MENSUEL N° 19 - MARS 1990

RETRO VISEUR

FACE À FACE
VESPA 400/EDEN ROC

ESSAI
LA SAAB 96
D'ERIK CARLSSON

MOTO
ZÜNDAPP 250 1939

DOSSIER

PRIMAQUATRE

ISSN 0992-5007

M 1613 - 19 - 30,00 F

3791613030009 00190

FRANCE : 30 F - BELGIQUE : 219 FB - SUISSE : 9,50 FS - ESPAGNE 890 PTS - ITALIE 6.500 LIRES - U.S.A. : 8,75$ - CANADA : 9,75$ - PAYS-BAS : 15,25 FL

AUTOBIANCHI EDEN ROC 1965

Entre 1957 et 1967, pour rouler au grand air à faible coût mais sur quatre roues, l'automobiliste français, qui était souvent une dame ou une demoiselle, a pu successivement jeter son dévolu sur deux petites autos à l'allure assez proche et sympathique, conçues en Italie pratiquement à la même époque : la Vespa 400 à moteur deux-temps et le cabriolet Autobianchi Eden Roc...

Par D. VIALARD
Photos J. BAUREGARD

VESPA 400 1957

A la fin des années cinquante, l'Europe, contrairement aux Etats-Unis où le carburant n'est pas cher, continue à souffrir du prix élevé de l'essence, qui, associé à un pouvoir d'achat faible, engendre une réduction à l'extrême des cylindrées, et une multiplication des voitures économiques. C'est le cas de la Vespa 400 présentée au Salon de Paris 1957. En Italie, la Fiat 500, lancée en juillet, est épaulée par un modèle plus luxueux, un coupé deux places qui reprend sa mécanique : la Bianchina. Elle est fabriquée par la firme Bianchi qui en 1955 a pris le nom d'Autobianchi.

Alors, même si notre Vespa et notre Eden Roc ont presque dix ans d'écart sur leur carte grise, le public les a en réalité pratiquement découvertes la même année. La Bianchina de 1957, en dehors de son toit rigide découvrable, affiche déjà en effet les courbes de sa petite sœur décapotable. C'est qu'elle est belle cette Autobianchi qui reste, à ma connaissance, le plus petit cabriolet des années soixante avant la Vignale Gamine de 1967. Ses proportions ne sont pas en effet sacrifiées à la taille. Le profil est particulièrement réussi. Le capot avant plus court d'un quart que l'arrière, ramasse l'Eden Roc sur l'avant, créant ainsi une sensation de puissance (ce qui n'est pas du luxe !). Le "grand" capot arrière laisserait imaginer un coffre spacieux, alors qu'il n'abrite que le twin de la Fiat 500 mais ce dessin, qui n'est qu'un exercice de style, procure une accessibilité mécanique idéale. Le coffre, quant à lui est avant tout "piraté" par l'espace réservé aux jambes des passagers et au réservoir à essence... Il ne reste donc qu'une vingtaine de centimètres de hauteur pour y entasser un sac de couchage débarrassé de son duvet, ou les courses de la semaine... plutôt en fin de mois... La seule partie un peu profonde est "squatée" par la batterie et la roue de secours !

La Vespa, même photographiée seule en plein désert, fera toujours petite auto. Plus courte de presque une vingtaine de centimètres (ce qui dans ces dimensions minimes représente un beau pourcentage), elle a obligé ses créateurs à déformer ses proportions. Le toit de l'habitacle est bien haut par rapport à la ceinture de caisse. Diable, ce n'est pas parce que la voiture est courte que le pilote n'a pas le droit d'être grand ! La verticalité stricte du pied arrière sur lequel s'articule la porte, les petites roues et le capot moteur arrondi ajoutent encore à cette impression d'auto jouet. Cette sensation s'affirme en levant le capot. Heureusement les deux bobines et les bougies qui les accompagnent donnent une identité à la turbine métallique qui capte en premier le regard : c'est un moteur ! Il faut insister sur le fait que hormis l'allumage, on ne voir qu'après moult contorsions le carbu, le filtre à air et le pot d'échappement. Quant aux cylindres, ils se devinent sous le carter en tôle prolongeant l'énorme turbine.

