

L'après-guerre : L'accès à la voiture pour tous

Mon histoire de l'automobile se poursuit dans le juste après-guerre avec les voitures populaires. Le dernier article était consacré aux voitures de masse entrées par la grande porte dans l'histoire automobile. Découvrons maintenant deux très petites populaires atypiques, puis partons dans un *grand-raid aventure* africain avec une voiture française très répandue.



Légende : Deux microcars d'après-guerre
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon



Une sortie de guerre douloureuse

Juste après-guerre, l'ingénieur allemand Fritz Fend cherche une solution pour que les nombreux amputés des jambes puissent se véhiculer à l'abri des intempéries dans un engin motorisé. Ingénieusement, il combine un petit moteur de 40 cm³ à une structure légère de type voiturette et trois roues de vélo, puis de brouette. Il arrive à vendre une centaine de ces engins sous l'appellation Flitzer, que l'on peut traduire par bolide.



Légende : 1940, le fameux avion Me 109 de la Luftwaffe
Source : Archives Imperial War Museum

Un avionneur en appui de son ingénieur

A la recherche d'une usine pour un développement industriel, Fritz Fend contacte son ex-patron Willy Messerschmitt, qui appuie son ancien ingénieur et le motive à créer un vrai véhicule. Précepte de l'ultraléger, puisque *tout ce qui ne casse pas est surdimensionné*, Messerschmitt oriente les travaux vers un véhicule léger, simple, robuste, aux performances décentes et accessible financièrement. Le concept du KR, pour Kabinenroller (en français scooter à cabine) est en train de naître.

Une annonce mondiale à Genève

C'est en 1953, au Salon de l'Automobile de Genève que le Messerschmitt KR175 est présenté en première mondiale. Long de 2.8m et large de 1.2m, équipé de 3 roues et d'un fuselage qui rappelle les sinistres avions Messerschmitt, le KR est basé sur un moteur 2 temps de 173 cm³ de marque Sachs, active dans l'équipement de vélomoteurs et motos. Le moteur est rotatif avec le sens de rotation réversible. Ainsi, pour faire marche arrière, pas de changement de vitesse, car il « suffit » de stopper le moteur et d'inverser son sens de rotation, donnant de fait accès aux quatre vitesses en marche arrière tout comme en marche avant. Cette caractéristique peu commune motivait les plus téméraires à faire des courses en marche arrière !



Légende : Un accès original qui nécessite une certaine souplesse !
Source : Archives Imperial War Museum



Légende : Un cockpit rudimentaire
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

Le KR200 détenteur de records

En 1955 suivra une version plus puissante du petit Messerschmitt, équipé d'un moteur de même conception, mais de 191 cm³, le KR200. L'équipement intérieur est toujours rudimentaire, avec un guidon en guise de volant, rappelant aussi le manche à balai d'avion, et une place arrière pour le passager nécessitant de petites jambes ou une position jambes écartées de part et d'autre du siège du pilote. Pour démontrer ses performances et sa fiabilité, un KR200, très légèrement modifié (essentiellement carburateurs plus grands et rapports de distribution optimisés) tourne fin août 1955 pour 24 heures sur le circuit d'Hockenheim. Une vingtaine de records tombent, dont celui de la moyenne de 107km/h sur 24 heures pour un moteur de voiture de moins de 250 cm³, et celui d'une vitesse de pointe à 130 km/h.

Un vrai succès commercial pour cette voiture au cockpit d'avion

Performance, simplicité d'utilisation, prix attractif bien sûr, et pour les nostalgiques, le rappel des grandes heures de la Luftwaffe font de ce petit véhicule un vrai succès commercial, en Allemagne et en Autriche, mais aussi auprès des Britanniques, pas revanchards quand on sait comment les avions Messerschmitt ont décimé les Spitfires anglais durant la guerre. Dans ses versions KR175 et KR200, en version cockpit ou décapotable, il s'est vendu environ 30'000 Messerschmitt KR, moitié moins que son ancêtre volant ! Après une dernière tentative avec un moteur de 500 cm³, la production s'arrête en 1964, la firme Messerschmitt ayant dans l'intervalle pu reprendre ses activités aéronautiques.



