

e performance



NGK Spark Plug Europe G.m.b.H.
Bureau de liaison : 28, rue de Berr
75008 PARIS. Tél. : (1) 42 25 24 07

VW Coccinelle

Le scarabée sauvé des ruines

Conaissez-vous Ivan Hirst ? Avec son prénom russe et son nom allemand, il était cependant anglais pure souche et sans cet officier de l'armée britannique de l'armée d'occupation en Allemagne, jamais peut-être la toute-puissante Volkswagen AG n'aurait existé. En effet, les habitants de la petite ville de Wolsburg – créée de toutes pièces par le III^{ème} Reich dans le but d'abriter les ouvriers de la gigantesque usine dont la construction fut achevée en 1941 par des prisonniers français – devaient fabriquer journalièrement quelques milliers de cette KDF, ainsi baptisée parce qu'elle se trouvait

parrainée par l'organisation Kraft durch Freude, la Force par la Joie, chargée de régir autoritairement les loisirs de tous les citoyens allemands ! Or, fin 45, les ruines du seul quartier terminé n'abritaient que quelques milliers d'errants perpétuellement en quête d'une poignée de pommes de terre gelées, et si plus de 150 000 livrets de crédit-épargne avaient été attribués avant août 39 à des acheteurs potentiels, acharnés à coller sur les pages blanches les timbres achetés un à un sur leur salaire, aucune voiture n'était sortie des chaînes rapidement réquisitionnées pour la construction de la Kubelwagen, la voiture-

baquet de la Wehrmacht, et de la Schwimmwagen, la seule petite amphibie réussie qui ait jamais navigué !... C'est dans cette ambiance de cataclysme qu'après avoir été occupée tour à tour par les Russes, les Américains et les Anglais, l'usine ressuscita le jour où un officier anglais fut chargé d'administrer ce qu'il croyait être un amas de ruines mais où un ingénieur lui présenta les deux premières berlines jamais construites à Wolsburg. Elles avaient été assemblées à la main par des ouvriers non payés, avec des pièces récupérées dans les décombres et montées sous des bâches, sans chauffage, pour le seul plaisir de voir enfin se concrétiser la voiture pour laquelle ils travaillaient en aveugles depuis huit ans ! Abasourdi par une telle volonté de renaissance, le major Ivan Hirst allait, pratiquement de sa propre initiative, remettre l'usine en route, récupérer des machines et aussi, au début de l'été 46, plus



Photos: Jacky Morel

Au fil des ans, la silhouette
devint plus luxueuse.

VW COCCINELLE

● **Moteur:** Puissance fiscale 6 CV. Cylindrée 1 131 cm³. 4 cylindres horizontaux opposés 75 x 64. Un carburateur Solex. Allumage par delco. Refroidissement à air. Contenance du réservoir 41 litres. Soupapes en tête. Arbre à cames central commandé par pignons. Taux de compression 5,8. Puissance au frein 25 ch à 3 300 tr/mn. Couple maximum 6,8 mkg à 2 000 tr/mn.

● **Transmission:** Moteur arrière. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses. Levier central.

● **Châssis, suspension:** Plate-forme à poutre centrale. Suspension avant à roues indépendantes par ressort transversal à barres de torsion. Suspension arrière à roues indépendantes par ressort transversal à barres de torsion. Amortisseurs hydrauliques.

● **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **Direction:** A vis et écrou.

● **Pneumatiques:** 5.00-16.

● **Carrosserie:** Poids à vide 715 kg.

● **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 581 cm³. Puissance au litre 22,1 ch. Rapport poids-puissance 28,5 kg/ch.

était, extérieurement du moins, nettement plus volumineux que la voiture de Billancourt mais si la largeur utile était effectivement plus grande, la place pour les jambes était du même ordre, avec une accessibilité qui souffrait bien entendu de l'absence de portières arrière. De son côté, la visibilité était vraiment médiocre, surtout vers l'arrière où la petite lunette coupée verticalement en deux parties ne laissait guère passer le regard. Mais, par contre, le chauffage était d'une efficacité merveilleuse par rapport à celui de la voiture française, ce qui n'était pas difficile...