SAVANT MÉLANGE

Sur l'aile droite, un étrange moulin à café abrite de l'huile en guise de grain. Il est relié au réservoir d'essence. Un gros bouton moleté permet d'afficher le nombre de litres de carburant à "graisser", et la manivelle d'injecter directement cette huile (deux-temps) dans le réservoir. Il s'agit ici d'un accessoire d'époque, la Vespa

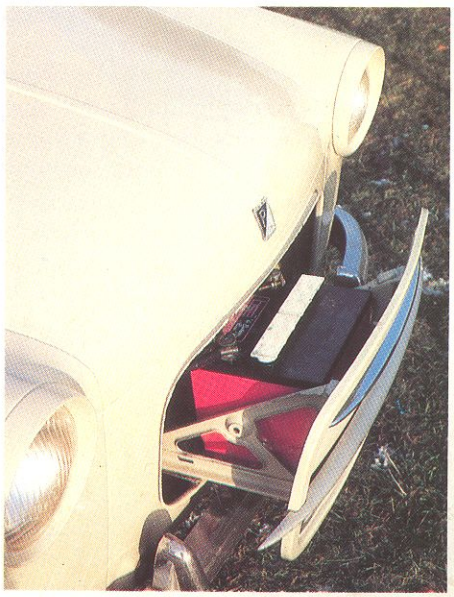
On ne peut plus dépouillé, l'intérieur de la Vespa 400 ! Même les portes, réduites à une épaisseur de tôle, sont dépourvues de glace coulissante. En revanche, la voiture est assez spacieuse, toutes proportions gardées, y compris pour les jambes. C'est aussi pour son allure amusante d'auto-jouet montée sur roulettes que Nicolas Courtonne (ci-contre) aime sa Vespa !

Comparée à la Vespa, l'Autobianchi Eden Roc fait "vraie" voiture. Celle de Laurent Richardot est "dans son jus".

VESPA 400 EDEN ROC

étant livrée d'origine avec un bouchon de réservoir faisant office de doseur. Devant, il n'y a pas de coffre. Seule la calandre se dégage en la tirant vers l'avant, permettant l'accès à la batterie et au bocal de Lockheed. Le train avant est responsable de cette absence de rangement intérieur. La porte s'ouvre d'avant en arrière, dégageant un bon accès, même aux embryons de places arrière. Les sièges avant, d'aspect fragile, ne brillent pas par leur épaisseur. Tout fait minimum à l'intérieur, le compteur de moto étalonné jusqu'à 110, le tout petit volant, le contacteur de clignotants, le levier de vitesses, l'accélérateur du type pédale de piano, l'absence de jauge à essence, et la minceur des portes (elles ne sont constituées que d'une épaisseur de tôle. La hauteur sous capote pourrait en remontrer à bien des autos de 1990. Il est vrai qu'en ce temps-là, on conduisait souvent avec un couvre-chef. La capote, qui peut sembler un plus, est en réalité indispensable. La Vespa est uniquement ventilée par des déflecteurs de petite surface, et par une arrivée d'air via les bouches de dégivrage. Bien juste, tout cela quand il fait + 30° à l'ombre. Dans ce cas, il ne faut pas hésiter à rouler le bout de toile pour assurer la survie des deux adultes et deux enfants qui voyagent dans le "scooter étanche".

A côté, l'Eden Roc fait "vraie" voiture. La porte s'ouvre dans le soi-disant bon sens, grâce à une vraie poignée. Les sièges en skaï sont dignes de ce nom, et ne font pas bricolage pour plate-forme à quatre roues. Le volant plus grand que celui de la Vespa, est aussi plus incliné. Le compteur rond loge derrière le volant, dans un ovale en plastique gris, cerné à droite par la jauge à essence, et à gauche par les témoins d'huile, d'éclairage, et de charge. Disséminés sur une même ligne, et sur presque toute la largeur du tableau, les autres accessoires de contrôle. La boîte à gants trône sous ce tableau, en plein milieu, juste en avant du levier de vitesses. Bizarrement, dans ce logement sous le tableau, on manipule l'interrupteur d'éclairage, relayé au volant par une manette jumelle de celle des clignotants. Très juste la hauteur ! Les cheveux touchent la capote mais là encore il est difficile d'être exigeant, ça passe "ric-rac", mais ça passe... Ce



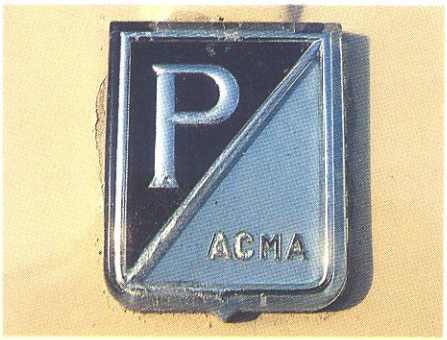
Le capot de la Vespa ne loge en fait, outre la batterie et le bocal de Lockheed dans un tiroir masqué par la calandre, que les jambes de l'équipage !

