

La célèbre «voiture du peuple» d'Hitler doit beaucoup aux prototypes d'un inventeur juif, Josef Ganz

Le précurseur oublié de la Coccinelle

« PASCAL FLEURY

Automobile » «Tout mon amour va à l'automobile. L'auto m'a valu les plus belles heures de ma vie, je suis vraiment forcé de le dire.» Adolf Hitler était un passionné de voiture. Pas étonnant qu'à peine nommé au poste de chancelier, il ait voulu inaugurer, en février 1933, le Salon international de l'automobile et de la moto, à Berlin. Le Führer «connaissait tous les types de véhicules et, notamment par la lecture des revues spécialisées, savait tout sur les soupapes, les arbres à came, la suspension des roues ou les capacités des moteurs», assure l'historien allemand Volker Ullrich¹. Parcourant les stands, Hitler s'attarde devant un modèle avant-gardiste de Standard Superior, une petite voiture économique aux formes rondes et aérodynamiques que son concepteur, Josef Ganz, destine au grand public.

L'ingénieur en mécanique de 34 ans, natif de Budapest mais de nationalité allemande, n'en est pas à son coup d'essai. Depuis 1923, il travaille au projet d'une petite voiture pour le peuple, bon marché, à l'instar de la Ford T proposée depuis 1908 outre-Atlantique et produite à la chaîne à 16,5 millions d'exemplaires en vingt ans. Mais les fonds lui manquent pour réaliser son prototype. Alors le fils de journaliste se met à écrire dans des magazines auto-moto. Il teste les nouveaux modèles, n'hésite pas à critiquer ces «antiques» limousines, chères, lourdes et peu stables dans les virages, devient bientôt rédacteur en chef de *Motor-Kritik*, jusqu'à se faire remarquer par les grands constructeurs.

Déjà des «coléoptères»

C'est finalement une fabrique de motorcycle qui lui ouvre ses ateliers. En 1930, Josef Ganz peut réaliser son premier prototype dans l'entreprise Ardie, à Nuremberg. La petite Ardie-Ganz, qui présente des allures de coléoptère avec son capot bombé, passe avec succès les tests sur route. Au printemps suivant, l'ingénieur indépendant peut constituer un autre prototype dans la fabrique automobile Adler à Francfort, où il est devenu consultant technique. Cette fois, la référence au scarabée est manifeste: le véhicule cabriolet deux-places, aussi léger que maniable, est surnommé *Maikäfer* (hanneton) par son inventeur. «Cette voiture prouve que dans certaines conditions, il est possible de faire un véhicule extrêmement léger avec une bonne tenue de route et une bonne suspension, ce que pratiquement tout le monde qualifiait jusqu'à présent d'utopie», souligne alors le concepteur.

L'idée de la voiture accessible à tout public fait son chemin. Lorsque en septembre 1933, Hitler donne le premier coup de pelle aux chantiers autoroutiers qui doivent relancer l'économie allemande après la Grande Dépression, Josef Ganz applaudit en première page de son jour-



L'ingénieur Josef Ganz en 1935 à Zurich, sur le toit de sa Standard Superior (type 2). Ce modèle de «Volkswagen», ainsi nommé dans la publicité, était vendu 1590 reichsmarks en 1934. A droite, en haut, le prototype Ardie-Ganz de 1930, au capot bombé. Et au centre, l'Adler «Maikäfer» de 1931, qui porte déjà le nom d'un coléoptère... RTS/josefganz.org/DR



nal: «La nouvelle Allemagne devra être une Allemagne motorisée», écrit-il. Pour lui, sa Standard Superior modèle 2 à 1590 reichsmarks, qu'il qualifie de *Volkswagen* dans sa publicité de 1934, sera le véhicule populaire idéal pour mener à bien cet ambitieux programme.

Mais l'ingénieur juif, qui officie également comme consultant pour plusieurs prototypes de Mercedes-Benz et de BMW, doit vite déchanter. Déjà arrêté une première fois par la Gestapo en mai 1933 sur la base de fausses accusations de chantage à l'encontre de l'industrie automobile, il se retrouve bientôt interdit de travail et doit s'exiler en Suisse dès l'été 1934 (lire ci-dessous).

Pendant ce temps, le mandat pour la création d'une «Volkswagen» est attribué au bureau d'études de Ferdinand Porsche. Le brillant ingénieur et designer avait déjà développé en 1931

«Ferdinand Porsche a assurément pu profiter des travaux de Josef Ganz»

Paul Schilperoord

une «petite voiture de qualité pour chacun», la Porsche Typ 12, à la demande de la société Zündapp. Pour Adolf Hitler, l'objectif est désormais clair: il s'agit de mettre sur le marché une voiture ne devant pas dépasser les 1000 reichsmarks. Lors de l'Exposition automobile internationale de février 1936, le Führer, qui doit faire face aux résistances de l'industrie automobile, le martèle: l'automobile doit quitter son statut d'«objet de luxe pour quelques-uns» et devenir «un objet d'usage pour tous».

