

La Trabant, voiture mythique de la RDA, fête ses 50 ans

BERLIN (AFP) - Elle a fait la une du New York Times, arpenté les routes estivales du Bloc de l'est et passé fièrement la Porte de Brandebourg pour gagner "le monde libre" lors de la chute du Mur de Berlin: la pétaradante Trabant, voiture-symbole de la RDA, fête ses 50 ans.



Des Trabant alignées au rendez-vous international des conducteurs de Trabant, le 16 juin 2007 à Zwickau, en Allemagne (© DDP/AFP/Archives - Uwe Meinhold)

Sortie pour la première fois d'usine le 7 novembre 1957, la "Trabi", comme la surnomment les Allemands, connut sa plus grande heure de gloire au soir du 9 novembre 1989. La frontière inter-allemande s'ouvrit, des milliers d'habitants de Berlin-Est se précipitèrent à l'ouest au volant de leur petite voiture. L'euphorie est à son comble. Les images font le tour du monde, de New-York à Djakarta.

Il faut dire qu'avec son moteur à deux temps et sa carrosserie en matière synthétique, la Trabant a de quoi se faire remarquer, à côté des grosses berlines ouest-allemandes que sont les BMW, Mercedes et autres Porsche.

Dix-huit ans plus tard, la "Coccinelle de l'Est" fait "safari" dans les rues de la capitale allemande retrouvée. La société Trabisafari propose en effet de louer quelques heures durant un des modèles de cette voiture culte et de partir "à la découverte des dernières reliques du marxisme-léninisme à Berlin"...

A Cologne (ouest), on peut également convoler en justes noces, non pas en Rolls-Royce ou en décapotable, mais en "Trabi" pour 165 euros avec chauffeur.

L'histoire de l'unique voiture "made in RDA" fut pourtant des plus sérieuses à ses débuts. En 1954, le présidium du conseil des ministres est-allemand décide de faire fabriquer une petite automobile économique. Trois ans plus tard sort le premier modèle des chaînes du VEB Sachsenring Automobilwerke de Zwickau, en Saxe.

Pour les spécialistes, la Trabant est considérée comme un modèle du genre avec son architecture d'une logique difficilement surpassable et un esprit de simplification admirablement abouti.

"La Porsche de la Saxe", déclinée en trois couleurs seulement (crème, bleu ciel ou vert pastel), n'a jamais changé de style. Elle ne dépasse pas les 100 km/h et sa carrosserie contient des fibres de coton, pénurie d'acier oblige.

Les carnets de commande sont pleins: 10 à 15 ans d'attente sont nécessaires pour se voir livrer un exemplaire.

Chaque Allemand de l'Est rêve de sa Trabant qui lui permettra, l'été, de parcourir les routes de l'Europe communiste de Budapest à Sofia.

Des années de galère, le "carton sur roues" ("Rennpappe" en allemand) en a aussi connu, juste après la chute du Mur quand les Allemands de l'Est l'ont délaissé pour les grandes soeurs plus fiables et plus tape-à-l'oeil de l'Ouest.

Abandonnée sur un coin de chaussée, jetée au fond des lacs, dépecée dans les bois, la Trabant a connu une traversée du désert. Les propriétaires délaissent alors leur ancienne voiture au milieu de la nuit en prenant soin de retirer les plaques d'immatriculation et de limer le numéro de moteur parce qu'il est interdit, sous peine d'amende, d'abandonner un véhicule.

Pour brouiller les pistes, certains ont été jusqu'à visser une plaque d'immatriculation d'un autre véhicule...

Le 30 avril 1991, la production de la Trabant s'arrête sur un ultime exemplaire. Rose bonbon. Au total, 3,05 millions de véhicules auront été produits.

Commence alors le mythe, entretenu par des centaines et des centaines de passionnés qui s'échangent les pièces de rechange et se regroupent en amicales et associations.

Si 1,8 million de Trabant étaient immatriculées en 1989, elles ne sont plus que 52.432 aujourd'hui.

Durant sa relative courte existence, la petite voiture aura défié quelques paradoxes, notamment celui, et non des moindres, d'avoir été plus chère d'occasion que neuve, en raison du délai d'attente.



Des Trabant alignées au rendez-vous international des conducteurs de Trabant, le 16 juin 2007 à Zwickau, en Allemagne (© DDP/AFP - uwe meinhold)