Plus imposante avec ses 530 kg, contre 360 kg pour la Vespa (en bas), l'Eden Roc est pourtant moins généreuse pour l'espace accordé à la tête du pilote, vite menacé de calvitie lorsqu'il roule capoté ! L'esthétique est à ce prix...

calcul précis a permis de ne pas défigurer l'Autobianchi par une capote montant trop haut. Elle s'ouvre en quelques secondes : il suffit de dégrafer deux pressions juste en arrière des portes, de la déverrouiller du pare-brise, et de la replier. Nettement plus commode que celle de la Vespa ! L'Eden Roc est bâtie sur la plate-forme de la Fiat 500. Elle est motorisée comme elle par le bicylindre de 499,5 cm³. Placé à l'arrière, il est marié à une boîte quatre vitesses (à crabots, donc non synchronisées). Les quatre roues sont indépendantes. Les freins à tambours sont hydrauliques. La vitesse de pointe frôle les 100 km/h.

Si l'idée d'une micro-voiture deux cylindres tout-à-l'arrière réunit nos deux vedettes, sa réalisation est quand même bien différente dans chaque cas. Le moteur de la Vespa, hormis les deux cylindres refroidis par air, n'a rien de commun avec celui de l'Autobianchi. Avant tout, c'est un deux-temps mais il est plus petit et moitié moins puissant. Il est boulonné à une boîte trois vitesses avec deuxième et troisième synchronisées. Moins de cylindrée, moins de puissance, mais aussi moins de poids, ce qui rétablit un peu l'équilibre. De plus l'entretien est minime puisqu'il est refroidi par air, et graissé par le mélange (donc pas de vidange). La vitesse maximum dépasse le 90 km/h. Le siège est accueillant malgré sa rusticité. Le pare-brise et le capot paraissent étroits, mais le galbe des portes rattrape cette sensation en rajoutant de la largeur à la voiture. Et au total, ce petit intérieur est plus spacieux qu'on ne peut l'imaginer. Le petit volant fait jouet, à la limite du karting, mais certainement pas automobile. En plus, il est tellement facile à tourner à l'arrêt que l'on pourrait croire la carrosserie sur chandelles. Par rapport au volant, le pédalier est assez éloigné, autorisant les jambes longues à piloter sans crampe. Le levier

L'intérieur de l'Eden Roc donne l'impression de luxe relatif qui convient à cette version haut de gamme de la Fiat 500. Ci-dessous, le monogramme de la Vespa, où le P de Piaggo, le créateur des Vespa, coexiste avec le sigle ACMA du fabricant français, et exclusif, de la 400.



