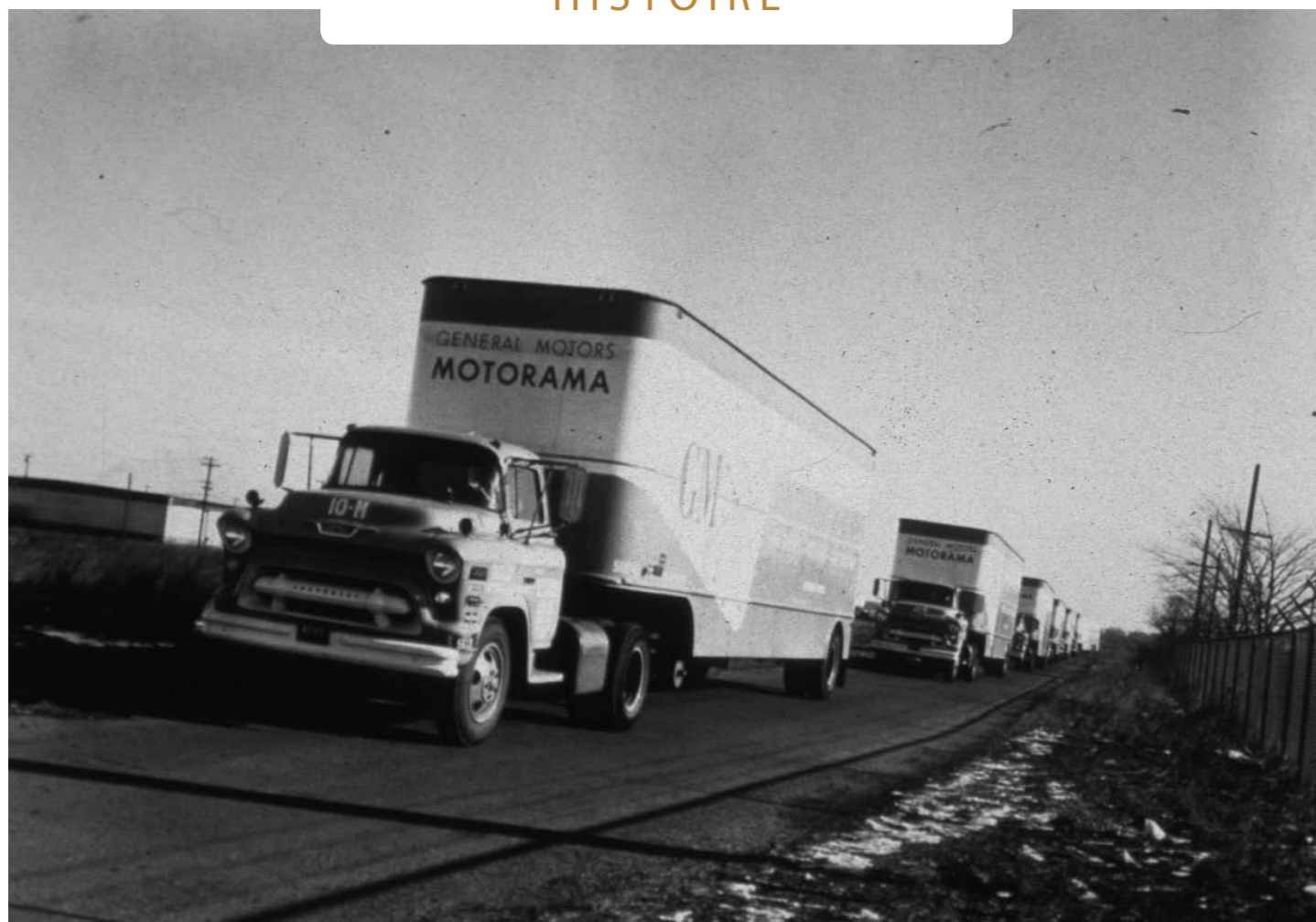


# Les 60 ans du Motorama

Le Motorama de General Motors, exposition itinérante qui offrait spectacles, présentation de la gamme et révélations de dream-cars improbables, est né voici 60 ans.

