

De vraies petites vedettes

Fruits de l'imagination fertile de nombreux constructeurs, les microcars répondirent à un besoin manifeste et se plièrent plus facilement aux contraintes liées à la pénurie de l'après-guerre. Ces drôles d'engins rendirent la joie de vivre à des milliers d'utilisateurs. Aujourd'hui très recherchés, ils étonnent par leur ingéniosité.

Dossier réalisé par
Vincent ROUSSEL.
Photos et archives de l'auteur

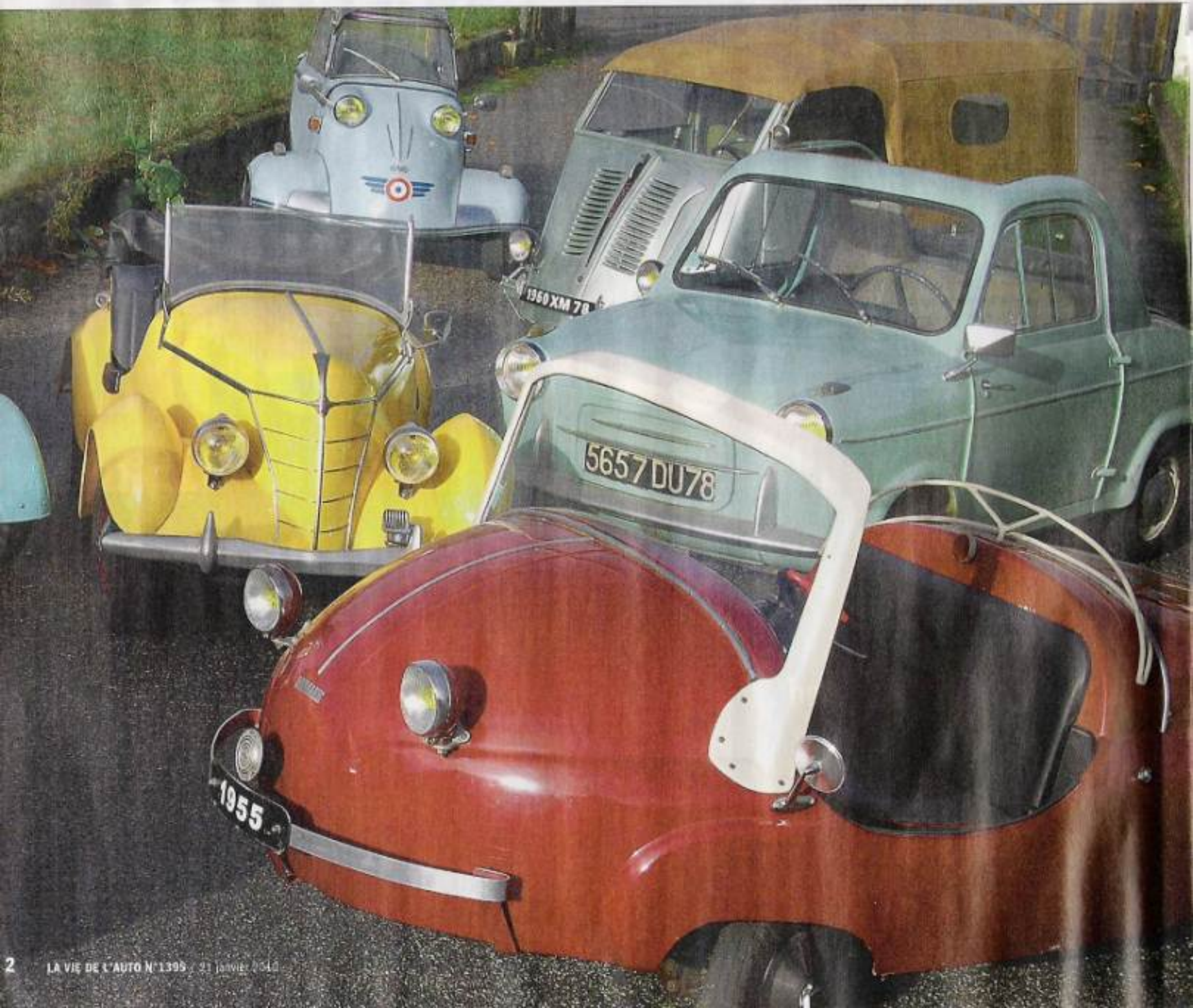
Voici encore quelques décennies, posséder une salle de bains avec l'eau chaude semblait un luxe réservé à de rares privilégiés. La TSF demeurait pour beaucoup de familles le seul lien avec le monde extérieur. Les

équipements de confort, frigo, télé, lave-linge, restaient à inventer. Alors, avoir une voiture individuelle apparaissait comme un rêve inabordable.