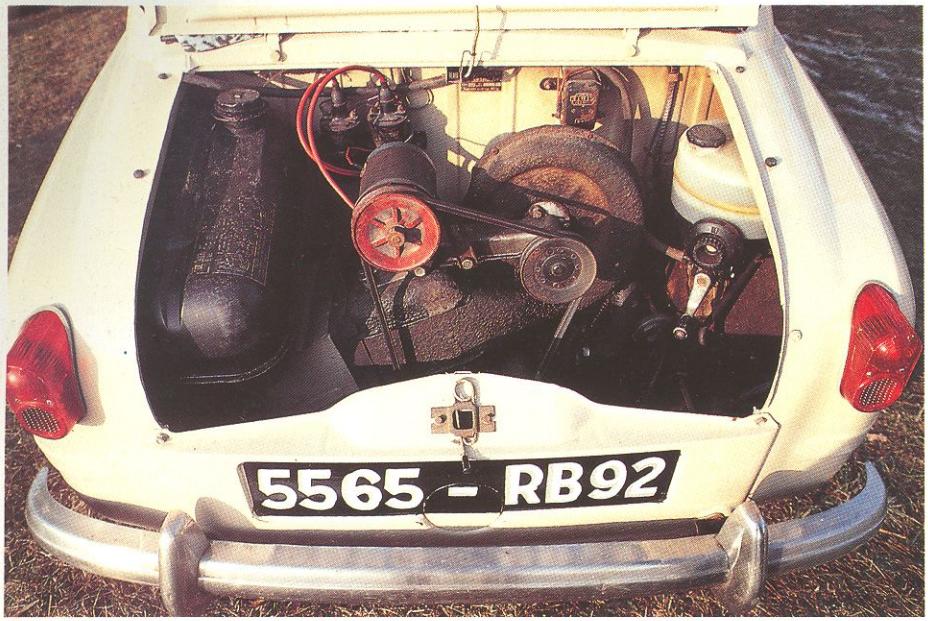
VESPA 400 EDEN ROC

tombe tout naturellement dans la main, dès que celle-ci lâche le volant. Le frein à main est juste derrière, entouré de deux minis leviers : le starter et le démarreur. Ne nous extasions pas trop sur la bonne disposition des commandes, la petite taille du véhicule interdisant de les placer loin du chauffeur.

DÉMARRAGE EN DEUX-TEMPS TROIS MOUVEMENTS

Le modèle de cet essai, prêté par Nicolas Courtonne, est des tous premiers sortis. C'est un type Tourisme, dépouillé à l'extrême : petit compteur — pas de témoin d'essence — commodo au tableau de bord (remplacé ici par le génial commodo Citroën). Avant tout, il faut soulever le capot moteur et ouvrir l'essence. La notice précise qu'il n'est pas utile de la fermer en stationnement, mais mieux vaut être prudent. De retour au volant, contact et action sur le démarreur en tirant le levier à côté du frein à main. On insiste un peu et la symphonie en "pout-pout-pout..." majeur commence. Le ralenti semble un peu rapide, et la succession des bruits d'échappement est tellement irrégulière que je soupçonne le moteur de me parler en morse. Une pression sur l'accélérateur, horizontal et malcommode, augmente instantanément le débit du monologue. L'engin ne demander qu'à parler. La grille de la boîte trois est la même que sur la 4 CV Renault, tant mieux ça évite d'être dépaysé. Tiens, on parle de couple dans la notice d'entretien ? Où est-il ? Il faut appuyer énergiquement sur l'accélérateur pour ébranler le moustique, sans hésiter à faire patiner l'embrayage. La puce démarre, la petite aiguille du petit compteur se déplace un petit peu. La seconde passe sans précaution spéciale et sans craquer, un plaisir ! Le débattement est raisonnable, heureusement, car autrement il faudrait ouvrir la porte de droite. Le "pout-pout" du ralenti s'est mué en "brououout" et la miniature accélère. A 50 km/h, il est temps de passer la troisième, toujours en souplesse et en silence. Le bruit du moteur est très supportable. L'accélération de la bébête, considérée avec indulgence, n'est pas ridicule. Le mini-volant, déroutant au départ, finit par ne plus gêner le pilote de cette auto pour enfant. Seulement voilà, la tenue de cap est des plus déroutantes (au sens éthymologique du mot). La Vespa gambade comme un jeune cabri et si elle n'utilise quand même pas toute la route, elle n'a pas trop de sa moitié de voie pour sautiller au moindre rebond. Ne jetez pas la pierre à l'auto, ses amortisseurs ne doivent pas être de la première fraîcheur. Une côte arrive. Attaquée à 80 km/h, elle ne réclame le rétrogradage qu'après un bon moment. Là encore, chapeau la boîte, vous rentrez la seconde à la volée et en silence. Attention quand même aux surrégimes car on a tendance à rétrograder trop tôt. Une oreille mal entraînée aura du mal à identifier le régime moteur. Autant la seconde tient bien dans la montée, autant la troisième refuse de prendre sa place. Le deux-temps manque de couple ! La notice qui prétend que ce deux cylindres en vaut quatre a dû vouloir le comparer avec un moteur aux cylindres bien ovalisés... Et nous montons toujours entre 40 et 50 km/h. Comme le refroidissement par turbine est proportionnel à la vitesse de rotation du moteur et non à celle du déplacement de l'auto, la Vespa est prête pour la montagne sans surchauffe, à une allure raisonnable... à condition d'être seul sur la route. Il est fort désagréable de se faire doubler dans cette petite voiture.

