont disparu. Est restée une petite voiture somme toute assez banale, renommée Smart et ressemblant à une chaussure de sport. Dès 1998, Nicolas Hayek se retire du projet, désormais trop éloigné de l'engouement qu'avait suscité la *Swatch*. Une occasion manquée, même si la *Fortwo* devient la seule deux places urbaine durablement installée sur le marché.

1996 – General Motors *EVI*

L'*EVI* est conçue par General Motors pour se conformer à la loi *Zero Emission Vehicle* adoptée par l'État de Californie en 1990. Celle-ci impose aux sept plus grands constructeurs du marché automobile américain de commercialiser au minimum 2 % de véhicules à zéro émission en 1998 puis d'atteindre 10 % en 2003, l'État fédéral s'engageant à subventionner l'étude de nouveaux modèles. L'*EVI* n'est pas disponible à la vente mais uniquement à la location pour une durée de trois années. Bien conçue, elle est remarquablement douce et silencieuse. En revanche, sa production se révèle particulièrement lente, les clients étant inscrits sur une longue liste d'attente. Justifiant cette lenteur par la faiblesse de la demande empêchant l'entreprise d'atteindre les objectifs assignés, General Motors s'oppose alors comme les autres constructeurs au maintien de la loi. Soutenus par les compagnies pétrolières, ils obtiennent son abrogation, la nouvelle administration Bush orientant pour sa part son soutien vers les véhicules à hydrogène (qui laisseraient assurément de belles années au pétrole). Malgré l'insistance de certains clients qui souhaitent acheter leur voiture, et une tentative de blocage du dépôt, la compagnie reprend tous les exemplaires pour les détruire. Seuls subsistent une dizaine de modèles désactivés confiés à des musées et assortis d'une interdiction de remise en route. Projetés dans le passé en quelque sorte.



2003 – Toyota Prius II

En 1998, Toyota vend en Californie une version électrique de la *RAV* (un tout-terrain urbain) pour se conformer à la loi *Zero Emission Vehicle*. Parallèlement, la marque étudie et commercialise au Japon une voiture dotée d'un nouveau moteur, la *Prius*. Ce modèle utilise un système électrique hybride reposant sur la récupération de l'énergie des freinages. Cinq années plus tard, Toyota lance sa seconde version à la conquête du marché international. Un pari risqué. D'autant que la voiture est basse et compacte avec une ligne marquée par une forte attention portée à l'aérodynamique. Elle arrive en Californie au moment où General Motors abandonne l'*EVI* et lance le *Hummer* (un tout-terrain arrogant dérivé d'un engin militaire). La planche de bord de la *Prius* est dominée par un large écran tactile, et la clé de contact a été remplacée par un bouton bien en vue sur le dessus. Tout cela rappelle les commandes de la *DS*, mais l'automobile entre cette fois-ci dans l'ère informatique. La Toyota n'a pas l'aura de la Citroën ; en revanche, son succès commercial et son influence sont tout autres, notamment en Californie : Toyota annonce avoir commercialisé un million de *Prius* dès 2008, puis deux millions en 2010, démontrant au passage la possibilité de faire enfin évoluer le mode de propulsion des automobiles.

2015 – *Google Car*

Il est toujours délicat de conclure une histoire, d'observer le présent à l'égal du passé alors qu'il nous est précisément impossible d'en saisir la portée, mais seulement de l'imaginer. L'influence de la dernière voiture de cette sélection n'est donc qu'une hypothèse qui devra être vérifiée. La *Google Car* est une voiture sans commande autorisée à circuler pour des tests sur route ouverte. Elle est pilotée automatiquement par une combinaison de caméras, de capteurs et d'un récepteur *GPS*. Si on imagine facilement le plaisir de se laisser guider à son bord dans la circulation lente d'une métropole et de pouvoir se concentrer sur une conversation ou une lecture, ou celui de laisser la voiture nous ramener à la maison tout en profitant des dernières heures d'une journée de congé, il est tout aussi simple d'imaginer les systèmes d'assistance à la conduite nous empêchant bientôt d'utiliser notre voiture comme nous l'entendons et non pas comme le fabricant l'aurait prévu (c'est déjà un peu le cas). La voiture refusant de démarrer si on ne respecte pas le protocole programmé ou même d'emprunter un chemin boueux, de changer de direction, de se perdre pour de bon, et retournant finalement d'elle-même chez le concessionnaire pour une révision. La *Google Car* ne verra pas le jour telle quelle, mais les technologies qu'elle utilise seront très prochainement intégrées dans de nombreux modèles. Il sera bien question de guidage, de confort et de sécurité, mais aussi de l'acquisition par les constructeurs de toutes les données de nos déplacements.