



DeepL

Abonnez-vous à DeepL Pro pour traduire des fichiers plus volumineux.
Visitez www.DeepL.com/pro pour en savoir plus.

www.porscheroadandrace.com



Anatole Lapine

Publié : 14 décembre 2018 Par : Kieron Fennelly Version

en ligne : <https://www.porscheroadandrace.com/anatole-lapine/>



Anatole Lapine, 1973



Anatole Lapine, responsable du style chez Porsche sous la direction de deux PDG différents, Fuhrmann et Schutz, peut se targuer d'un CV impressionnant : Chevrolet Corvette, Opel GT, Porsche 928, Porsche 964. Mais il y a bien plus que cela chez ce designer dont la carrière s'étend sur deux continents et sur la majeure partie de la seconde moitié du vingtième siècle, et qui fut pendant trente ans un proche de Ferry Porsche.



24 heures du Mans, 15 juin 1969 : Richard Attwood prend un rafraîchissement. Au-dessus, Hans Mezger (deuxième à partir de l'arrière-plan).

à droite) et Anatole Lapine (troisième à partir de la droite en veste Porsche)

Fils d'un père mi-allemand mi-lattonien et d'une mère polonaise, Anatole Lapine a passé ses premières années à Riga, la capitale de la Lettonie alors indépendante (et qui l'est à nouveau depuis 1990). Son père possédait un entrepôt de meubles, mais cette existence relativement confortable de la classe moyenne devait prendre fin brutalement en 1941, lorsque les Russes ont envahi la Lettonie et que la famille Lapine a fui vers la Pologne (occupée par les Allemands). Adolescent à Poznan, Anatole rejoint les Jeunesses hitlériennes (l'adhésion était obligatoire) et découvre les joies de la conception en assemblant des modèles réduits d'avions pour des concours. C'est le calme avant la tempête. En 1944, face à l'avancée des Russes en Pologne, les Lapine sont à nouveau contraints de fuir, cette fois en Allemagne, et à la fin de la guerre, ils se retrouvent réfugiés dans un village des environs de Hambourg. Au début, ils ont été aidés par une compagnie du Royal Corps of Electrical Engineers (Anatole épluchait des pommes de terre pour le régiment), mais lorsque les troupes sont parties, la famille, comme la plupart des réfugiés, a connu des temps très difficiles pendant quelques années. Finalement, Anatole a pu aller à l'école, mais il a dû subir l'humiliation des classes avec des enfants de la moitié de son âge, car son allemand était encore rudimentaire. En 1950, à l'âge de 20 ans, il est apprenti chez Mercedes Benz à Hambourg. L'année suivante, la famille se voit offrir des visas pour les États-Unis dans le cadre du programme de réinstallation des réfugiés des Nations unies. Anatole se retrouve à Lincoln, dans le Nebraska. Cette expérience a été assez traumatisante : "C'était l'endroit le plus froid du monde", s'exclame-t-il, avant de raconter comment il a trouvé un emploi dans l'entretien des chasse-neige grâce à son expérience avec Mercedes. Les États-Unis sont une terre d'opportunités et dès qu'il a terminé ses études, "et que j'ai eu assez d'argent pour m'acheter un costume décent", il est parti pour les lumières de Détroit, la capitale du monde de l'automobile.



1000 km du Nürburgring, 1er juin 1969 : Anatole Lapine (chef du département de design de Porsche)

En 1953, il est recruté par une société de recherche de General Motors, Fisher Bodies, qui travaille sur la conception de fuselages d'avions. "Tony", comme on l'appelle désormais, conserve une grande admiration pour le pays qui lui a permis de démarrer dans la vie. "Les Américains ont inventé la bombe atomique et ont envoyé des hommes sur la lune". Ce n'est pas pour rien qu'il est toujours citoyen américain.



Le Mans 1970 : Devant l'atelier de Teloché, avant la course, Peter Falk, Ferry Porsche (chapeau et lunettes noires), Tony Lapine, Huschke von Hanstein et Ursula von Hanstein (de gauche à droite).