Par Christophe Bonnaud





Alors que General Motors retrouve un semblant d'oxygène capable de lui insuffler une nouvelle existence, il est cruel sans doute de rappeler qu'à ses plus grandes heures, cette gigantesque entreprise faisait rêver toute une nation en déplaçant sur les routes de New York, Boston, Los

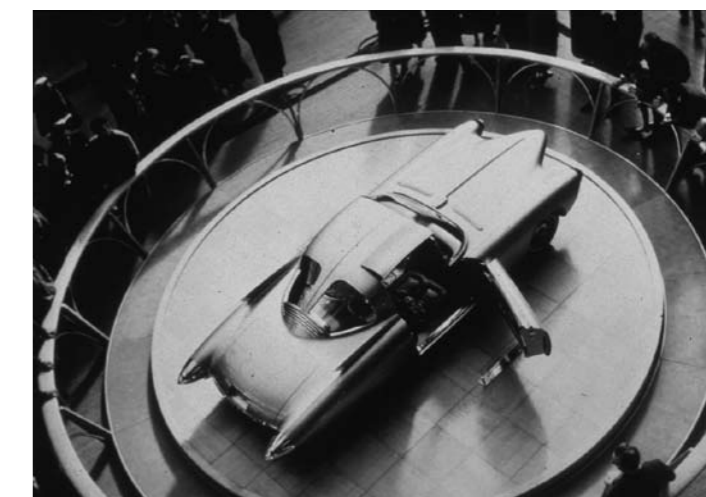
Angeles, Miami ou encore Chicago et San Francisco, sa longue caravane du Motorama. Plusieurs dizaines de gros porteurs trimbalaient du rêve. Dans chaque ville visitée, l'exposition prenait des allures de véritable spectacle et surtout, véhiculait cette utopie aux portes de chaque américain.

De 1949 à 1961, les différents Motorama ont révélé les plus grands concept-cars qu'on appelait encore les *Dream-cars*. Derrière ces spectacles qui dévoilaient autant la richesse de General Motors que celle d'un pays conquérant de l'après-guerre, l'histoire place un nom connu, celui du génial et légendaire designer Harley Earl. Pendant plus de trente ans, le premier grand designer de l'histoire chez GM fit le bonheur du géant américain en réussissant à intégrer dans les modèles de production la part de rêve qui façonnait les prototypes de salon, ceux là même qui se baladaient de ville en ville dans les expositions du Motorama. Pour autant, il serait injuste de rattacher le seul nom de Earl à celui du Motorama car, contrairement à la légende, l'inventeur de ce spectacle qui inspira en partie Walt Disney en 1955 n'est pas Harley Earl...

General Motors lance effectivement sa première «Caravan of progress» (caravane du progrès) en 1936 avec l'idée d'emmener l'offre de la GM au cœur des petites villes. C'est le patron de la recherche de l'époque, Charles F. Kettering, connu sous



le sobriquet de «Boss Kett» qui, le premier, en a eu l'idée. Elle lui est naturellement venue lors de la fabuleuse exposition *Century of Progress* qui se déroula à Chicago entre 1933 et 1934. Pour resituer l'événement, rappelons simplement qu'en France, c'est en 1934 qu'André Citroën révéla sa Traction Avant... Lors de cette exposition, les grands constructeurs automobiles américains possédaient chacun leur pavillon mais celui de la GM était sans nul doute le plus ambitieux. Boss Kett n'était pas étranger au succès que le pavillon GM connut alors. À l'intérieur, plusieurs de ses innovations captivaient la curiosité de visiteurs. Devant tant d'entrain, Charles F. Kettering décida de ne pas en rester là... En 1936 donc, la première caravane du progrès mettait en avant, comme son nom l'indiquait, la science et la technologie et pas seulement dans le domaine automobile. Le ferroviaire et l'aviation n'étaient pas oubliés. Les américains avaient alors tout le loisir de s'imprégner de ces nouvelles technologies entre deux lectures de Comics, très à la mode. Le coup de génie de Boss Kett fut de rendre cette exposition itinérante. Des camions dessinés pour l'occasion –les fameux Streamliners qui