Pourtant, un vent de liberté flotte entre les deux guerres. Et, qui dit liberté, dit évasion. Mais pour s'évader, encore faut-il jouir d'un moyen de locomotion, individuel de préférence. Parcourir les routes de l'hexagone à vélo n'a rien de très exaltant, surtout en



La fiat 500 a été un véritable succès qui perdure aujourd'hui





BMW doit beaucoup à l'isetta.



couple, mais les solutions alternatives n'existent guère. Bientôt, toutefois, de drôles d'objets roulants vont faire le bonheur de nos concitoyens.

Roulez jeunesse

Les cyclocars, ancêtres des motocars, sortes de bicyclette carrossée à deux places, donnent l'occasion à des petits

fabricants de se faire les dents. Charles Mochet, dès 1924, propose le "vélocar", un vélo à quatre roues enveloppé d'une carrosserie et pourvu d'un pédalier. Le ton est donné ; d'autres vont s'engouffrer dans cette voie (Oto, Tand'Car, Clonier). En 1932, la firme Villard commercialise un 3 roues carrossé et motorisé, avec roue avant mo-

trice et directrice. Rapidement, d'autres entreprises vont se lancer dans l'aventure.

L'offre explose après guerre

Le marché des motocars (motos carrossées) connaîtra une expansion considérable après la Deuxième ▶

Elles seront à Rétromobile



Le public présent à la porte de Versailles pourra admirer un large éventail de la production des microcars. Voici la liste des modèles exposés : Rolera, Messerschmitt 200, Sniggio, New Map Baby, Triporteur Morin, Mini Comtesse, Paul Vallée Chantecler, Vespa 400, Atlas, Kover, Avolette, Norsjö. Nous indiquons par un  les voitures présentes au salon.

Galerie de portraits



Atlas

Ce modèle figure parmi les trois microcars construits par la Société Industrielle de Livry. La carrosserie de cet élégant cabriolet, sorti en 1949, provient des établissements Duriez. Il fut animé par un moteur de 125 cm³, d'origine Gnome et Rhône.

Autobianchi

La Bianchina, dérivée de la Fiat 500, apparut pour la première fois au Salon de Paris 1957. Elle sera bientôt déclinée en cabriolet et en break et connaîtra une assez jolie carrière. Aujourd'hui très prisée des collectionneurs.



L'Inter

Fabriqué par la SNCAN (Société Nationale Construction Aéronautique du Nord), l'Inter ne peut renier le passé de cette firme, jadis spécialisée dans l'aéronautique. Cet engin ressemble à un petit avion sur trois roues avec un phare unique en proue et un cockpit s'ouvrant en basculant sur la gauche. Près de 300 exemplaires seront produits.



Goggomobil

Cette marque intégrée au groupe Glas, puis à BMW, connut une production variée entre 1956 et 1969 avec une petite berline propulsée d'abord par un moteur 250 cm³ puis par un 400. Un peu plus tard, un élégant coupé vient renforcer l'offre.



Avolette

«La voilà l'Avolette» clamait la réclame de l'époque. Ce trois roues, élaboré sur la base de la Brutsh Zwerg, possède beaucoup d'allure et arbore une silhouette élancée un peu alourdie, toutefois, par une imposante bulle.



Heinkel

Concurrente de l'isetta, cette version allemande en diffère par sa coque autoporteuse, son poids réduit et son moteur 4-temps. Cet engin connut un curieux destin ; après un départ prometteur (près de 12 000 ventes en deux ans), elle disparut en 1958 par manque de rentabilité, avant de réapparaître un peu plus tard...en Irlande.



LES MICROCARS

En couchant le bicylindre sous le plancher, Fiat a pu offrir un dérivé break de sa 500, baptisée Giardiniera.



► Guerre mondiale. Les matières premières manquent cruellement en Europe, mais la législation en vigueur dans beaucoup de pays va permettre à de nombreux constructeurs de refaire surface. Ces véhicules, avec leurs faibles dimensions demandant peu d'acier et leurs roues de petit diamètre peu de caoutchouc, semblent particulière-

ment adaptés à cette période charnière. C'est le temps de la débrouillardise et de l'ingéniosité. De multiples petites officines, souvent venues du monde de la motocyclette, s'investissent dans les motocars. Le marché est prometteur car ces machines, pour la plupart, ne demandent pas la possession d'un permis de conduire. Assez vite, elles évolueront et se transformeront en microcars. Il s'agit de petits engins rudimentaires sur le plan technique, mais bénéficiant souvent d'un design flatteur, dotés de 3 ou 4 roues et majoritairement de moteurs de moto, dont la cylindrée varie, en fonction des lois en vigueur dans chaque pays.