Légende : Une publicité anglaise du KR200
Source : Collection privée



Légende : Une publicité allemande du KR200
Source : Collection privée

Un fabricant de frigos qui se lance dans l'automobile

En Italie, Renzo Rivolta est le patron d'Iso, une entreprise privée qui fabrique des appareils d'électroménagers, dont des réfrigérateurs. Mais cet industriel, aussi actif dans la fabrication de motocyclettes, imagine la petite Iso Isetta au début des années 50, un micro-car à 4 roues équipé d'un moteur bicylindre de moto de 250 cm³. Rapidement, il se rend compte que le marché italien n'est pas là, mais surtout que l'investissement dans un outil industriel pour une large diffusion n'est pas en rapport avec ses capacités financières. On retrouvera la marque Iso dans les années 60 avec les fameuses Iso Rivolta et Iso Griffo, puissantes et luxueuses GT conçues par un certain Bizzarrini, employé de l'entreprise avant de lancer sa propre marque !



*Légende : Un accès pratique pour les places avant
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon*

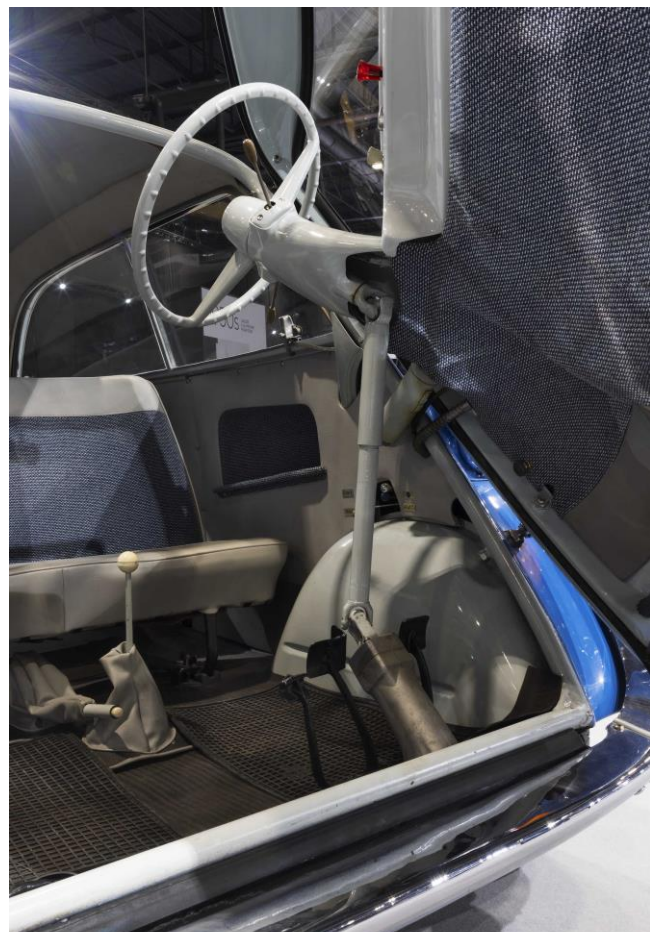
Le rôle déterminant du Salon de Genève...

Présentée au Salon de l'Automobile de Genève en 1954, après celui de Turin, la petite voiture donne des idées au principal agent suisse de BMW et il suggère à la marque allemande d'acquérir la licence de fabrication. BMW suivra ses conseils et fabriquera sous licence l'Isetta, avec une exclusivité des ventes pour l'Allemagne, l'Autriche, la Scandinavie et la Suisse. BMW est alors au bord du gouffre financièrement en raison d'une gamme de voitures luxueuses et trop chères que sont les 6 cylindres 501 et 502 et la 8 cylindres 503.



... pour une BMW aux saveurs d'Italie

Cette licence de fabrication est une aubaine pour BMW qui annonce, en mars 1955, la BMW Isetta à un prix très concurrentiel, dans le même ordre de prix que la Messerschmitt KR d'ailleurs. Pour les Allemands aux revenus modestes qui ne peuvent se permettre l'achat de la Coccinelle, l'Isetta est une option sérieuse, plus proche d'une voiture que sa concurrente Messerschmitt. Parmi les caractéristiques principales qui la différencie du KR, notons ses quatre roues, un vrai volant et un vrai levier de boîte de vitesse, nécessitant le double débrayage. Le moteur n'est plus italien, mais d'origine BMW, un monocylindre de 245 cm³ issu des motos de la marque, qui permet d'atteindre un modeste 80 km/h.



*Légende : Une articulation ingénieuse de la direction
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon*

Quatre places et deux portes

L'accès à l'avant par une porte frontale et l'articulation de la direction constituent des caractéristiques ingénieuses. Dès la fin 1956, la BMW Isetta grandit, tant du côté de la motorisation avec un 300cm³, mais surtout du côté de la carrosserie avec une version longue à deux banquettes, l'accès à l'arrière se faisant par une seule porte. C'est ce modèle familial, bien plus rare, qui fut présenté à la Classics Gallery.