Vous en seriez-vous douté, le monstre est survireur !? Mais pas aussi facilement que d'autres "tout-à-l'arrière" contemporaines et compatriotes. Sans doute est-ce dû à une meilleure répartition des masses, un meilleur guidage de l'essieu arrière, et à un poids plume. Le freinage hydraulique est suffisant, mais sans plus et nous sommes bien obligés de nous en contenter. La Vespa freine en ligne, sans s'écraser, ce qui, avec ses suspensions raides, n'a rien d'étonnant. La direction est tellement douce que le premier freinage angoisse un peu. Cette mollesse du volant (à l'arrêt, on le tourne avec le petit doigt) est peut-être un peu responsable de la trajectoire zigzaguante de la puce. Les petits sièges compensent la suspension et vice versa. La maniabilité est fabuleuse. Vous pensez, moins de 3 m de long, 3,80 m de rayon de braquage (pour 3 tours



Le bicylindre deux-temps de la Vespa 400 est presque invisible sous le carter de la grosse turbine de refroidissement. Remarquez sur la droite le mélangeur de carburant, un accessoire d'époque.

VESPA 400 EDEN ROC

1/2 d'une butée à l'autre), la Vespa reste, même en 1990, la reine de la ville. Quand à faire Paris-Lille aller retour avec, je vous la laisse !

EDEN ROC : PRESQUE LUXUEUSE...

A côté l'Eden Roc de Laurent Richardot semble gigantesque. Ne reculant devant rien malgré les moins cinq degrés, nous décapotons l'italienne. Comment voulez-vous essayer un cabriolet ? Comparée à la Vespa, l'Autobianchi semble luxueuse. Diable, il y a même une jauge à essence !

Le rite de mise en route est superposable à celui de la Vespa : contact au tableau, démarreur par tirette au plancher à droite du frein, à l'opposé du starter. Le 500 cm³ part au quart de tour. Beaucoup plus discret que son homologue (le quatre-temps y est pour quelque chose), il laisse surtout entendre le bruit de sa soufflerie.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	AUTOBIANCHI EDEN ROC 1965	VESPA 400 1957
MOTEUR	2 cylindres en ligne 4 temps	2 cylindres en ligne inclinés à 20° 2 temps (mélange à 2%)
Cylindrée	499,5 cm³ (67,4×70)	393 cm³ (63×63)
Taux de compression	8,6:1	6,4:1
Puissance maxi (SAE)	25 ch à 4.600 tr/mn	14 ch à 4.350 tr/mn
Couple maxi (SAE)	3,7 mkg à 3.500 tr/mn	2,6 mkg à 2.100 tr/mn
Distribution	soupapes en tête inclinées, arbre à cames latéral entraîné par chaîne	masselottes de vilebrequin, chambres hémisphériques
Bloc/culasse	alliage/alliage	alliage/alliage
Alimentation	1 carbu inversé Weber 26 IMB 5	1 carbu horizontal Solex 26 ACHD
Allumage	batterie 12 V 32 Ah	batterie 12 V 28 Ah
Refroidissement	par air forcé	par air forcé avec turbine centrifuge
TRANSMISSION	aux roues arrière	aux roues arrière
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte de vitesses	4 vitesses + M.A., à crabotage, sans prise directe	3 vitesses + M.A.
Rapports de boîte	1ère: 0,27 ; 2e: 0,48 ; 3e: 0,77 4e: 1,14 ; M.A.: 0,19	1ère: 0,30 ; 2e: 0,63 ; 3e: 1,03 M.A.: 0,30
Rapport de pont	0,205 (8/39) couple Gleason	0,225 (9/40)
CHÂSSIS	carrosserie autoporteuse	carrosserie monocoque autoporteuse
Suspension avant	roues indépendantes à leviers triangulés transversaux supérieurs et ressort à lames transversal inférieur, amortisseurs hydrauliques télescopiques	roues indépendantes par jambes élastiques et leviers longitudinaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet avec ressorts hélicoïdaux coaxiaux, barre stabilisatrice.
Suspension arrière	roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques	roues indépendantes, leviers triangulés, amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet avec ressorts hélicoïdaux coaxiaux.
PNEUS	125×12	440×10
FREINS	hydrauliques, à rattrapage automatique du jeu	hydrauliques
Avant	à tambours	à tambours
Arrière	à tambours	à tambours