Beaucoup d'appelés, peu d'élus

À une période où les petites voitures populaires sont encore dans les cartons, les microcars séduisent rapidement la majorité des pays européens, principalement la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Autriche, la Grande-Bretagne. C'est le temps des initiatives un peu folles où, devant le bon filon, nombre d'entreprises se lancent sur ce créneau dont certaines, Scootacar en Grande-Bretagne et surtout Messerschmitt et Heinkel en Allemagne, sont issues de l'aéronautique. Après des années de privation, le public,



La New Map Baby vit le jour avant guerre et devint Rolux après le conflit.

Galerie de portraits



Messerschmitt

Cet engin original fut l'un des plus fameux microcars, fut présenté en juillet 1952 par son créateur Fritz Fend. La pub de l'époque «changez, n'attrapez plus froid et mettez vous au sec», dit tout sur les capacités de ce scooter cabine, capable de recevoir deux personnes en tandem. À la belle saison la bulle, non ventilée, deviendra vite une étuve, d'où l'introduction d'une version cabriolet. Le Tigre avec son moteur 500 fera des ravages dans les courses de racers.



Isetta BMW

La prestigieuse marque ne serait peut-être pas là aujourd'hui, sans les Isetta produits à Munich avec des moteurs de moto 250 puis 350 cm³. Une Isetta XXL vit le jour en 1957, baptisée BMW 600, elle pouvait recevoir quatre passagers. Des versions utilitaires complétèrent également la gamme.



Kover

Cette firme issue des ateliers de la Société Industrielle de Lhry-Gargan produit en 1950 et 1951 un amusant petit cabriolet, dénommé Atlas. Plutôt désuet d'allure, il se distingue par deux gros phares placés au dessus des ailes et peut recevoir différentes motorisations.

Mochet

Installée à Puteaux, cette firme commercialisa des vélocars dès les années trente, puis équipa ses véhicules d'un moteur auxiliaire de 125 cm³. Un cabriolet, puis une élégante conduite intérieure virent le jour, mais le changement de réglementation apparu en 1958 entrainera la fin de l'aventure.



Maico

Ce constructeur renommé de motocyclettes se lança dans l'aventure en reprenant la société qui fabriquait les Champion 400. Devenue Maico 500, ce modèle fit illusion et fut produit à 6 301 exemplaires, puis Maico concentra ses activités vers les deux-roues et abandonna sa fabrication.



Fiat 500

La 500, digne héritière de la Topolino, fut une automobile à part entière et apporta une certaine révolution à sa sortie en 1957. Petite certes, mais capable de recevoir quatre passagers et dotée d'un confort et de performances en progrès par rapport aux microcars. Une déclinaison break, appelé Giardiniera renforça l'offre à partir de 1960.





La petite voiture de grande classe

parfois incrédule, a souvent pris pour argent comptant les belles promesses annoncées par certaines fabriques. Toutefois, à l'amorce des années 50, seules les maisons sérieuses, disposant d'une saine trésorerie, conservent pignon sur rue.

La montée en puissance se précise

Au fil du temps, des technologies nouvelles et mieux appropriées voient le jour : la fibre de verre fait son apparition et convient parfaitement à ces produits. Parallèlement, des fabricants de moteurs se présentent et proposent des mécaniques plus adéquates. Le temps des microcars propulsés par

Petit prospectus édité par Autobianchi pour promouvoir l'adorable Bianchina.

Les microcars en bref

PAS CADEAU

Dans l'ensemble, le prix de ce type de véhicule ne constitue pas son attrait principal. Ces engins s'échangent à l'époque autour de 200 000 FF, alors qu'une 2 CV coûte 254 000 F en 1951. La raison principale de leur succès fut leur disponibilité immédiate, là où les délais pouvaient atteindre plusieurs années pour une auto traditionnelle.