*Légende illustration de gauche : Une seule porte pour accéder aux places arrière
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon*

BMW Isetta, succès en Allemagne, Iso Isetta échec en Italie

Les Italiens boudèrent la petite Isetta, pas assez « vraie voiture » à leur goût, alors qu'ils plébiscitent les scooters à 3 roues, et bien sûr la Fiat 500 Nuova, une vraie voiture ! En Allemagne, le succès est éclatant et grâce à l'italienne Isetta, BMW est sorti des difficultés et connaît le succès. En France, Velam produit un véhicule très analogue sous licence Iso, mais avec moins de succès. La licence brésilienne connaît, quant à elle, un succès commercial durable. S'ajoutent aux 130'000 BMW, plus de 30'000 Isetta produites sous licence dans le monde. La production s'arrêtera en Allemagne en 1962 et en 1970 au Brésil.



Légende : Une très belle finition italo-germanique
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

Pourquoi le succès des moins de 250cm³

Notons que le succès de ces microcars en Allemagne provient aussi du fait que l'ancien permis de conduire d'avant-guerre, encore largement répandu dans la population allemande, permettait de conduire tout type de véhicule d'une cylindrée inférieure à 250 cm³.



Légende : La microlino annoncée en 2024 au Salon de Genève
Source : Tribune de Genève

Un revival avec la Microlino

La marque suisse Micro Mobility Systems présente un prototype au Salon de Genève en 2016, dont la production commencera en 2018. En 2024, non loin de la Classics Gallery, la version Lite de Microlino est annoncée en première mondiale au Salon de Genève. Plutôt réussie car ayant gardé l'esprit de l'Isetta, cette voiturette limitée à 45 km/h semble cependant être plus un succès d'estime qu'un succès commercial.



Légende : Allemagne, une certaine idée de la famille
Source : Collection privée



Légende : l'élégance italienne au service de l'Iso
Source : Collection privée

Du microcar à la commerciale

Tant l'allemande Messerschmitt que l'italienne Isetta appartiennent à la catégorie des microcars dans l'histoire mondiale de l'automobile. La Peugeot 203, quant à elle, est une familiale classique, qui connut de nombreuses déclinaisons, y compris en cabriolet, en coupé, et même en berline découvrable, mais aussi en version utilitaire et en commerciale. Et c'est une commerciale particulière que la Classics Gallery a accueillie !



Légende : En 1954, la gamme Peugeot 203
Source : Archives Peugeot

Le retour de l'aventure automobile africaine

Au milieu des années 20, Citroën s'engage dans l'épopée de la *Croisière noire*, relève des défis techniques incroyables et fait découvrir le continent africain aux Français, avec un film à la clé. L'impact n'est pas seulement publicitaire, mais aussi culturel et politique. Cette aventure a sans aucun doute marqué André Mercier et Charles de Cortanze, concessionnaires Peugeot parisiens, qui réussissent la folle aventure, fin 1950 début 1951, de rallier Paris depuis Le Cap en Afrique du Sud, soit plus de 15'000 km, en 17 jours et 9h.



Légende : Les concessionnaires-aventuriers Charles de Cortanze et André Mercier
Source : Collection privée

Un exploit en Peugeot 203 commerciale

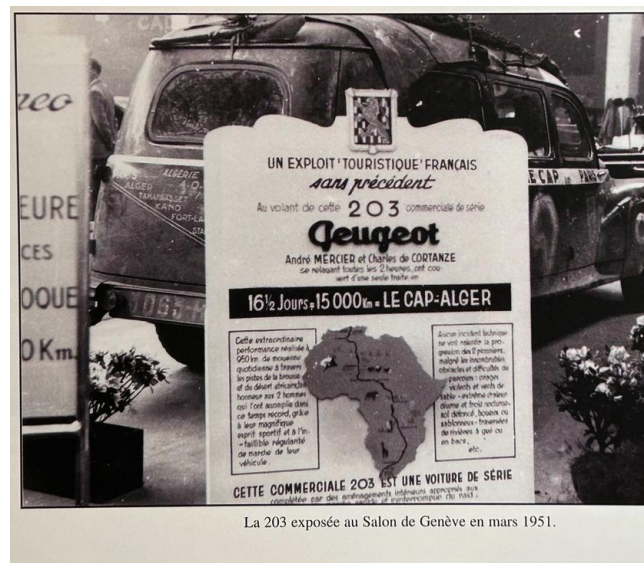
Bien entendu, un tel exploit n'a été possible que grâce à la connaissance de l'Afrique de Charles de Cortanze et à une préparation minutieuse qui a pris des mois. Il a fallu notamment définir la route bien sûr, mais surtout les points de ravitaillement en carburant.