Sur le plan professionnel, les choses commencent à bouger : son premier travail de conception consiste à créer un siège pour la Cadillac de 1954. Il s'agit de déterminer les dimensions intérieures et de permettre la réalisation d'un modèle en argile. Lapine sourit : "La ligne de toit devait tenir compte du fait que les gens portaient tous des chapeaux à l'époque. Il travaille ensuite au développement de la carrosserie sous la houlette de Fred Walther, un des plus grands constructeurs européens.

qui avait travaillé avec Gläser à Dresde avant la guerre. C'est cette entreprise qui a façonné non seulement les célèbres Alfa Romeo, mais aussi la moitié des voitures circulant sur les routes allemandes, la Horch, la DKW, l'Auto Union, la Wanderer, pour ne citer que les plus célèbres. C'est le début d'une période extraordinaire. Sous la direction de Bill Mitchell, responsable du style, il travaille avec Larry Shinoda sur le restylage de la Chevrolet Corvette. Mitchell voulait quelque chose de plus racé que l'original à l'allure conservatrice. Lapine fait également la connaissance de Wolfgang Möbius, un jeune designer d'Opel envoyé à Detroit pour acquérir de l'expérience aux États-Unis. Il a également rencontré Zora Arkus-Duntov, l'ingénieur en chef de Chevrolet, né en Belgique mais élevé en Russie jusqu'à ce que sa famille fuie le communisme pour s'installer en Allemagne où il a suivi une formation d'ingénieur, et est rapidement devenu son ami. Duntov connaissait Ferry Porsche, et il a piloté la 550 Spyder au Mans en 1954 et 55, avec beaucoup de succès. C'est par l'intermédiaire de Duntov que Lapine a découvert Porsche lorsque Bill Mitchell a invité Ferry Porsche à Detroit, et il n'est peut-être pas surprenant que Lapine, qui parle allemand, ait été associé aux discussions. La fin des années 50 à GM a été, se souvient-il, "une époque colorée, passionnante et parfois même sauvage, les émotions étaient fortes, je me souviens même de larmes". C'est un récit passionnant d'une période audacieuse et exubérante, avec le sentiment qu'en tant que designers, ils façonnaient non seulement une voiture, mais aussi la société elle-même. Lapine était alors devenu un jeune homme prospère, s'achetant à l'âge de 29 ans une Porsche 356 coupé, qu'il possède toujours un demi-siècle plus tard.



Des collègues du studio de design de Porsche se tiennent devant un modèle réduit de la Porsche 917 en 1970. Anatole Lapine se tient à l'épaule droite de la dame en rouge, les bras croisés.

GM était très conservateur et n'autorisait pas ses filiales à s'engager dans le sport automobile. Lapine décrit comment Chevrolet a contourné ce problème en aidant la Chaparral de Jim Hall, qui est une voiture de sport.

a permis à Chevrolet de participer à des courses par procuration. Plus tard, Penske Racing bénéficiera d'un soutien similaire, mais l'implication de Lapine dans la course automobile prendra fin lorsqu'il sera envoyé à Rüsselsheim en 1966. L'atmosphère y était plus sobre, mais une fois de plus, l'intention de Mitchell était de dynamiser l'image de marque statique d'Opel et le département de stylisme de Rüsselsheim allait devenir le haut lieu des techniques de conception avancées. Lapine, Shinoda et Möbius sont à l'origine d'un certain nombre d'exercices visant à rajeunir la gamme Opel et le travail le plus connu du trio est l'élégante Opel GT, qui reprend de nombreux éléments de design de leur précédent concept Corvair Monza GT.



Anatole Lapine se tient devant un prototype d'hélicoptère fabriqué par la société Wagner à Friedrichshafen en mars 1970. Assis dans le cockpit, F.A. "Butzi" Porsche (à gauche) et Hans Epple (à droite), le propriétaire de l'entreprise. Wagner envisageait de produire ces hélicoptères, mais le projet n'a jamais vu le jour