Au point de vue mécanique, je ne savais pas trop quoi penser. Le concept du moteur arrière en porte-à-faux m'était bien entendu familier et ce quatre cylindres à plat refroidi par air avec soufflerie était plutôt séduisant. Toutefois, son rendement était plus que médiocre puisque, en dépit de sa cylindrée de 1 131 cm³, il ne développait que 25 ch, au régime, il est vrai extrêmement modéré, de 3 300 tr/mn ! Ainsi, la puissance au litre ne dépassait pas 22 ch mais, avec un rapport volumétrique de 5,8, et le couple maxi de 6,8 mkg s'exprimait à 2 000 tr/mn. La boîte quatre vitesses était, quant à elle, carrément rebutante. Seuls les deux

déroula sur des routes enneigées, verglacées ou, plus simplement mouillées. J'attribuai donc aux intempéries le côté franchement baladeur de l'arrière mais je m'aperçus plus tard que, même sur routes sèches, le caractère survireur de la bête était bien affirmé, au point de rendre la conduite à "grande" vitesse délicate, cela sans parler d'une suspension désagréablement tressautante. Et si j'use

La plus baladeuse

des guillemets, c'est que la vitesse de pointe ne dépassait pas 98 km/h, avec, quand même, une consommation de l'ordre de 7 litres/100 km.

En conclusion, la voiture allemande était moins agréable à conduire que la 4 CV Renault et souvent plus délicate en raison de son arrière baladeur, d'une boîte qui vous abandonnait parfois au point mort au moment où il ne fallait pas et d'une très forte sensibilité au vent. Elle était beaucoup plus conçue comme un outil à se déplacer, avec une robustesse générale plus évidente que la voiture de Billancourt. Par rapport à sa cylindrée, elle n'était guère reluisante mais, en tenant compte de son prix à l'exportation —il faut dire que l'Allemagne renaissante chassait la devise avec un bel acharnement— elle constituait une bonne, sinon une belle occasion, à la condition expresse de lever le pied ! Elle devait aller loin...

LA COTE DE L'EXPERT

C'est la voiture à la mode ! Qu'il s'agisse des berlines, des cabriolets ou encore des versions Ghia coupé et cabriolet... Qu'on le veuille ou non, la Coccinelle a marqué son époque et certains ne s'y trompent pas malgré la modestie de ses caractéristiques mécaniques.

La cote de Christian Huet: 10 000 à 15 000 F, cabriolet: 70 000 à 100 000 F. Tendence à la hausse.



170

Le temps n'est pas parvenu à la rendre jolie mais elle est dans tous les souvenirs.

