

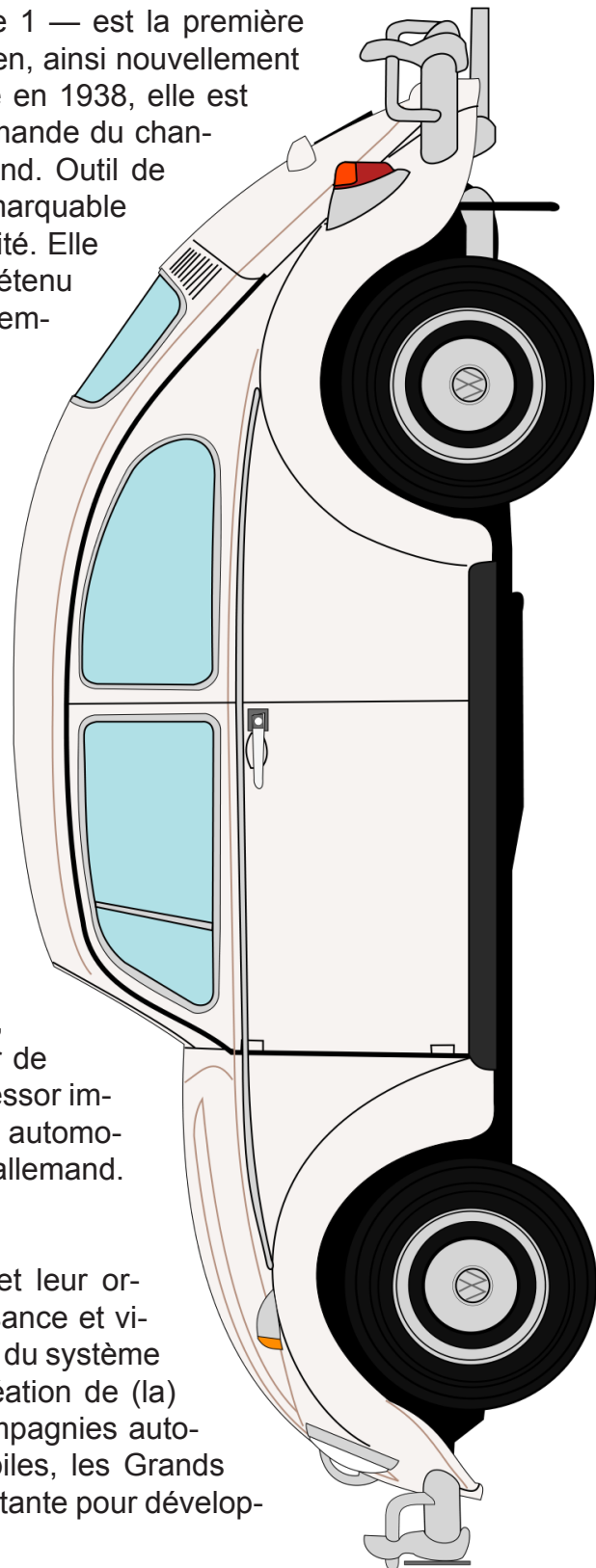
Volkswagen Coccinelle

La Volkswagen Coccinelle — officiellement Volkswagen type 1 — est la première automobile construite par le constructeur allemand Volkswagen, ainsi nouvellement créée et dont le nom signifie « voiture du peuple ». Produite en 1938, elle est conçue par l'ingénieur autrichien Ferdinand Porsche à la demande du chancelier Adolf Hitler, alors à la tête du Troisième Reich allemand. Outil de propagande pour le régime national-socialiste, elle devient remarquable dans le monde de l'automobile pour sa diffusion et sa longévité. Elle dépasse, le 17 février 1972, le record de modèles vendus, détenu par la Ford T. Elle fut au total produite à plus de 21 529 464 exemplaires à travers le monde.

Elle est initialement dénommée KdF Wagen, pour « Kraft durch Freude » (La force par la joie), du nom d'une branche du Front du travail nazi. Connue en interne sous le nom de code Type 1, ou encore 1100, 1200, 1300, 1500 et 1600, en rapport avec la cylindrée des différentes motorisations. En raison de ses formes très rondes, elle est souvent surnommée affectueusement le « scarabée » dans différentes langues : « Käfer » en Allemagne, « Beetle » au Royaume-Uni, « Kever » aux Pays-Bas, ou « Escarabajo » en Espagne. Mais on l'appelle « Maggiolino » (hanneton) en Italie, et « Coccinelle » en France.