LES PLUS RECHERCHÉS

Il est généralement admis dans le monde de la collection qu'environ 10% de la production totale des motocars, par ailleurs difficile à établir compte tenu du nombre de petites marques présentes sur le segment, ont été sauvés. Les plus recherchés demeurent les véhicules ayant marqué les esprits. En France, il s'agit de la Vespa 400 et du Velam, en Allemagne de l'Isetta BMW et surtout du Messerschmitt, dont la version Tigre est quasiment introuvable et très chère.

BINGO POUR ISO

La firme italienne, spécialisée dans la fabrication de tracteurs agricoles, se lancera plus tard dans la construction de voitures de prestige, grâce aux subsides

obtenus avec les motocars. Iso vendit, en effet, sa licence en Allemagne à BMW qui produisit 160 000 Isetta et en France à Velam qui réalisa plusieurs milliers d'Isetta, communément baptisés «pot à yaourt», en raison de sa forme ovoidale.

POUR HANDICAPÉS AUSSI

Plutôt simples d'usage et faciles à conduire, ces machines furent aussi adoptées par les très nombreuses victimes de guerre.

VOISIN GUÈRE PROPHÈTE EN SON PAYS

Gabriel Voisin étudia un microcar, baptisé Biscooter au début des années 50. Pour diverses raisons le projet n'aboutira pas en France. En revanche, il vendra ses plans en Espagne à la société Autonational qui produira ce véhicule sous le nom de Biscuter à près de 12 000 exemplaires.

D'OÙ VIENNENT-ILS ?

Voici les principaux pays producteurs de microcars avant les années 70 et les marques s'y référant.
RFA : Hoffmann, Meyra, Goliath, NWF, Tempo, Brütsch, Gnom, Pinguin, Malco,



Le Bond à trois roues a fait durant plusieurs décennies le bonheur des Anglais.

Zündapp, Champion, Kleinschnittger, BMW, Messerschmitt, Fuldamobil, Gogomobil, Heinkel, Lloyd, Domier, Fend, Coronet.
Grande-Bretagne : Unicar, Gordon, Bond, Trojan, Reliant, Frisky, Peel, AC, Berkeley, Scootacar, Coronet
France : Avoletta, Boitef, Kover, OTO, Paul Vallée, Inter, Mochet, Rolux, New-Map, Rovin, Atlas, Julien, Velam, Vespa.
RDA : Krause.
Australie : Zota.
Brésil : Romi.
Argentine : Bambi, Siata.
Italie : Volufrago, Autobianchi, Volpe, Iso, Fiat.
Japon : Fuji.
Espagne : David, Chiqui, Kapi, Biscuter.



New Map Baby

Ce séduisant cabriolet vit le jour avant guerre et fut produit à un millier d'exemplaires à Chassieu dans le Centre de la France. L'entreprise développa un prototype d'une version coupé, mais ce dernier trop lourd, resta à l'état de projet. Après guerre, la Baby connut une seconde vie sous le nom de Rolux.



Rolera

La Rolera, fabriquée sous licence et interprétation française de la Brütsch allemande, ne manque pas d'allure et se présente comme un scooter carrossé, comme l'atteste le moteur positionné sur le côté. Ses nombreux chromes donnent à ce trois roues un cachet indéniable.



Rolux

Cet engin a vu le jour avant le deuxième conflit mondial sous le nom de New Map Baby. Sa production reprit après la guerre, mais la voiture porta dès lors le nom de Rolux VB 60. «La pin-up des voiturettes», comme le proclamait la pub retrouva une deuxième vie. Légère et animée par un moteur de 125 cm³, elle offre des prestations convenables et fut réalisée à plusieurs centaines d'exemplaires.



Solyto

Réalisé par la société New Map à Lyon, ce petit trois-roues autorisant une charge utile de 200 kg, fut très apprécié des petits artisans et maraichers. Animé par un moteur 125 cm³, il dispose d'une autonomie de 300 km et peut atteindre 50 km/h. Il fut équipé d'une bâche amovible pour devenir décapotable à la belle saison.

LES MICROCARS

► des blocs de scooter s'achève. Certaines marques (Rovin, Gogomobil, Heinkel) conçoivent et produisent leur propre groupe propulseur, totalement adapté aux besoins de ces engins. C'est le temps béni des microcars dont les ventes s'envolent. Bientôt, les artisans vont être rejoints par des firmes puissantes et structurées, produisant à grande échelle. C'est, notamment, le cas de la célèbre Velam produite en France ou de la BMW Iso fabriquée en Allemagne, toutes deux sous licence Isetta. Les 160 000 Isetta BMW, produites entre 1954 et 1962, ont permis à la firme munichoise de survivre et de façonner l'empire industriel d'aujourd'hui.