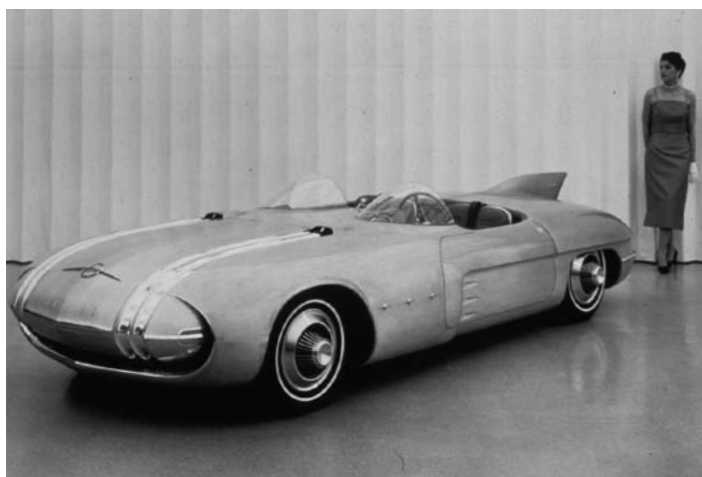
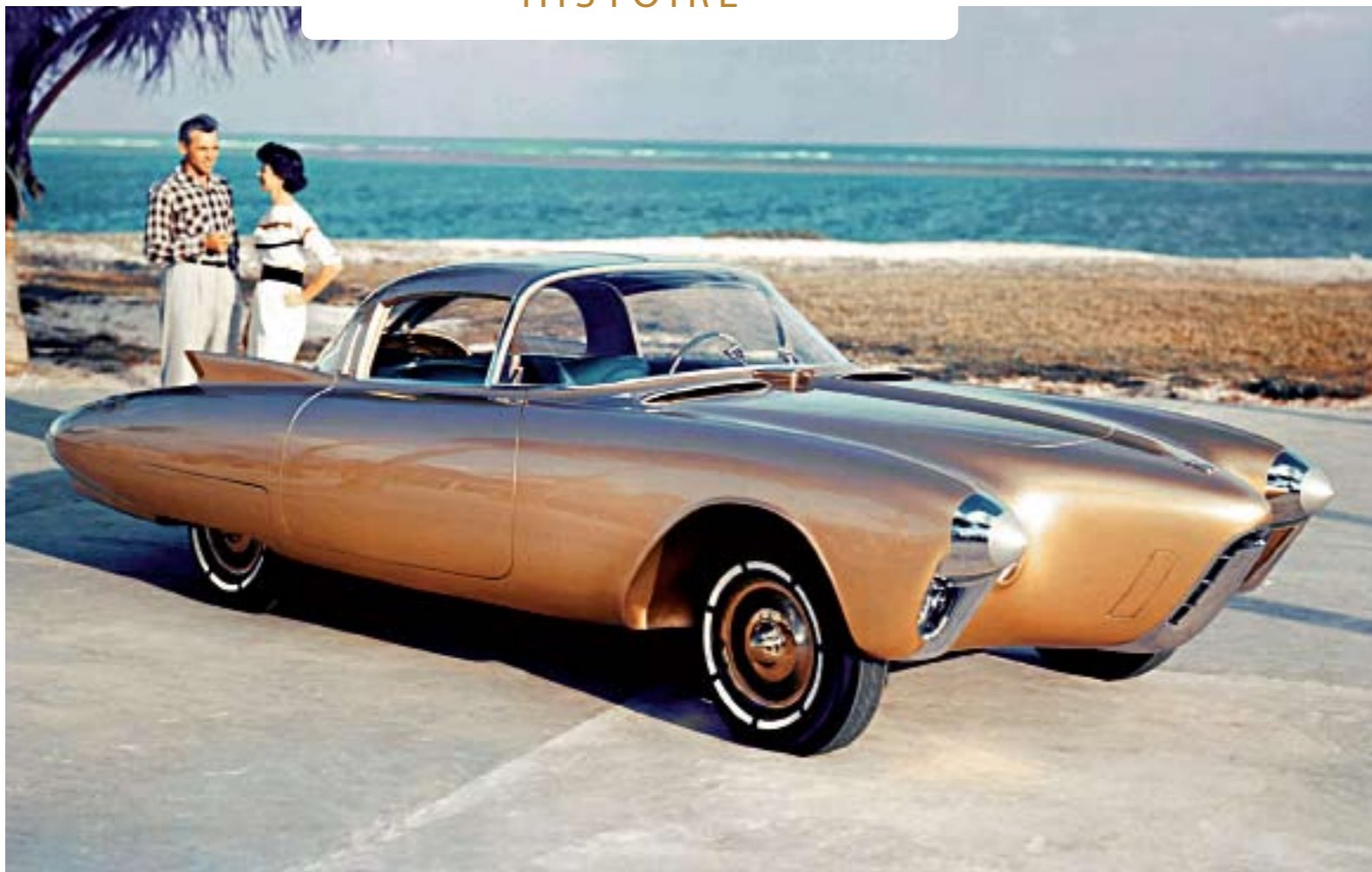


convoiaient les *dream cars*- GM furent dédiés à la caravane qui prendra, en 1941, le nom de «Parade du progrès». Car le spectacle et la fête vinrent se mêler habilement à l'exhibition de la science et de la technologie. De fait, la parade devint un véritable spectacle pour toute la famille et non plus pour les seuls passionnés.