En février 1933, soit à peine un mois après son accession au pouvoir, Adolf Hitler annonce vouloir transformer l'industrie de l'automobile afin d'en faire l'un des fers de lance de sa politique et indirectement, de sa propagande. L'automobile est l'un des secteurs industriels privilégié par le gouvernement, étant donné qu'elle est considérée comme le signe extérieur de puissance de la nation allemande. L'Allemagne fait face à un essor important de l'automobile sous Hitler. En 1932, environ 561 000 automobiles transportant des voyageurs forment le parc automobile allemand. Quatre ans plus tard, 961 000 sont présentes.

Le führer contrôle étroitement les entreprises automobiles et leur ordonne par exemple, de réduire le nombre de modèles. Puissance et vitesse sont les mots clés du discours déclamé par les partisans du système national-socialiste. Cette volonté s'exprime bien avant la création de (la) Volkswagen. En effet, l'État allemand pousse très tôt les compagnies automobiles Mercedes et Auto-Union dans les courses automobiles, les Grands Prix et autres compétitions, les subventionnant de façon importante pour développer des techniques poussées.





Par ailleurs, Hitler s'affaire à développer le système autoroutier allemand, avec le déploiement de larges Autobahnen à travers tout le pays. L'objectif est de faciliter les communications entre les différentes villes, mais également de permettre à l'aviation de décoller ou atterrir sur les autoroutes. Ce développement est de plus, l'affirmation de la volonté du pouvoir de faciliter l'accès de la population allemande à la mobilité individuelle.

Parallèlement au gouvernement allemand qui prend de plus en plus de place dans le domaine de l'automobile, Ferdinand Porsche, ingénieur âgé de 56 ans en 1931 sans emploi après sa démission de directeur technique de la société Daimler, décide de monter son propre bureau d'études avec à l'esprit l'idée de créer sa propre marque ainsi que de produire une automobile bon marché pour les masses populaires. Il engage une petite équipe qui sous sa direction, va travailler sur la première commande du bureau, issue du constructeur Zündapp, qui souhaite lancer une voiture populaire. L'équipe définit dès lors un cahier des charges pour le moins original : moteur à l'arrière, châssis-poutre, roues indépendantes et barres de torsion. Sourd aux injonctions de Zündapp qui réclame un moteur en étoile 5 cylindres, Porsche dessine un 4 cylindres à plat refroidi par air. 3 prototypes (Type 12) sont alors construits mais demeurent peu convaincants. Cependant, Zündapp est en proie à des difficultés financières importantes et décide alors d'abandonner le projet.

Ferdinand Porsche se tourne alors vers NSU et convainc les dirigeants de la pertinence de ses recherches. Une ligne de crédit lui est accordée, ce qui lui permet d'agrandir son bureau d'étude et de se lancer dans des évolutions d'importance. Il impose son idée du 4 cylindres à plat et conçoit un 1 500 cm³ développant 30 ch et permettant d'atteindre la vitesse de 115 km/h. Les lignes de la nouvelle voiture s'arrondissent et s'abaissent. Bien que les phares demeurent très classiques, l'ensemble commence à ressembler à ce que sera la future coccinelle. Trois prototypes (Type 32) sont également construits. Pourtant, une fois de plus, Porsche doit stopper le développement de son projet, d'abord parce que Fiat, partenaire de NSU, exige l'arrêt immédiat d'un projet qui pourrait concurrencer ses propres productions, ensuite parce que NSU voit ses ventes de motos s'envoler et que la firme doit rapidement transformer ses chaînes pour faire face à la demande. Sous le régime d'Hitler, une course pour rattraper le niveau de production des États-Unis et de la

Grande-Bretagne s'engage, notamment en vue de la guerre qui s'annonce. Au même moment, il dissimule ses intentions en promettant au peuple allemand des améliorations de leur niveau de vie. C'est ainsi que Hitler se sert du Salon international de l'automobile de Genève de 1934 pour annoncer son intention de produire « une voiture du peuple », une voiture à la portée de tous basée sur la production de masse et la consommation de masse. Le dictateur rêve de donner aux Allemands la version germanique de la Ford T8. Hitler persuade alors les décideurs de la RDA, nom du syndicat allemand de la construction automobile, de signer un contrat avec Porsche pour la réalisation de cette nouvelle voiture, financée par l'État⁶. En collaboration avec l'entreprise automobile Porsche, les plans de la première Volkswagen allemande sont tracés.