	AUTOBIANCHI EDEN ROC 1965	VESPA 400 1957
DIRECTION	à vis et secteur	à crémaillère suspendue
DIMENSIONS		
Longueur/largeur	3,04 m/1,34 m	2,85 m/1,27 m
Hauteur	1,26 m	1,25 m
Voies av./ar.	1,121 m/1,135 m	1,10 m/1,10 m
Empattement	1,84 m	1,693 m
POIDS		
A vide	534 kg	360 kg
En charge	854 kg	580 kg
Rapport poids/puissance à vide	21,36 kg/ch	25,71 kg/ch
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	104 km/h	93 km/h
PRIX		
Côte actuelle	22.000 F/6.000 F	9.000 F/3.000 F
Puissance administrative	3 CV	2 CV

La petite Eden Roc rencontra un certain succès en France après la parution dans l'hebdomadaire *Jours de France* d'une photo de Brigitte Bardot au volant de l'exemplaire qu'elle possédait.

Le levier de vitesses plus haut, terminé par une boule beaucoup plus grosse, est plus dur à manier. Une résistance caoutchouteuse précède les passages. Première en avant et à gauche, le H est classique, et la Fiat de luxe s'en va en douceur. Ici le moteur a du couple et la pression sur l'accélérateur, pratique, est minime. Deuxième vitesse : le levier est toujours dur, et ça craque. Evidemment la boîte est démunie de synchro, et même avec un arrêt au point mort, la musique des dents qui se cherchent et se trouvent est inévitable. Sauf si on pratique le double pédalage. Et c'est pareil pour les autres rapports : ou ça craque, ou double pédalage. Paradoxale, cette boîte antique sur une voiture visant entre autres une clientèle féminine. Il paraît que les utilisateurs s'habituent aux craquements, et n'en ont cure. Moi pas.

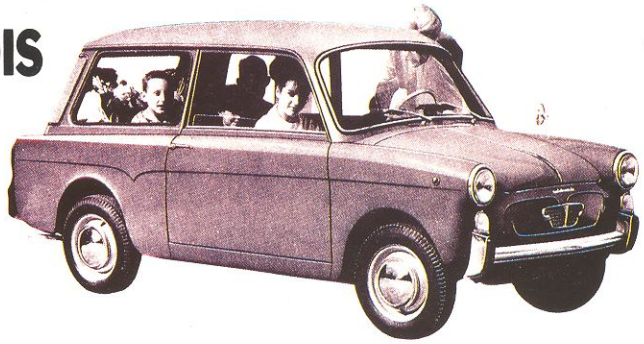
L'Eden Roc accélère bien mieux que la Vespa. Pas étonnant me direz-vous, elle a 100 cm³ de plus. Exact, mais elle a aussi presque 200 kg de mieux. Le moteur courageux attaque les surrégimes comme un seul homme. Méfiance, à partir d'une certain régime le bruit du moteur ne s'amplifie plus, et l'oreille risque de ne pas entendre que les soupapes s'affolent. Aussi le compteur de vitesse a été décoré de trois chiffres romains : I, II, III, indiquant à quel moment il faut abandonner ou reprendre un rapport. Ainsi, vous ne dépasserez pas 25 km/h en première, 45 en deuxième, et 70 en troisième. Ensuite, libre à vous de trouver une descente appropriée pour bloquer l'aiguille à... 120 km/h. La direction à vis est bien plus précise que la crémaillère de sa copine. A 80-90 km/h l'Autobianchi garde une trajectoire digne d'une routière. Le bruit de la mécanique, associé à celui du vent (froid), ne facilite pas la conversation avec la passagère, mais si l'on hausse un peu la voix, celle-ci n'a presque pas besoin de prêter l'oreille. Le confort aussi est supérieur. Non, la suspension n'est pas hydraulique, et les saignées dans la chaussée sont retransmises avec une fidélité frisant la maniaquerie. Mais sont-ce les roues plus grandes, les sièges mieux conçus avec les suspensions plus efficientes (et aussi moins usées), l'Eden Roc ne rebondit pas comme la Vespa. Les côtes sont avalées plus vite. Mais là où l'on faisait deuxième-troisième sur la française, on fait troisième-quatrième avec l'italienne. Cependant la vitesse est de 10 à 15 km/h supérieure dans les mêmes endroits. Cette différence a l'avantage de placer le cabriolet dans des vitesses plus proches de la moyenne contemporaine, donc de moins gêner et de moins se faire doubler. Une sensation de sécurité naît de cette différence. Impression très subjective ! La seule chose regrettable est de ne pas avoir une boîte aussi agréable que celle de la Vespa. Sur l'Eden Roc, le rétrogradage direct, à défaut d'arracher des dents aux pignons, arrache les tripes du chauffeur un peu mécanicien qui conduit. Ça craque horriblement ! Comment a-t-on pu vendre autant de ces mécaniques, qui plus est à une clientèle qui ne débrayait pas ? La commande n'est déjà pas un modèle de guidage, mais le craquement qui s'y associe achève de vous culpabiliser !