C'est à ce moment-là qu'Anatole Lapine rencontre à nouveau Ferry Porsche. Mitchell avait invité Porsche à venir admirer le style mis en place chez Opel et c'est au cours du dîner convivial qui suivit que Lapine comprit qu'il y avait un débouché potentiel pour lui à Stuttgart. Aujourd'hui, il affirme qu'il y avait une certaine fatalité à ce qu'il rejoigne Porsche : "Je savais déjà dans les années 1950 que je travaillerais un jour pour Porsche. Je connaissais déjà bien Ferry Porsche et lorsque je l'ai rejoint (en 1969), ce fut comme un retour aux sources. Après trois ans chez Opel, il rencontre à nouveau le patron de Porsche : cette fois, l'offre est plus précise. Ferry a 59 ans et envisage de se retirer pour laisser son fils aîné Butzi devenir directeur général. Lapine pourrait reprendre le poste de concepteur de Butzi. L'alternative pour Lapine était de rester chez GM et d'être rapatrié à Detroit ou d'être envoyé chez Holden en Australie. Aucune de ces options n'est intéressante : il est installé en Allemagne et ses trois enfants y sont scolarisés. Porsche sera son avenir.



1000 km du Nürburgring, 31 mai 1970 : Vic Elford se tient sur la barrière Armco alors que son coéquipier Kurt Ahrens franchit la ligne d'arrivée en première position au volant de la Porsche 908/3 n°22 engagée par Porsche Salzburg. Anatole Lapine se tient à gauche

Il se souvient de son premier bureau à Zuffenhausen : "C'était l'ancien local de Butzi, juste à côté de l'atelier d'usinage, avec toute la chaleur et le bruit". Il s'agissait d'un arrangement provisoire, car les nouvelles installations spectaculaires de Ferdinand Piëch à Weissach seraient prêtes dans un an environ, ce qui permettrait aux ingénieurs et aux concepteurs de travailler ensemble tout en ayant une vue sur la piste d'essai. L'une des premières recrues de Lapine est son vieil ami Wolfgang Möbius, et ils travaillent ensemble sur le projet commun avec VW (ce sont les revenus de la conception et du développement pour VW qui financent en grande partie Weissach) codé EA1966. C'est ce projet qui servira de base à la fois au successeur de la Coccinelle et à la nouvelle Porsche. Lapine sort un livre de l'étagère derrière lui et nous examinons les photographies d'une voiture à deux portes à hayon, à moteur arrière, dont l'aspect n'est pas sans rappeler celui de la Golf qui a fini par voir le jour. Mais VW a fait volte-face, a déchiré l'accord avec Porsche (qui était essentiellement une entente tacite entre Ferry Porsche et le président de VW, Heinz Nordorf, décédé en 1968) et a annulé le projet. Cette décision a eu deux conséquences. À moyen terme, Porsche était plus que jamais attaché à la 911, et il fallait repartir à zéro pour lui trouver un successeur.



Une exposition Porsche dans le foyer de la banque "Girokasse" - au premier plan, la 917 K de 1971, qui a remporté le Mans, et plus loin, la 917 K de l'année suivante, qui a remporté le Mans.

A l'arrière se trouve la #12 908/03 de 1970, tandis qu'à l'arrière-plan se trouve la #17 Gulf 917 LH de 1971. Dans le groupe de droite se trouvent Helmuth Bott, Anatole Lapine et Herbert Staudenmaier.

Cependant, il faut également tenir compte du rôle de consultant de Porsche : les Russes ont lancé un appel d'offres pour une voiture qui pourrait être construite sous licence en Union soviétique (la voiture qui a finalement vu le jour est la Lada). Lapine et Möbius ont donc été envoyés à Togliati, au fin fond de l'Asie centrale. Cet épisode illustre bien l'approche parfois irrévérencieuse et décontractée de notre Letton, ce qui fait de lui une compagnie si divertissante. Il se souvient de l'incrédulité de Wolfgang face aux chameaux qui brouaient imperturbablement le long de la piste, à quelques mètres seulement de leur avion au moment de l'atterrissage. Le plaisir n'est pas près de s'arrêter. Les discussions se déroulent en allemand avec un interprète, leurs homologues soviétiques faisant de fréquentes remarques en russe. Au bout de quelques heures, Tony Lapine, un locuteur natif, s'adresse soudain à eux en russe. Leur consternation est comique, les Russes essayant désespérément de se souvenir de ce qu'ils ont pu dire qui n'était pas destiné à leurs invités. Porsche construisit par la suite un modèle pour Togliati, mais les pourparlers n'aboutirent pas et le contrat fut finalement attribué à Fiat. Cependant, quinze ans plus tard, la Lada Samara, la première voiture à traction avant du bloc de l'Est, était équipée d'un moteur et d'une transmission conçus par Weissach.