Légende : La Peugeot 203 en situation précaire...
Source : Collection privée

Une traversée épique de l'Afrique en 17 jours et 9h...

La rapidité de cette traversée de l'Afrique s'explique par l'abnégation des pilotes, qui roulaient non-stop, se relayaient toutes les deux heures, le co-pilote pouvant se « reposer » sur la banquette passager ! Cet exploit fait la une des journaux et la voiture est exposée au Salon de l'Auto de Genève de 1951 en première mondiale quelques semaines après leur retour. On peut y voir les prémices des grands raids africains, et notamment du Paris-Dakar.



La 203 exposée au Salon de Genève en mars 1951.

Légende : La Peugeot 203 de l'exploit au Salon de Genève en 1951

Source : Salon de l'Automobile de Genève

... dans une voiture populaire de quasi-série

Le choix de la 203 commerciale sortie d'usine ne coule pas de source, mais l'objectif des deux aventuriers est de démontrer la fiabilité du véhicule destiné aux campagnes françaises. Pour l'anecdote, les modifications apportées au véhicule consistent uniquement dans le montage d'une plaque de protection du moteur, d'un radiateur plus grand, d'un deuxième réservoir d'essence et d'un siège couchette pour le passager !

50 ans plus tard...

En 2000, avec un véhicule identique à celui du raid de 1950, un passionné de 203, Didier Pijolet, originaire d'Aix-les-Bains et coiffeur de métier, commémore cet exploit et réalise avec son père comme co-pilote, sur un tracé différent compte tenu des contraintes géopolitiques, un raid de plus de 16'000 km entre Le Cap et Paris en 43 jours. La durée du voyage est trois fois plus longue, car nos aventuriers des années 2000 bivouaquent chaque soir, là où Mercier et de Cortanze roulaient non-stop.

Retour à Genève sur la Classics Gallery

C'est le véhicule de l'exploit de Didier Pijolet, qui est présenté sur la Classics Gallery, la voiture de 1951 ayant été détruite dans les années 70. La 203 de Didier Pijolet est strictement conforme à la voiture originale, basée sur un véhicule d'époque, et rénoverée en tenant compte des modifications que les deux aventuriers des années 50 avaient effectuées sur leur véhicule.



Légende : La Peugeot 203 de Didier Pijolet à la Classics Gallery

Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

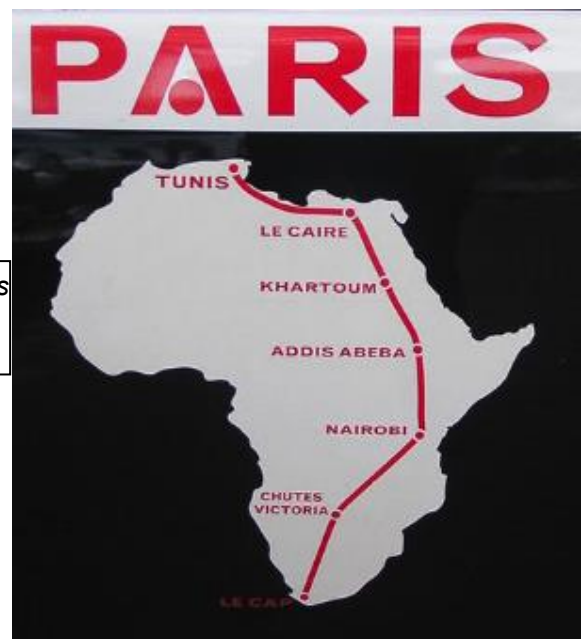
La 203, la petite histoire d'une vraie populaire

À la sortie de la guerre, Peugeot n'a aucun modèle dans sa gamme, et envisage de continuer dans la ligne de la 402 d'avant-guerre, avant de décider de lancer, en 1948, la Peugeot 203 sur le créneau des familiales où la Citroën Traction-Avant règne. La ligne de la 203 s'inspire des rondeurs des modèles américains des années 40. Elle est équipée d'un moteur de 4 cylindres de 1290 cc, de conception simple et robuste, combiné à une boîte de vitesses à quatre rapports, le rendant très économique en carburant. La Peugeot 203 est le seul modèle de la gamme Peugeot jusqu'en 1954. Ce fut un succès commercial avec près de 700'000 véhicules vendus durant 12 ans.



Légende : Les périple de 1951 et de 2001

Source : Didier Pijolet



A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, nous entrerons dans la légende de la légende automobile avec l'Age d'Or des GT. Vous découvrirez les voitures dont nous avons tous rêvé et donc quelques-uns d'entre nous ont la chance de conduire encore aujourd'hui...

Classiquement Vôtre