Comme sur la Vespa, le survirage arrive moins vite que l'on ne croirait. Il est vrai que le carrossage des roues arrière ne rend pas optimiste quant au point de décrochage et n'engendre donc pas la témérité. Je n'aimerais pas faire des tonneaux là-dedans. Rassurez-vous, l'auto freine très bien ! Dans ces conditions, j'aborde les virages sans faire le fou. Ce cabriolet est fait pour la balade mais aussi pour l'agglomération, car avec ses 3,35 m et son faible rayon de braquage, il ne demande pas une place beaucoup plus grande que la Vespa pour se garer.

Laquelle choisir alors ? Je serais tenté de vous répondre les deux. La Vespa fait plus microcar, et sa boîte est un modèle du genre. L'habitabilité et le confort sont comparables sur les deux. L'Eden Roc est plus puissante, mais surtout c'est un cabriolet, pas une découvrable. Ces petites autos se démodent plus vite que les grosses. Leur conception "minimum" les rident à vitesse grand V. Alors qu'elles ont du mal à s'intégrer dans la circulation, une 11 CV de la même époque ne posera pas ces problèmes. Mais elles sont si attachantes, et si rigolotes qu'elles méritent bien une petite place dans votre garage, comme deuxième voiture... de collection. ■

Eden Roc

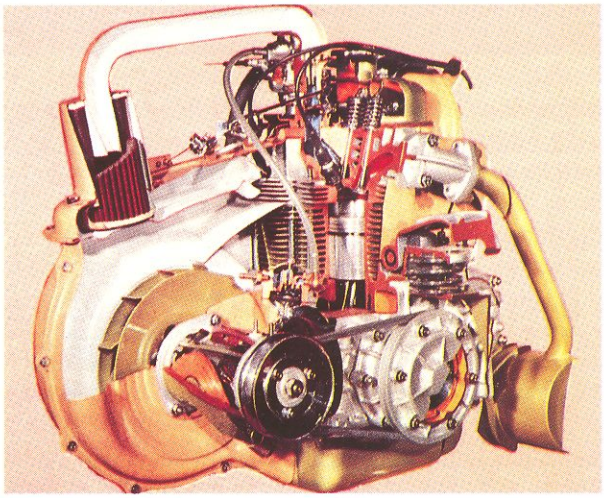
UN P'TIT COIN D'PARADIS



Présenté au Salon de Turin 1960, le break Bianchina Panoramica reprenait la base de la Fiat 500 Giardiniera et fut lancée en France en 1963 sous le nom de Texane.

La marque Autobianchi est née en 1955 de l'alliance de trois grands noms de l'industrie automobile italienne : la firme Bianchi (née en 1899), les établissements Pirelli, et le géant turinois Fiat. Autobianchi constitue donc une façade derrière laquelle Fiat peut produire des modèles plus luxueux, plus originaux, et plus élaborés. C'est ainsi qu'elle lance au Salon 1957, la Bianchina, qui reprend la base de la 500, habillée d'une carrosserie autoporteuse plus luxueuse, et d'un aspect totalement différent.

