



Histoire

Communiqué

Rencontre avec le designer du T 1

16 juillet 2019



Un homme se tient dans le studio photo, un fourgon en arrière-plan. À la fin des années 70, le T1 devient rapidement un best-seller. En Allemagne et au-delà. D'innombrables versions et motorisations lui conféraient une grande polyvalence. Déclinant le thème de la flèche, son design est dû à Stefan Heiliger. Rencontre.

Stuttgart - Remontons en janvier 1967. C'est à ce moment que Mercedes-Benz présente la série 309 (appelée plus tard T 2). Le successeur du célèbre L 319 aux phares évoquant le roadster 190 SL marque la fin de l'âge des fourgonnettes d'après-guerre. Plus gros et plus puissant qu'une camionnette de livraison mais plus maniable et plus léger qu'un camion: les T2 ou « modèles Düsseldorf » (du nom de la ville où ils étaient fabriqués) apportaient du sang neuf sur le marché et devinrent la référence de leur segment.

Un pionnier made in Brême

Le T2 représentait le nouvel état de l'art sur le segment des utilitaires grand volume. Dix ans plus tard, l'époque voulait encore plus d'individualisation. Lancé en 1977, le T1 propose un très large éventail d'utilisations possibles : le fourgon Mercedes-Benz du futur est né. La demande pour ce grand volume moderne - initialement appelé TN (Transporter Neu) - est très élevée et tient la chaîne de production de Brême bien occupée. Dans les discours officiels, les responsables de Mercedes-Benz l'appelaient souvent « modèle Brême », ou « Brême » tout court. Il y fut fabriqué jusqu'en 1984 avant de migrer à l'usine de Düsseldorf. Laquelle assemble encore les versions fourgon de son successeur le

Sprinter. En 18 ans de carrière, près d'un million d'unités ont été livrées, faisant du T 1 le fourgon étoilé le plus vendu jusqu'alors.

Page 2

Maître-transformiste

Ce statut de best-seller de la gamme est en grande partie dû à ses nombreuses versions. Minibus ou fourgon, plateau, châssis-cabine avec benne ou caisse, etc. : le «Brême» répondait aux métiers les plus divers. Une caractéristique que reprend encore plus à son compte son petit-fils le Sprinter avec ses 1700 versions de base, contre 252 pour le T1 en 1977 !

Les performances des moteurs n'étaient pas en reste. Le T1 (versions 207) était disponible entre autres avec un bloc diesel de 65 ch ou, en version 210, avec un bloc essence de 105 ch. Ce pionnier existait même en version électrique dont une petite série fut mise en service à la poste allemande.

Face avant « en flèche »

Le designer industriel Stefan Heiliger est l'auteur de ces lignes angulaires et avant-gardistes. Il fonda ensuite son propre studio de design et deviendra célèbre dans toute l'Allemagne pour ses créations de meubles. Le T 1 était le premier fourgon Mercedes-Benz à présenter un avant saillant. « Ce 'nez' proéminent était indispensable car le moteur était situé à l'avant et nécessitait de l'espace », précise Stefan Heiliger, 78 ans. Pour lui, « un bon design répond aux besoins des utilisateurs et participe à la transformation de notre société. Le produit qui en découle doit correspondre aux méthodes de production du moment. » Le charme de ce design opère encore quand on croise un T1 sur un marché... En 1995, le concept de base du T 1 était transféré au nouveau vaisseau amiral de la gamme VUL Mercedes : le Sprinter. Une nouvelle *success story* s'écrivait.

Trois questions à Stefan Heiliger, designer.

En quoi le design du T 1 est-il pionnier ?

Il s'agissait d'un nouveau langage stylistique dont le charme opère encore. Les gens avaient déjà compris qu'il s'agissait d'un langage qui serait encore parlé et compris cinquante ans plus tard.

Quel est l'impact du T1 sur le design du Sprinter ?

Comme le projet de nouvel utilitaire était nommé «Schnelltransporter » (« fourgon rapide »), j'ai centré son design sur le thème de la flèche. On retrouve cette forme sur les lignes ascendantes et descendantes qui se rejoignent sur les ailes avant, mais aussi sur les contreportes, les branches du volant... et encore sur le Sprinter aujourd'hui. C'est même devenu un trait caractéristique de tous les utilitaires grand volume du marché.

Votre plus grande fierté ?

Ce que nous avons sans doute réussi, c'est ce design chargé de symboles comme le thème de la flèche ou les clignotants anti-salissures évoquant aussi les berlines Mercedes. Il y avait à l'évidence une intention derrière cela et ce design est toujours lisible et compréhensible aujourd'hui. C'est probablement un critère de réussite.

Interview complète (sous-titrée en anglais) Lien YouTube

<https://youtu.be/-HevsqWx7f0>

Fiche technique

T 1 310 D

Période de production :	1978-1995
Prédécesseur :	T2
Successeur :	Sprinter
Carrosseries :	Fourgon, minibus, plateau et châssis-cabine
Cylindrée :	2 874 cm ³ , 5 cyl. diesel
Puissance :	95 ch (70 kW)
Dimensions :	(Lxlxh) : 5,35 m x 1,98 m x2,45 m
Charge utile :	jusqu'à 1,5 t
Poids total en charge :	3,5 t
Production totale :	969 751

D'autres (his)stories sur <https://www.myvan.com/en/history-of-vans-en/>