Anatole Lapine - Chef du département Porsche Design, vers 1973

Un défi de conception encore plus inhabituel s'est présenté au début des années 80. Airbus Industrie, poussé par l'un de ses ingénieurs et pilotes allemands qui était un fan secret de Porsche, a contacté Stuttgart pour que Porsche conçoive le cockpit de l'A310. Après tout, Porsche avait un

L'entreprise a une longue histoire dans le domaine des moteurs d'aviation et a conçu des cockpits pour les voitures. Elle était également neutre, n'ayant aucun lien avec des groupes industriels plus importants comme Daimler Benz. Lapine emmène Dick Soderberg à une réception à Toulouse qui est d'une richesse royale. Tony Lapine était manifestement au mieux de sa forme dans ces moments-là et les deux hommes rentrèrent à Stuttgart avec un contrat substantiel. Pour l'essentiel, Airbus avait supprimé le siège du mécanicien navigant à l'arrière du cockpit, ce qui permettait d'augmenter de six le nombre de places pour les passagers. Ce que l'équipe de Lapine a dû faire, c'est reconfigurer l'ensemble du tableau de bord pour que seuls le pilote et le copilote puissent y prendre place. "L'ampleur de la tâche est apparue lorsque nous avons regardé par la fenêtre et vu cet énorme camion, escorté par la police, franchir les portes de Weissach avec tout l'avant d'un Airbus à l'arrière ! C'était un grand moment, et typiquement, Lapine en rit encore. Mais cet épisode en dit long sur la réputation de Porsche et de Weissach en tant que bureau d'études et de conseil industriel.



Anatole Lapine (au centre avec une chemise blanche) avec des collègues à Zuffenhausen devant le Werk 2, vers 1973.

Mais il fallait sans doute régler la question du 911. explique Lapine : "La suspension a toujours été un peu mystérieuse sur les Porsche des années cinquante. C'est Zora Arkus-Duntov, ingénieur chez Chevrolet et coureur automobile chez Porsche, qui a incité Ferry Porsche à installer des barres antiroulis.

Nous avons interrogé Lapine sur le 911. "Ah, la 911. Mes premières impressions ont été une légère déception", a déclaré l'homme qui a conduit une 356 pendant dix ans. "Il n'y avait rien de particulier, mais elle n'avait pas de romantisme.



Anatole Lapine (deuxième à partir de la gauche), designer en chef, dans le département de design, avec des collègues et un modèle de Porsche, vers 1973.

Il n'était pas non plus satisfait de la tenue de route. Les premières voitures de la série A pouvaient être traîtresses, mais la série B, avec son empattement plus long et ses pneus plus larges, était meilleure et reflétait l'immense potentiel de la voiture.

Ferdinand Piëch avait mis la pression sur ses ingénieurs pour qu'ils améliorent la 911. La position par défaut de Lapine était de parler de personnes plutôt que d'objets inanimés. Il poursuit : "Je n'ai aucune difficulté à admirer Piëch pour ce qu'il était", l'approche rigoureusement scientifique de Piëch étant déjà légendaire, "mais la vie était dure si vous ne répondiez pas à ses critères. S'il pouvait tenir 48 heures sans dormir, il s'attendait à ce que tout le monde le fasse. Il avait un pèse-personne dans son bureau : chaque composant devait être pesé devant lui. C'est ainsi qu'il réduisait le poids non suspendu !

C'est Duntov qui a incité Ferry Porsche à installer des barres antiroulis". À moins d'être soigneusement contrôlés, les essieux oscillants ont tendance à s'autovirer et Lapine est tout à fait cinglant à l'égard d'une direction de Chevrolet qui a autorisé leur utilisation sur la Corvair, "dangereuse à n'importe quelle vitesse" (titre du livre de l'avocat américain Ralph Nader).



Anatole Lapine (deuxième à partir de la gauche), designer en chef, dans le département de design, avec des collègues et un modèle de Porsche, vers 1973.