Pour monter de telles manifestations, l'aval du grand patron Alfred Sloan était nécessaire. Non seulement il poussa Boss Kett, mais il constitua une équipe redoutable autour de lui avec Paul Garrett (relations publiques) et Harley Earl ! La première *Caravan of Progress* nécessita pas moins de huit Streamliners. Six d'entre eux servaient de base et encerclaient littéralement l'exposition, le septième était à l'entrée et dévoilait à son bord de multiples innovations de façon didactique alors que le huitième servait en renfort, au cas où l'un de ses frères, conçus et assemblés comme des 'concept trucks' tomberait en panne. La caravane restait sur place entre deux et quatre jours avant de se rendre dans une autre ville. Au début des années 1940, une cinquantaine de salariés



En haut, à droite, la très fameuse Golden Rocket d'Oldsmobile fut sans doute l'une des plus marquantes créations de l'histoire du Motorama. C'était en 1956. Page de gauche, la longue caravane des *GM Trucks* en route pour un Motorama au cœur des États-Unis...



étaient affectés à temps plein à la caravane du progrès puis à la parade du même nom. Jusqu'au début des années 1940, plus de 250 villes seront ainsi visitées et les Streamliners iront même poser leurs roues à Mexico et à Cuba !

Lors de la création en 1941 de la Parade du Progrès, les Streamliners laisseront place à douze magnifiques *Futuriners* qui reprendront la route après la seconde guerre mondiale. Show must go on... En 1949, le Motorama prend la suite de la caravane et de la parade du progrès. Les Etats-Unis sont alors en plein boom économique. Dans l'optique de rendre ces expositions toujours plus attractives, General Motors décide d'y inclure un petit pavillon dédié à sa division Frigidaire. Ainsi, le Motorama s'ouvre à une clientèle féminine qui découvre, comme dans un roman de science fiction, la dernière création de la division Frigidaire : le réfrigérateur-congélateur !

Monsieur, lui, déambule plutôt au milieu des gammes des différentes divisions de la GM. Le spectacle offre également la «Motorama Revue», des danseuses qui



enchantent le public. La fête est totale et les *dream-cars* sont alors dévoilés. Tout est minutieusement préparé. Un an avant chaque lancement de campagne, le designer Kiefer LeRoy dessine avec précision la disposition de chacune des voitures et concepts, de chaque pavillon, afin de vérifier le jour venu du respect total de ses dessins.

Harley Earl bénéficia ainsi d'un écrin exceptionnel pour la présentation de ses *dream cars*. La portée médiatique des Motorama a indiscutablement renforcé l'impact de la créativité de la GM jusqu'en 1961. Certes, la guerre de Corée mit entre parenthèse les expositions de la GM en 1951 et 1952, mais le millésime 1953 fut tout simplement royal : Cadillac LeMans, Buick Wildcat, Buick XP-300, Chevrolet Corvette sans oublier la LeSabre de 1951 qui s'exposait pour la première fois dans un Motorama.

Dans l'ombre pourtant, au cœur même des studios de maquettage et de réalisation des *dream cars*, l'ambiance est électrique : tant de travail impose aux modelers et designers d'être présents même le week-end. Certains dorment sur place et la cafétéria reste ouverte 24h sur 24... Earl était un forçat du travail et semblait penser que les *dream-cars* dédiés aux Motorama étaient plus importants que les modèles de production.

L'apogée du Motorama intervient en 1956. Le coût de la seule organisation, sans compter celui des *dream-cars*, a quintuplé de 1949 à 1956. De plus, après les années folles de l'après guerre, l'économie se tasse et GM doit revoir sa stratégie et suspend l'organisation du Motorama de 1957, 1958 et 1960. En 1961, le dernier est plutôt pauvre avec la révélation de la seule Chevrolet Impala Special. Il est vrai que depuis 1949, le quotidien des américains s'est considérablement amélioré. La télévision est entrée dans de nombreux foyers. Le spectacle n'est désormais plus dans la rue mais derrière le petit écran où, désormais, GM investit des budgets faramineux dans la publicité. Au détriment de ses légendaires Motorama. Le constructeur n'amène désormais plus le rêve aux portes de la maison mais dans la maison.



Harley Earl pouvait être fier des créations de ses équipes dédiées aux *dream-cars* des années 50. À droite, le voici à bord de la Le Sabre de 1951 et, en bas, aux côtés de la première Firebird de 1954. Ci-dessus, en couleur, une autre vue de la Golden Rocket de 1956.