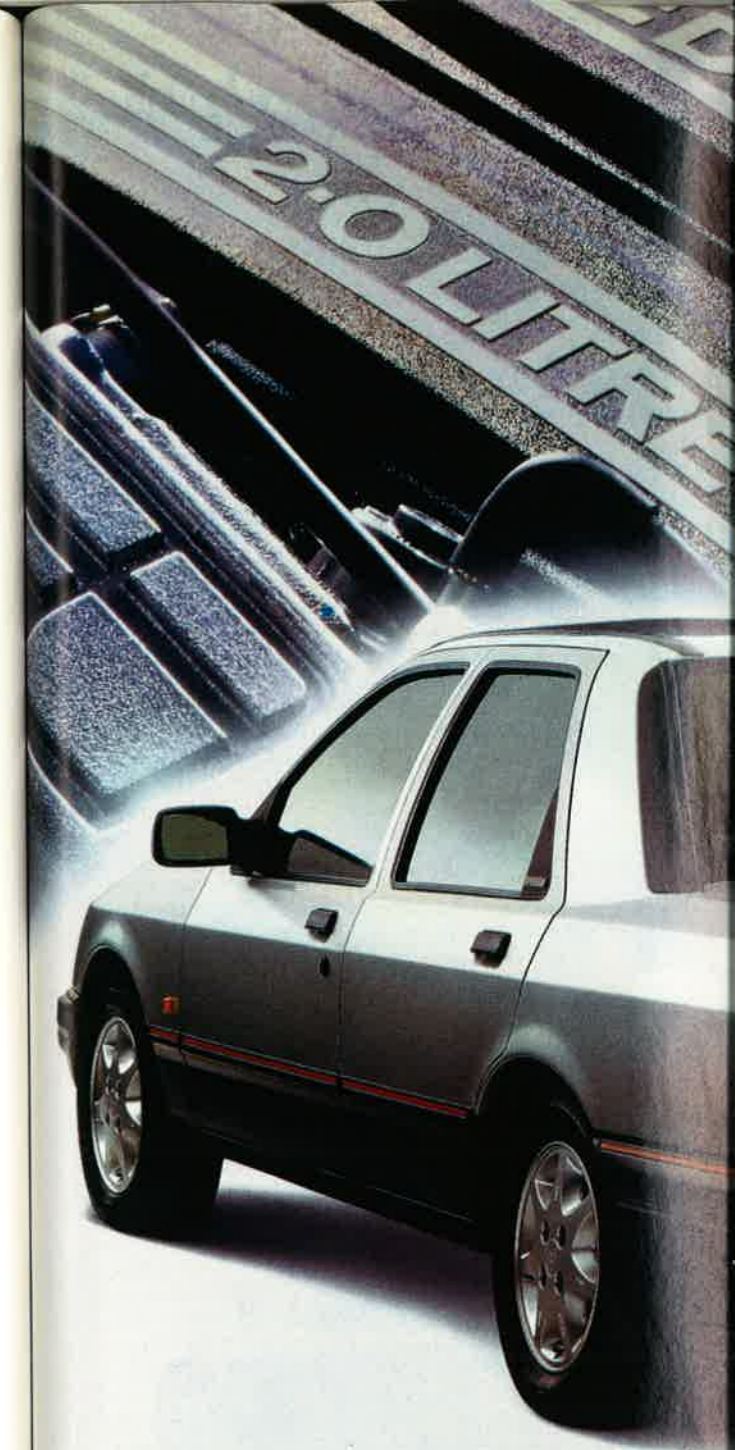
de 7 000 ouvriers. Et lorsque, en 1949, le major Hirst remettra au premier PDG allemand de la Volkswagenwerk, Heinrich Nordhof, les clés de l'usine, il aura construit 10 000 VW !

Tout cela appartient maintenant à l'Histoire mais, lorsque je pris place pour la première fois au volant d'une VW, en 1952, je ne voyais pas si loin. La voiture n'était pratiquement pas diffusée en France mais l'usine avait fort obligeamment accepté d'en prêter une à l'AJ, ce qui m'avait valu un voyage à Wolsburg, ce qui était encore une aventure...

La comparaison avec la 4 CV s'imposait invinciblement à l'esprit et j'ouvris donc la portière avec beaucoup de curiosité. L'engin

rapports supérieurs étaient qualifiés -à tort- de silencieux et les synchros étaient inconnus à l'inventaire. Il convenait donc de pratiquer obligatoirement le double débrayage à la descente et le double pédalage à la montée, ce qui introduisait un certain piment dans la conduite...

Fort heureusement, seule la version Luxe était exportée, ce qui me valut de ne pas bénéficier des freins à câble qui équipaient les rares voitures vendues aux Allemands. Mais, de toute manière, les freins hydrauliques étaient durs de pédale, à l'inverse de la direction dont la douceur, à défaut de la précision, était sans défaut. En ce qui concerne la tenue de route, mon essai eut lieu durant l'hiver 52/53 et se



NOUVELLE LA PUISSANCE

Avec les nouvelles Sierra Twin Cam, la puissance n'est plus seulement le fruit de la technologie. Elle devient réellement plaisir.

Plaisir sans cesse renouvelé des nouveaux moteurs 2,0 l (7 CV) ou 2,0 l injection et de leurs 109 ou 125 Ch*.

Plaisir rare et intelligent d'une nouvelle approche technologique: double arbre à cames en tête; gestion

électronique
souplesse,
velle Sierra
Plais
tout instar
réserve d'
vitesses et

*Consommation (UTAC) du moteur 2.0i: 5,8L à 90km/h - 7,3L à 120km/h - 9,2L en ville. **De série sur GT