Les répercussions de l'affaire "Unsafe at any Speed" ont empoisonné l'atmosphère entre Détroit et le Congrès et, combinées à la législation sur les émissions de gaz d'échappement, ont créé une incertitude considérable quant à l'avenir d'une 911 à moteur arrière refroidi par air. Le nouveau président de Porsche

Ernst Fuhrmann, directeur général de l'entreprise, suit la voie logique : il cherche à tirer le maximum de ventes de la 911 en créant un modèle phare, la Turbo. Ce programme se poursuivra jusqu'à la fin des années 70 ou jusqu'à ce que la législation le permette, date à laquelle un successeur de la 911, et surtout un modèle pouvant être vendu aux États-Unis, sera bien établi. C'est dans ce contexte qu'est née la 928.

Les designers s'efforcent généralement d'expliquer que le style des voitures est essentiellement le fruit d'un travail collégial, mais les lignes de la Porsche 928, conçue sous la direction d'Anatole Lapine, seront toujours associées à Wolfgang Möbius.



La 911 2.4 S Coupé d'Anatole Lapine - année 1973

Il était naturel que Porsche se tourne vers des hommes comme Lapine qui connaissaient le marché américain et ses goûts, car l'Amérique allait faire ou défaire la "nouvelle 911" (lire 928). Et il est juste de dire que, par essence, la 928 était destinée à être une Corvette considérablement améliorée et raffinée : "C'est ce que

Les Américains l'achèteraient", a déclaré Lapine. Puis, prenant la tangente, il rappelle l'échec de la Corvair : "Il n'était pas nécessaire de refroidir le moteur à l'air ou de le placer à l'arrière : les gens voulaient simplement une voiture pratique et bon marché. Même en 1959, la Corvair était inutilement radicale. Un modèle conventionnel (comme la Ford Falcon rivale) se serait vendu, et s'est vendu, beaucoup plus. C'est dans cette optique que la 928 a été conçue.



La 911 2.4 S Coupé d'Anatole Lapine - année 1973

La 911 offrait plus d'espace dans l'habitacle que la 356, et la 928, avec son empattement plus long de 9 pouces, constituait une amélioration supplémentaire. La 928 représentait bien sûr une *volte-face* totale pour Porsche : elle était étonnamment moderne avec son avant et son arrière lisses et "doux", une caractéristique qui devint la norme sur pratiquement toutes les voitures deux décennies plus tard, et qui se rapprochait à nouveau de ce que les Américains pouvaient acheter chez Ford ou Chevrolet. "Les Américains se garent à l'oreille", explique Lapine, "il faut donc que le design soit à la hauteur".



Cette photo montre la Porsche 924 Turbo lors de sa présentation à l'extérieur du bâtiment hexagonal de Weissach en 1978. La séance photo a été organisée pour

L'homme qui arrose le champagne fait partie du service marketing et n'est pas un pilote de course - la combinaison de course n'est là que pour faire de l'effet ! Jürgen Barth, qui a remporté les 24 heures du Mans en 1977, se tient debout, deuxième en partant de la gauche. Anatole Lapine se tient à la droite de Barth et au fond de la scène.

Les essais routiers contemporains étaient très élogieux : avec son V8 de 4,5 litres, la 928 était aussi rapide qu'une Porsche était censée l'être et beaucoup plus facile et relaxante à conduire qu'une 911 Turbo, et avec sa transmission automatique en option, presque sereine en comparaison. Mais au moment de son lancement, un peu plus tard que prévu, le monde avait évolué. La menace qui pesait sur l'architecture du moteur arrière de la 911 s'était dissipée et les ingénieurs de Porsche avaient réussi à rendre le flat six conforme aux règles d'échappement sans perte de puissance et de réponse à l'accélérateur. La 928 sort également à une époque où la 911, sous sa forme de course 935, est devenue l'une des voitures de course les plus performantes de tous les temps et où la 911 Alméras vient de remporter le rallye de Monte-Carlo. Le prix de la voiture de l'année décerné à la 928 (auquel Ferry Porsche n'a pas assisté) n'a servi à rien et la 928 était destinée à une carrière solitaire, bien que très longue, chez Porsche. Elle se vend assez bien au début, avec 22 000 exemplaires produits entre 1977 et 1982 (contre 32 000 pour la 911 SC) et, selon tous les critères, c'est une superbe voiture. Malheureusement pour la 928, elle a été fabriquée et commercialisée par la mauvaise société. Toute l'image de Porsche militait contre cette GT conventionnelle mais très sophistiquée.