De vraies petites autos

Mais voilà que l'industrie automobile se réveille et commence à produire de véritables petits véhicules simples et économiques à l'usage (Citroën 2 CV, Renault 4 CV), malheureusement très longs à obtenir, en raison de délais considérables. En 1956, les événements, liés à la privatisation du canal de Suez et au rationnement de l'essence qui en découle, vont remettre les microcars, peu gloutons, sur le devant de la scène. Et ce d'autant plus aisément que deux nouveautés majeures arrivent en 1957 : la Vespa 400 et la Fiat 500.

Agréables à l'œil, pratiques, sobres, véritables voitures à échelle réduite, ces deux modèles vont séduire un très large public. La carrière de la Vespa 400, séduisant petit cabriolet, sera essentiellement hexagonale. Son concepteur, l'Italien Piaggio lié à la famille Agnelli, propriétaire de la Fiat, ne désire, en effet, pas faire de la concurrence à la 500 sur le sol italien. Près de 30 000 exemplaires furent produits à Archangebaud (Nièvre) entre 1958 et 1961, date de l'arrêt de la fabrication.

La Fiat 500 de son côté va démocratiser l'automobile en Italie d'abord, puis un peu partout en Europe et inspirer beaucoup de petits carrossiers. De nombreuses déclinaisons, toutes plus craquantes les unes que les autres, verront le jour. Parmi elles, la Vignale, l'Erina et les différentes Autobianchi seront les plus remarquables.

En 1959, l'Austin Mini aurait pu rejoindre les rangs des microcars mais sa forte cylindrée (850 cm³) l'en écarte, cette catégorie étant limitée aux moins de 500 cm³.

Du microcar aux voitures sans permis

Le changement de législation, ramenant en 1958 la cylindrée maximale des voitures sans permis de 125 à 50 cm³, va complètement changer la

Claude Le Bihan : Monsieur microcars

Professeur de français à la retraite, Claude Le Bihan voue une passion peu commune aux microcars depuis de nombreuses décennies. «*Enfant, j'ai été fasciné par la Rovin. C'est sans doute à ce moment-là que j'ai attrapé le virus*». Il attendra le début des années soixante-dix pour s'offrir son premier microcar : une Rovin, bien sûr. Depuis, il collectionne microcars et objets des années 50/60. «*J'aime dans ces petites voitures leur modestie et l'ingéniosité de leurs créateurs qui ont su faire preuve d'imagination*». Sa passion devenant communicante, il crée en 1980 l'Amicale Motocars (tel. 06 07 77 62 17). Cette association demeure aujourd'hui et compte une vingtaine de membres. Aujourd'hui à la tête d'un cheptel d'une trentaine de modèles, Claude se déclare néanmoins prêt à accueillir des autos sans maître. À bon entendre...



donne. L'offre devient, dès lors, quasiment inexistante et il faut attendre le milieu des années soixante pour saluer l'arrivée d'une nouvelle génération de voitures sans permis. Ces engins, animés par un moteur 49,9 cm³, trouvent un terrain privilégié dans les campagnes et ne tardent pas à envahir nos routes. Au Salon de Paris 1980, pas moins d'une vingtaine de marques françaises exposent leurs réalisations et

parmi elles, Ligier le constructeur de formule 1.

De nos jours, avec l'instauration du permis à points, ces voitures reflorissent et s'adressent aux automobilistes privés de leur fameux sésame rose. Ironie du sort, à l'origine ces véhicules répondaient à l'absence de matières premières, aujourd'hui ils comblent un besoin imposé par la législation. Roulez petits bolides... ■

Galerie de portraits



Paul vallée proto

En 1954, Paul Vallée fabrique ce proto. Il se distingue de la version Chanteclerc commercialisée, par son pare-brise rabattable, son petit coffre situé à l'avant et ses gros phares placés, cette fois, au niveau des ailes. Comme d'autres tentatives, ce concept restera unique.



Velorex

Cet engin à la diffusion marginale à l'Ouest a été conçu en Tchécoslovaquie par la maison Velorex. D'assez belle allure et bien équipé, ce trois-roues puise de nombreux éléments dans le monde de la moto. À commencer par son puissant moteur 350 cm³ d'origine Jawa, ses roues et ses garde-boue. La carrosserie est en toile.