Préalablement à cette annonce, en 1934, le pouvoir donne dix mois à l'ingénieur Ferdinand Porsche pour construire un prototype. Contrairement aux idées reçues, ce n'est pas Hitler qui contacte Ferdinand Porsche, mais bien l'inverse. En effet, Porsche contacte le ministère des transports et, le 17 janvier 1934, il explique sa vision d'une voiture populaire. Après quoi, Porsche est contacté par Hitler pour le suivre à Berlin et pour avoir un entretien individuel. En 1933, Jacob Werlin, concessionnaire Mercedes-Benz, organise ainsi la rencontre entre Ferdinand Porsche et le Führer. Cela se fera discrètement à l'hôtel Kaiserhof de Berlin¹.

Le cahier des charges fixé par le gouvernement allemand est contraignant. Hitler fixe dans son discours, un prix maximum de moins de 1 000 reichsmarks, afin de convenir au plus grand nombre. Elle doit ainsi être puissante mais surtout économique à l'achat mais également à l'usage. Ainsi, la voiture doit être propulsée par un moteur de 1 litre d'une consommation maximum de 5 litres d'essence aux 100 km et d'une vitesse pouvant atteindre 100 km/h. Par ailleurs, la nouvelle voiture doit être capable de loger confortablement quatre personnes voire cinq. Le poids maximum fixé est de



600 kg. De plus, étant donné que les garages pour véhicule sont assez rares à l'époque, la voiture doit être capable de résister à tous types d'intempéries, tout particulièrement le froid.

Le régime nazi, qui a interdit les partis politiques de gauche et les syndicats ouvriers (en confisquant leurs avoirs) a enrégimenté les forces de production au sein du «Front du Travail» (D.A.F.) une organisation qu'il contrôle entièrement. Pour donner au régime une «vitrine sociale» le D.A.F. a créé le mouvement Kraft Durch Freude (dirigé par un apparatchik du parti Nazi, Robert Ley) sur le modèle d'une organisation similaire de l'Italie fasciste (œuvre du *doppolavoro*). Le DAF et le KDF, qui ont financé des villages de vacances ou des croisières à prix réduit pour les ouvriers allemands prennent en main la diffusion de la KdF Wagen ou VolksWagen (voiture du Peuple).



Le financement de l'achat du véhicule se fait par souscription, chaque acheteur épargnant sur un livret spécial où il colle des coupons achetés 5 marks, jusqu'à atteindre la somme cible de 1000 Marks (plus 200 pour deux années d'assurance). 300 000 allemands «cassent leur tirelire» et mettent leurs économies dans le projet... mais seront floués car avec la 2^e guerre mondiale toute la production est réquisitionnée par les militaires : la KdF Wagen devient une auto d'officiers tandis que sont lancés parallèlement des modèles tout terrain (Kubelwagen) et même amphibie (Schwimmwagen), utilisant les mêmes organes mécaniques convenablement modifiés.

Par un curieux retour des choses, l'usine VW sera en bonne partie rétrocédée aux syndicats allemands après guerre au titre des compensations pour les confiscations nazies, ce qui explique la tradition de cogestion qui a longtemps été de mise chez VW.

En 1936, Adolf Hitler inaugure l'usine KdF-Stadt (les Alliés la renommeront Wolfsburg en 1945) qui va fabriquer la Volkswagen à Fallersleben, en Basse-Saxe. Dans la perspective d'une production de masse et pour parvenir au prix très bas exigé par Hitler, Porsche part aux États-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 aux usines Packard, Ford et General Motors, ainsi que chez le carrossier Budd, le spécialiste du tout acier (et de la carrosserie autoportante, plus légère que les carrosseries traditionnelles avec châssis séparé). Il en revient convaincu que la hauteur des investissements nécessaires requiert la garantie de l'État allemand, les capitaux privés ne pouvant seuls faire face à l'ampleur du financement.