Étude de la Porsche 928 : Wolfgang Möbius (3e à partir de la droite), Anatole Lapine (4e à partir de la droite), Eberhard Schulz (5e à partir de la droite), Peter Reisinger (6e à partir de la droite), ca. 1978

Tony Lapine a quitté Porsche il y a près d'un quart de siècle (au moment de cette interview) et la chaleur et la poussière des arguments partisans sont depuis longtemps retombées. Il ne défend pas la 928, même s'il estime que la 928 a été *sa* contribution à Porsche. En fait, il est réticent à en parler en détail, et il ne fait aucun doute qu'une certaine déception persiste. Mais les personnes et les relations sont plus importantes pour lui que les modèles, et Lapine parle chaleureusement de la plupart des personnages qui ont peuplé Porsche à son époque. Ferry Porsche n'a jamais pu se résoudre à accepter la 928 (et cela a donné le ton à ses collègues), mais cela n'a pas affecté l'estime dans laquelle Lapine le tenait.



Anatole Lapine avec la 928 lors de la cérémonie de remise des prix du 'Style Auto Turin' 1978

"Il [Ferry] est vraiment devenu adulte après la mort de son père. Il pouvait enfin rester au lit une demi-heure de plus ou prendre une deuxième tasse de café". Cette idée de ne pas être à la merci de quelqu'un d'autre, d'être un esprit indépendant, revient dans le récit de Tony Lapine. "Ferry était un personnage timide et effacé, facilement offensé par les personnes en vue. Il a passé ses quarante premières années sous la domination de son célèbre père, si bien que ce qu'il a accompli au cours des quarante années suivantes est admirable, incroyable".

Dans ses relations avec les gens, Ferry pouvait être d'une efficacité désarmante : "Il avait une voix très douce et il fallait écouter attentivement pour ne rien manquer. Il s'arrêtait soudainement au milieu de sa phrase, vous laissant le soin de la terminer : une façon très puissante de vous mettre en son pouvoir. Et il avait un mystérieux sourire de Joconde. Comme un sphinx. On ne savait pas toujours ce qu'il pensait. Il n'avait pas fait d'études au-delà de l'école secondaire, mais il était très intelligent. J'avais l'habitude de penser que Porsche avait une aura qui n'avait d'égale que celle de Ferrari.



Anatole Lapine est au centre (lunettes à la main) avec ses collègues du bureau d'études à l'occasion de l'achèvement de la Porsche 924 Carrera GT (1980). Peter Reisinger se trouve à l'extrême droite dans le maillot.

Dans les années 1990, l'ingénieur chevronné Peter Falk a déclaré qu'ils avaient travaillé à la mise au point du système d'information sur la santé.

928 parce que c'était leur responsabilité, mais ils ont travaillé sur la 911 avec tout leur cœur. C'est l'entreprise que Ferry avait créée : "Porsche est une philosophie qui se trouve à construire des voitures", a déclaré Lapine.

Peu de temps après son arrivée à Zuffenhausen, les familles dirigeantes Porsche et Piëch se sont retirées et ont nommé leur compatriote autrichien Ernst Fuhrmann à la tête de Porsche. "C'était un personnage brillant, mais abrasif", se souvient Lapine. "Je m'entendais bien avec lui, mais il a connu une période difficile chez Porsche". Fuhrmann a été la force motrice de la 928, une entreprise entièrement soutenue par Lapine, mais il s'est finalement brouillé avec Ferry Porsche. Son remplaçant, Peter Schutz, était un individu très différent. Lapine l'apprécie sur le plan personnel, mais moins en tant que personne à qui il doit rendre des comptes. En fait, Lapine s'est retrouvé rétrogradé, devant répondre par l'intermédiaire de Bott, qui était responsable du développement. "Cela signifiait que je ne participais pas à de nombreux projets de Schutz : des voitures telles que la 959 ont d'abord été conçues par les ingénieurs de Bott plutôt que par le studio de design.