Vague aérodynamique

Relevant le défi, Ferdinand Porsche surfe alors sur la vague de l'aérodynamisme et du courant artistique *Streamline moderne* qui débarque des Etats-Unis, avec la Chrysler Airflow de Carl Breer, la Dymaxion Car du designer Richard Buckminster Fuller ou la Scarab de William Stout. En été 1936, il se rend en

Amérique pour apprendre les techniques industrielles de fabrication de masse, afin de parvenir au prix très bas exigé par Hitler. Il visite les usines Packard, Ford et General Motors, ainsi que le carrossier Budd. Pour amener des fonds, l'achat de la future VW va se faire par souscription: 300 000 foyers allemands investissent dans un plan d'épargne.

La forme finale de scarabée de la Volkswagen, dévoilée en 1938 et nommée par Hitler *KdF-Wagen* – d'après l'organisation d'encadrement des loisirs Kraft durch Freude, la Force par la joie –, s'inspire aussi en partie de certains modèles du constructeur tchécoslovaque Tatra, dessinés par le designer Hans Ledwinka. La ressemblance de la VW Coccinelle, surnommée *Käfer* en allemand, avec la Standard Superior de 1934 de Josef Ganz est toutefois plus frappante encore. Pour le

designer industriel et journaliste hollandais Paul Schilperoord, qui a enquêté durant des années sur l'histoire de Josef Ganz², Ferdinand Porsche a assurément pu profiter des travaux préliminaires de l'ingénieur juif. Les similitudes ne concernent pas que le design, mais aussi le châssis tubulaire central, le moteur monté à l'arrière ou encore la suspension indépendante des roues avec essieux oscillants. «La Standard Superior est le précurseur absolu de la Volkswagen.»

Mais comme bien d'autres chercheurs sous le régime d'Hitler, l'ingénieur juif s'est fait confisquer ses brevets par les nazis. Après la guerre, ses tentatives de procès sont restées vaines. En 1950, son permis de séjour lui est retiré en Suisse. Il émigre alors en Australie, où il décède en 1967, quasiment oublié de tous. Au bilan, seules 381 unités de son avant-gardiste «voiture du peuple» ont été mises en circulation jusqu'à la guerre, alors que la VW Coccinelle a été produite à 21,5 millions d'exemplaires. »

¹Volker Ullrich, *Adolf Hitler, une biographie*, Editions Gallimard, 2016.

²Paul Schilperoord, *Die wahre Geschichte des VW Käfers – Wie die Nazis Josef Ganz die VW-Patente stahlen*, Orell Füssli Verlag, 2011.

» Voir aussi le site: josefganz.org

JOSEF GANZ AVAIT MIS AU POINT UNE «VOITURE DU PEUPLE» SUISSE

Interdit de travail en Allemagne, l'ingénieur juif Josef Ganz se réfugie à Zurich en 1934 pour poursuivre ses projets de voiture légère et bon marché. Son prototype *Maikäfer* et sa Standard Superior semblent convainquants: les autorités zurichoises se montrent enthousiastes, constatant pour le cabriolet «une tenue de route étonnamment bonne et une capacité à s'adapter à un terrain ouvert». Un accord de développement est signé et, courant 1937, trois nouveaux prototypes peuvent être construits par Motosacoche à Genève. C'est ainsi qu'a pu voir le jour la «Volkswagen suisse» biplace, avec carrosserie ou-



verte (Louwman Museum/DR). En octobre 1938, le constructeur la teste à travers tout le pays, empruntant les cols pour démontrer qu'elle fonctionne «à merveille». Sa production est confiée à la société zurichoise Rapid Motormäher AG, spécialisée dans les machines agricoles, mais tout est bloqué par la guerre. Près de quarante exemplaires seront construits en présérie en 1946, une expérience toutefois sans suite, les Suisses se tournant vers la Coccinelle ou la Fiat Topolino. Un exemplaire restauré de la «Volkswagen suisse» peut être admiré au Musée des transports, à Lucerne. PFY

HISTOIRE VIVANTE

RTS LA 1ÈRE Radio: Ve: 13 h 30
TV: Le véritable inventeur de la Coccinelle
Di: 20h 55 Lu: 23h 05

+ RTS histoirevivante.ch
Voir le documentaire dès maintenant
+ laliberte.ch/hv