

## Ingénieur Victor BOUFFORT

C'est à l'ingénieur aéronautique Victor Bouffort que l'on doit cette Smart ForTwo avant l'heure, de 1959 et de 2m15 de long, à l'esthétique et aux feux arrière très "NSU", alors que la NSU Prinz 4 ne sera produite qu'à partir de 1961. Même la Chevrolet Corvaire, initiatrice de la "Corvaire line" qui inspira de nombreuses voitures, n'arriva chez les concessionnaires américains qu'en septembre 1959.



Victor Bouffort est l'un de ces ingénieurs ingénieurs, pour ne pas dire géniaux, aux intérêts et aux talents multiples qui se sont fait un nom par eux-mêmes et pour eux-mêmes dans le domaine du transport ; je pense à Jean-Albert Grégoire, Ettore Bugatti, Gabriel Voisin. Victor Bouffort a créé des prototypes aéronautiques avant et jusqu'après la Seconde Guerre Mondiale, en travaillant notamment avec l'aviateur et inventeur **Charles de Rougé**, concepteur de toute une série d'appareils à empennage en T, du nom d'Elytroplan. Après celle-ci, Victor Bouffort s'intéresse également aux moyens de locomotion terrestres et, plus particulièrement, populaires.



Il est souvent cité dans les ouvrages et sur les sites web qui parlent de la Peugeot 403. On lui doit en effet un superbe roadster 403 sans portières dont l'esthétique tient à la fois de la Chevrolet Corvette première version et de la Renault Frégate, avec un élégant habitacle elliptique intégrant la capote. Avec ses chromes et son rouge-camion-de-pompier, il rappelle les beaux jouets et les manèges pour enfants de l'époque. On trouvera **une très belle photo en couleur** de ce roadster sur **ce joli site** d'un aficionado de la 403.

Victor Bouffort a développé des automobiles dès 1945, en commençant par un tricyclecar aérodynamiquement caréné assez connu, à chassis en Y et portes papillon, soit près de 10 ans avant Mercedes, doté d'un moteur de Citroën Traction Avant. Ce véhicule est **cité sur le site anglais [3wheelers.com](http://3wheelers.com)** déjà mentionné dans un autre post, mais aussi sur son équivalent français tout aussi excellent, **[passion-3-roues.centerblog.net](http://passion-3-roues.centerblog.net)** (*signalons au passage le site web de l'[Amicale tricyclecariste de France](http://Amicale tricyclecariste de France) que les passionnés du sujet doivent absolument fréquenter*).



Il a également conçu plusieurs prototypes de citadines, comme la Peardrop, connue sous le nom de City Car ; l'Enville ; la Transville, donc ; et la très intéressante Minima à moteur Citroën Dyane, expression très aboutie de la voiture de taille minimale qui aurait pu préfigurer les Auto Lib' puisque Victor Bouffort avait aussi préparé un plan d'intégration et de circulation de la Minima dans Paris.

La Peardrop ou City Car



On lui doit aussi des chenillettes polaires et d'autres véhicules militaires astucieux, ainsi que l'une de ses réalisations les plus emblématiques, la Valmobile, scooter-valise produit par la suite sous licence au Japon par la firme Hirano. On trouvera toutes les informations en français sur cette étonnante petite machine sur deux blogs hébergés par OverBlog ; attention à ne pas les confondre, leur présentation est identique. Tout d'abord [Scoot-Toujours](#), très détaillé ; on y apprend qu'Hirano avait passé un contrat avec Ford aux USA, qui offrait une Valmobile à tout acheteur d'une automobile. Puis [Moto-Scooter-Année50-60](#), avec des photos et des documents complémentaires intéressants. Je recommande aussi [cette excellente page du blog Buy Vintage](#) en anglais, avec une rarissime brochure du scooter et une vidéo qui le montre en action.

Mais le seul site de référence, même Wikipedia n'en parle pas, c'est dire ! sur Victor Bouffort, réalisé par un de ses fils, se trouve ici: <http://chenillette.centerblog.net/>.

C'est là d'où est tirée la photo du haut, la seule que j'ai trouvée à ce jour sur la Transville et que l'on retrouve sur d'autres sites. Pourquoi cette voiture figure-t-elle dans ce blog, alors que je serais tenté de dire que sa lunette arrière n'est pas inversée ? Pour plusieurs raisons.

D'abord parce que la lunette arrière de la Transville libère une place maximale pour accéder au moteur et c'est là l'un des principes et avantages de la lunette arrière inversée, qui n'avait pas du échapper à Victor Bouffort. Ensuite parce que sa lunette est certainement verticale, dans le prolongement des ouïes latérales que l'on voit sur le bas-de-caisse, tout comme celle de l'Autobianchi Bianchina Lutèce qui figure en bonne place [ailleurs dans ce blog](#) alors que sa lunette est "parfaitement vertical".

C'est également l'occasion de redécouvrir un inventeur automobile méconnu. Enfin, parce que ce blog est aussi prétexte à vous faire découvrir, j'espère, des sites intéressants. J'en veux pour preuve, outre ceux déjà mentionnés dans ce post, ce très intéressant webzine en français et en anglais, [Le Petit Fumiste Illustré](#), consacré à des véhicules tout à fait extraordinaires fruits de l'imagination féconde de leurs concepteurs. (Pour chaque numéro cliquez-bien sur les deux pages indiquées en haut à gauche et à droite de part et d'autre du drapeau britannique, "page auto et "page brevet" par exemple). C'est là que j'ai découvert la Valmobile après avoir effectué des recherches, ne me demandez pas pourquoi, sur la Brandt Reine 1950. Cette automobile à l'esthétique de prime abord étrange mais très en avance sur son temps fut présentée au Salon de Paris de 1948. On la doit à l'ingénieur Jules Brandt, frère de l'industriel, ferronnier d'art et galériste [Edgar Brandt](#), lui-même fondateur de la fabrique d'armement Brandt [qui produisit](#) un célèbre mortier de 81mm, de la marque d'électroménager éponyme et arrière-grand-père du pilote de Formule 1 Romain Grosjean. En tous cas, une voiture que n'aurait pas renié Victor Bouffort. La boucle est bouclée, je vous laisse découvrir [en quoi la Brandt était révolutionnaire](#), même si elle n'avait pas de lunette arrière inversée.