Lors de la fête de départ à la retraite de Peter Reisinger le 29 avril 2005 à Weissach : (de gauche à droite) Peter Reisinger, Anatole Lapine, Harm Lagaij et Michael Mauer.

"Schutz a rapidement compris que Ferry Porsche était très sensible aux compliments. Il avait l'habitude d'aller lui dire des choses gentilles trois fois par jour. Schutz était une source d'embarras. Les membres de l'entourage de Ferry lui ont dit de se méfier de son nouveau docteur en médecine, mais il s'est complètement laissé séduire par lui pendant quelques années. Peter Schutz était un charlatan", conclut Lapine avec une soudaine emphase.

Un jugement sévère peut-être ; Schutz a joué un rôle déterminant dans le retour de l'entreprise derrière la 911, en transformant la 924 GT de course en une véritable Porsche d'entrée de gamme, la 944, et en insufflant une nouvelle vie au programme de course. Si certaines de ses initiatives se sont révélées peu judicieuses et coûteuses, comme le projet de moteur aérodynamique, ou ont finalement conduit Porsche à se surpasser avec l'ambitieux moteur de Formule 1, c'est l'effondrement du dollar qui a été la véritable raison de sa chute.



Lors de la fête de départ à la retraite de Peter Reisinger le 29 avril 2005, les collègues concepteurs Anatole Lapine, Grant Larson et Harm Lagaij apprécient les festivités.

Mais avec la levée du *verdict* de Fuhrmann sur le développement de la 911 par Schutz, la Carrera peut être mise à jour, le principal changement étant l'introduction en 1983 du moteur 3.2. C'est également à cette époque que les plans de la 964 ont été élaborés. Il s'agit d'un véritable défi : La mission de Lapine est de réformer la 911 pour la doter de quatre roues motrices et de l'actualiser sans rien changer à sa forme au-dessus du niveau supérieur des pare-chocs.

"Notre principale préoccupation était de fournir le produit complexe requis tout en maintenant la rentabilité de l'entreprise", a admis M. Lapine, dans un rare passage défensif du discours de l'entreprise. "De plus, la voiture devait durer 20 ans, donc le design devait durer".

Toujours sceptique quant à la valeur de la queue de baleine, le 964 a été l'occasion pour Lapine d'avoir sa propre vision des choses.

La 964, discrète mais totalement repensée, est une réussite incontestable. Norbert Singer en planifie l'aérodynamique, Möbius et Dick Soderberg en signent la plupart des lignes.



Anatole Lapine prononce un discours d'adieu pour son ami et collègue de longue date Peter Reisinger, à l'occasion de son départ à la retraite le 29 avril 2005. À côté de Lapine (de gauche à droite), Steve Murkett, inconnu, Grant Larson, et à l'extrême droite, Harm Lagaaij.

La 964 a été le dernier grand projet de Tony Lapine chez Porsche : en 1987, les choses évoluaient rapidement : la faiblesse du dollar avait rendu les voitures chères aux États-Unis et les ventes chutaient ; Peter Schutz avait quitté la société et Lapine avait eu une attaque qui l'avait tenu éloigné du bureau pendant un certain temps. Peter Schutz quitte l'entreprise et Lapine est victime d'une attaque cérébrale qui l'empêche de travailler pendant un certain temps. Helmuth Bott, avec qui il a toujours bien travaillé, accepte qu'il prenne sa retraite de Porsche. En effet, tout change à Weissach pour Bott lui-même, dont la réputation a été entachée par d'énormes dépassements de coûts sur des véhicules de la marque.