Bel Motors

Installée aux Sables-d'Olonne, cette société produit des voiturettes depuis 1976. Le Véloto s'inspire des vélocars et se distingue par une silhouette pour le moins originale, caractérisée par une capote volumineuse donnant à l'ensemble l'allure d'un haut de forme. Pour le reste, le Véloto repose sur des roues à rayons de cyclomoteurs, et est animé par un moteur Motobécane deux temps de 49 cm³.

Paul vallée

Le constructeur de triporteur Vallée s'engouffra lui aussi sur ce créneau. Il propose un trois-roues, habillé d'une carrosserie toute en rondeur assez rigolote et pourvu de nombreux chromes, portant le nom de Chanteclerc.



Entre 1952 et 1958, AC a produit la Petite.

Les utilitaires aussi

Les constructeurs de motocars ne se sont pas uniquement intéressés aux véhicules particuliers. Certains choisissent avec réalisme, l'option de s'intéresser à la clientèle professionnelle, avec des produits répondant parfaitement à l'utilisation urbaine. Ce fut notamment le cas de la New-Map Solyto, un micro-utilitaire construit à Lyon et très présent dans les décennies 50 et 60, avec une production estimée à 4 000 exemplaires. Outre cette marque française, Lloyd, Champion, Isard, Iso, Goggomobil, Bond, Fabrica Hispano, Goliath et BMW, ont occupé le créneau en proposant des engins de livraison fort prisés.



En Allemagne, BMW développa plusieurs déclinaisons utilitaires de son Isetta.

Willam

Cette marque figura parmi les premières à croire au développement des voiturettes. Dès 1967, Henry Willam commercialisa la City, animée par un moteur 125 cm³ Lambretta. La gamme s'enrichira en 1982 d'un modèle à trois roues baptisé Sulky.



Velam

Émanation française de l'Iso, la Velam fut connue chez nous à partir de 1955 sous le nom d'Isetta. Le véhicule proposé sur le marché français diffère sensiblement de l'Iso...et pas en bien. Il conserve, toutefois, l'aspect général en forme d'œuf, avec accès par l'intermédiaire de la porte frontale s'ouvrant largement. De vastes surfaces vitrées donnent à l'ensemble une luminosité parfaite et un toit ouvrant complète l'équipement. Malheureusement la mécanique poussive et bruyante ne sera pas à la hauteur et, après un bon début commercial, Velam cessera son activité en 1958.



Vespa

Réservée au marché français, la Vespa 400 apporta un souffle nouveau à la catégorie. Véritable automobile, bien pensée et plutôt bien conçue, elle attira de nombreux conquêtes entre 1958 et 1961. Très compacte (285 cm de long, pour 127 cm de large), elle reçut une jolie carrosserie, dotée d'un toit en toile. Un moteur deux cylindres de 393 cm³ anima la bête, capable d'atteindre 90 km/h. Malheureusement, l'ensemble s'avéra assez gourmand avec des chiffres de consommation (7 litres en moyenne) trop importants. Dommage, car sa suspension à quatre roues indépendantes lui confère une tenue de route et un confort honorables.

Bond

Cette marque constitua une aubaine pour la clientèle anglaise, car l'essentiel de la production automobile quittait le pays pour faire rentrer des devises. Cette petite trois-roues, très maniable, apparut en 1948, sous l'appellation Mark A. Au fil du temps, les autos s'améliorèrent et ressemblèrent de plus en plus à de vraies voitures (suspension arrière, portières, places à l'arrière, etc). Près de 25 000 Bond virent le jour.



Velocar

Incontestablement à l'origine du développement de ces petits véhicules. Charles Mochet déclina en 1924 une sorte de vélo à quatre roues, habillé d'une carrosserie et pourvu de deux pédales, très économique à l'usage. Plus tard, les véhicules seront motorisés, puis donneront naissance à un mouvement qui entrainera l'éclosion des microcars.

LE VELOCAR



Low Tax
Less Insurance
Less Petrol! Up to 50 miles per gallon
Cruising speed 45 miles per hour
Maximum speed 65 miles per hour
Four Cylinder T.M.P. Engine
The ideal Car for the young family



The Reliant Regal

Reliant

Grande rivale de la Bond à partir de 1953, la Reliant adopta un concept comparable. À savoir, une trois-roues dotée d'une carrosserie, d'une capote et animée par un moteur de moto. À partir de 1965, la Regal 3/25 (pour 3 roues et 25 ch), reçut une véritable carrosserie et s'apparenta alors encore davantage à une automobile. Parallèlement aux trois-roues, cette firme produisit également, à compter des années 80, des voitures de luxe.