

280	UTBM service communication	Slate.fr	26 septembre 2012
		Life	Mondial de l'auto 2012 - ESPERA Sbarro - Franco Sbarro - Intensity - styliste prototypiste

Mondial de l'auto 2012: les autos n'ont jamais été aussi belles!

Pour le designer Franco Sbarro, 73 ans, non seulement les voitures n'étaient pas mieux avant, mais elles n'arrêtent pas de progresser esthétiquement.



- Sbarro-Intensity, le véhicule conçu par les élèves de l'école Espéra-Sbarro et présenté au Mondial - DR -

L'AUTEUR

Hugues Serraf



Hugues Serraf est journaliste et auteur. Ses derniers livres : [Ils sont fous ces juifs !](#), [Petites exceptions françaises](#) et [L'anti-manuel du cycliste urbain](#). Retrouvez-le sur Twitter : [@Hugues_Serraf](#)

[Ses articles](#)

TOPICS

- LIFE
- mondial de l'automobile
- design
- automobile
- voitures
- vroum!
- Franco Sbarro
- formation

« **T**outes les voitures sont moches et se ressemblent désormais » est le prolongement automobilistique du « c'était mieux avant » des conservateurs de tout poil, pour lesquels l'innovation est le plus court chemin vers la décadence, l'adoption par les couples homosexuels et l'anarchie.



« *Toutes les voitures sont moches et se ressemblent* », c'est aussi la phrase fétiche des blasés se souvenant avec émotion des modèles de leurs vingt ans qui, eux, au moins, avaient de la gueule, en dépit de ce qu'en disaient leurs parents qui leur préféraient ceux de *leurs propres* vingt ans.

« Ça ne veut vraiment rien dire, ce genre de jugement, lâche d'ailleurs Franco Sbarro, le célèbre designer italien (j'écris célèbre pour les

jeunes qui n'auraient jamais entendu parler de lui: les jeunes, ce n'est plus comme avant, ils ne connaissent rien). *Les voitures ne se ressemblent pas plus entre elles que par le passé, et ne sont certainement pas plus moches –au contraire.»*

A 73 ans, il sait de quoi il parle et en a vu passer quelques-unes, des générations de bagnoles. Comme concepteur de prototypes d'une part, mais aussi comme constructeur **de répliques de modèles emblématiques de l'histoire de l'automobile** que s'arrachent les collectionneurs du monde entier. Pour ne rien dire de sa fameuse trouvaille techno: la «roue orbitale», **une roue sans moyeu** curieusement ignorée par les grands constructeurs.

«Le cliché le plus tenace, c'est d'expliquer que les normes de sécurité ou les impératifs de baisse de consommation du carburant brident l'imagination des concepteurs et les empêchent de s'exprimer, poursuit-il avec son accent transalpin mâtiné de vaudois (il vit en Suisse). Il y a des contraintes, bien sûr, mais pas davantage que par le passé et les nouveaux matériaux ou les nouvelles techniques de fabrication donnent en fait plus de latitude que jamais.»

— C'est juste un point de vue de vieux schnock, alors, ce manque d'intérêt pour les voitures du moment?

— Oui. Moi je trouve que les voitures sont de plus en plus belles et que paradoxalement, c'est l'abondance qui crée le sentiment d'uniformité. Il y a énormément de marques, énormément de modèles et on retrouve fatalement des idées communes ou au moins proches ici et là. Ce sont cette profusion et cette richesse qui rendent les gens blasés...

— Ah bon? Mais il y a plutôt moins de marques qu'aux premiers temps de l'automobile, quand un **pays comme la France comptait des dizaines de constructeurs...**

— Oui, mais désormais, il y a des voitures qui viennent de partout, et dont les idées qui mènent à la conception sont plus complexes et inspirées par des codes culturels très divers. Regardez les 4x4: autrefois, il y avait les Land Rover d'un côté, et les standards américains de l'autre. Aujourd'hui, les 4x4 arrivent de partout, d'Europe, des États-Unis, du Japon, de Corée et les influences sont très diverses. On y perd un peu parfois au change, puisque les 4x4 Mercedes sont plus américains qu'allemands, mais tout de même...

«La gamme DS, c'est le retour à la tradition d'originalité de Citroën»

Lorsqu'on lui demande ce qui lui plaît ou pas des autos standards qu'il observe dans les rues, il a pourtant un peu de mal à s'épancher et il faut insister au risque de finir par l'agacer. On ne travaille pas aussi longtemps dans le business du design sans se faire des amis et des ennemis. Les amis, on rechigne à en dire du bien parce que ce sont, justement, des amis et les autres, on préfère se taire pour ne pas passer pour un vieux rancunier.

— Pour moi, c'est le groupe Volkswagen qui est le plus intéressant dans sa démarche, même s'il manque parfois d'un peu de la folie

qu'ont gardée les marques italiennes. Quand je regarde le chemin parcouru en termes de design par une marque comme Audi, qui n'a plus rien à envier à BMW ou Mercedes, je suis admiratif.

— Dans le groupe VW, on peut tout de même trouver que les voitures tendent bien, pour le coup, à se ressembler, puisque ce sont les mêmes plateformes que l'on retrouve chez Volkswagen, Seat, Skoda ou Audi...

— Ces plateformes communes peuvent être un problème parce qu'elles doivent être interchangeables pour des raisons d'économie, mais c'est précisément *ce qui ne se voit pas*. Je ne pense pas que la préservation de l'identité des marques chez VW soit un échec.

— Et les constructeurs français, ils savent encore faire du beau?

— Bien sûr! Ils ont malheureusement abandonné le haut de gamme dans lequel ils excellaient à une certaine époque, mais je pense que les voitures françaises de maintenant valent le coup d'œil avec une mention spéciale pour la gamme DS de Citroën, qui renoue avec sa tradition d'originalité.

Sa façon optimiste de voir la vie, Franco Sbarro la transmet d'ailleurs depuis 25 ans à Montbéliard, où il a fondé **Espéra-Sbarro**, une école de design automobile associée à l'université de Technologie de Belfort-Montbéliard (qui a vu par exemple passer Vincent Basso désormais **chargé des projets hybrides chez PSA**) et qui place une trentaine de jeunes talents sur orbite chaque année et les force à s'intéresser à autre chose qu'au seul dessin:

«Derrière le "savoir", il y a le "savoir-faire", c'est-à-dire la capacité à mettre les mains dans le cambouis, à utiliser les outils d'un atelier et comprendre les matériaux. Toutes les écoles n'ont pas la même approche.»

La promotion de cette année débarque au Mondial avec une **Sbarro-Intencity électrique** (déjà présentée au Salon de Genève en mars) tout sauf banale.

Ils deviendront certainement de vieux schnocks nostalgiques et réacs en leur temps comme tout le monde ou presque, et regretteront la Clio comme d'autres versent **une larme sur la R5 ou la R12**, mais dans l'intervalle, ils feront du Sbarro...

Hugues Serraf