Plusieurs projets de l'ère Schutz, comme la 959, ont également été abandonnés. Lapine considère son dernier patron comme une triste figure : "Bott était un bon gars et, pendant 35 ans, il a travaillé très dur pour Porsche. Je lui ai rendu visite une fois chez lui. C'était un collectionneur de fossiles et les murs de son salon étaient gris avec tous les objets qu'il avait amassés. Il n'y avait aucune couleur. J'ai trouvé que c'était plus une maladie qu'un passe-temps". C'était très différent du cadre de vie de Tony Lapine : la maison qu'il habite aujourd'hui à Baden-Baden reflète ses goûts extravertis et catholiques. Les murs sont couverts de photos de chevaux et de bateaux, et les étagères regorgent d'ouvrages sur le design, le style et l'histoire, ainsi que d'albums de photos. Dans un coin se trouve sa batterie de jazz. L'assortiment de dessins et de modèles jaunis que ses différents petits-enfants ont réalisés pour lui au fil des ans constitue une touche domestique agréable. Lapine ne regrette pas d'avoir abandonné quand il l'a fait. "Les gens sont devenus si intenses, si *allemands* : ils se sont épuisés. Komenda (qui avait dessiné la 356 et réalisé de nombreux modèles Porsche avant la guerre) était encore là quand je suis arrivé et avait survécu à tous les changements, mais il avait des problèmes chroniques de digestion ; le pauvre Wolfgang (Möbius) était terriblement malade. J'ai eu une crise cardiaque". Bien qu'il affirme pouvoir profiter de sa retraite sans rien faire, Lapine a tout de même réussi à faire des choses que la plupart des gens n'accomplissent jamais au cours d'une vie. Comme son ancien patron, Fuhrmann, il a enseigné pendant un certain temps à l'université de Vienne : "J'ai donné des cours sur le design. Je présentais un sujet et les étudiants réalisaient des projets. Leur engagement était impressionnant. Le design et l'aérodynamisme sont étroitement liés et Lapine a été fasciné par les résultats de l'aqua-canal de Porsche. Il est plus facile et moins coûteux d'évaluer l'efficacité aérodynamique en utilisant de l'eau plutôt que de l'air : on peut observer les schémas d'écoulement et les tourbillons indésirables avec un débit beaucoup plus lent. Lapine a transmis ces connaissances à un constructeur de bateaux néerlandais et lui a fait construire un yacht à coque en aluminium qu'il a traversé l'Atlantique avec l'un de ses fils. Pour Anatole, il s'agissait peut-être d'une réincarnation symbolique de son premier voyage en Amérique, 40 ans plus tôt, qui avait marqué le début de sa carrière.



Deux vieux amis qui ont tout vu chez Porsche, Peter Reisinger (à gauche) et Anatole Lapine (à droite).

Il est attristé par l'assimilation de Porsche par VW. "Cela n'aura pas d'incidence à court terme, mais à long terme, quelle part de sa propre ingénierie Porsche sera-t-elle autorisée à conserver ? À bien des égards, il considère qu'il s'agit d'un nouvel épisode de l'incroyable querelle familiale, un véritable feuilleton qui fait rage entre les Porsche et les Piëch depuis l'avant-guerre. "C'était toujours terriblement politique : on ne pouvait jamais accepter de faire quelque chose pour Butzi, par exemple, sans que les Piëchs ne s'en émeuvent. Si vous parliez à Ferdinand Piëch, les Porsche se mettaient toutes à marmonner avec méfiance". Alors que le transfert à VW de l'empire des concessionnaires Porsche de Salzbourg, une affaire très lucrative pendant des décennies, se poursuivra au cours de l'année prochaine, Lapine ne voit rien d'autre qu'une discorde plus véhémente et plus amère. "Si vous l'aviez écrit pour la télévision, on vous le reprocherait parce qu'il est trop invraisemblable", conclut-il avec son sourire malicieux caractéristique.

Sa 356 se trouve chez son fils en Californie et il n'est pas vraiment surprenant qu'il n'y ait pas de 911 dans son garage en Allemagne : "J'en ai conduit beaucoup, mais je n'en ai jamais possédé. J'ai une Jaguar S-type de 3 litres. C'est une belle voiture. Je pense que William Lyons l'aurait approuvée".

Venant d'un designer ayant les références d'Anatole Lapine, il serait impoli de ne pas être d'accord.

Écrit par : Kieron Fennelly

Images par : Porsche Werkfoto

Remarque :

Anatole Lapine est né le 23 mai 1930 à Riga, Lettonie. Il est décédé le 29 avril 2012 à Baden-Baden, Allemagne, à l'âge de 82 ans