Pendant l'été 1957, quand Fiat lance la Nuova 500 ("nuova" signifie "nouvelle", par référence à la 500 "Topolino" d'avant-guerre), elle ne se doute certainement pas qu'elle en fabriquera 3.700.000 unités en quinze ans. Cette voiture minimale visait, bien sûr, une clientèle initialement motorisée sur deux roues. Si la marque turinoise avait pu lire dans l'avenir, peut-être n'aurait-elle jamais lancé cette Bianchina qui allait en quelque sorte concurrencer une Nuova qui se vendait toute seule. Le premier modèle, un coupé découvrable deux places vraies (plus deux fausses places derrière), ressemble comme une sœur au futur cabriolet qui verra le jour en 1960. Si ce petit coupé reprend la mécanique de la 500, le moteur est un peu plus élaboré, et donne une puissance supérieure. Mais son prix n'est que de 8 % inférieur à celui de la Fiat 600, dont il est loin d'avoir l'habitabilité et les performances. En 1960, la Bianchina est transformée en coach non découvrable, par la modification de sa partie haute : toit plus long et glaces de custode, autorisant quatre vraies petites places. Ce modèle prendra en France le nom de "Lutèce" en 1965 à l'initiative de l'importateur, André Chardonnet. L'année 1959 a vu, chez Fiat, le lancement d'un break 500, n'ayons pas peur des mots ! Cette gageure a été rendue possible par une nouvelle position du moteur, qui de vertical dans la berline, a basculé en position horizontale, et grâce aussi à un allongement de l'empattement de la "camionnette" ou plutôt "Jardinière", son appellation officielle. Utilisant cette base, Autobianchi présente lui aussi au Salon de Turin 1960 un break qui fait le pendant du coach, en reprenant sa ligne et ses caractéristiques. Il est baptisé "Panoramica" en Italie et "Texane" en France. Alors, il était bien naturel que pour épauler cette mini-berline et ce mini-break, il y ait un mini-cabriolet. C'est chose faite en mars 1963, cette Bianchina cabriolet étant introduite la même année en France, où elle est vendue à partir de fin 1965 sous le nom "Eden Roc". La Lutèce et l'Eden Roc disparaîtront en 1969. Le break Panoramica, seul survivant de la série Bianchina, poursuivra sa carrière quelques mois. ■



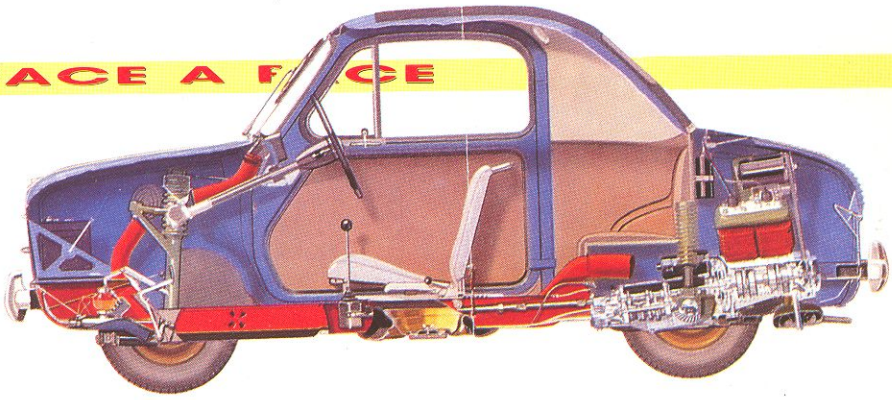
Version initiale de la Bianchina, le coupé découvrable fut présenté au Salon 1957. Cette version disparut en 1960. La diffusion des Bianchina en France débuta réellement courant 1962 à l'initiative du nouveau distributeur, André Chardonnet. Ci-contre le moteur bicylindre de Fiat 500 amélioré équipant l'auto.

LE POINT DE VUE COLLECTIONNEUR

Laurent Richardot est le patron de la carrosserie VHB, spécialisée à 80 % dans les voitures contemporaines mais s'occupant aussi, pour les 20 % restants, de remise en état de véhicules anciens. Indubitablement, il aime l'Eden Roc et, s'il n'a pas eu à exercer ses talents sur celle de l'essai, achetée en bon état en 1982, il n'en sera pas de même pour un second exemplaire acquis plus récemment. *"Mon autre Eden Roc, je l'ai achetée sans la voir : elle était dans les Pyrénées et soi-disant en parfait état, ce qui s'avéra totalement faux !"* explique-t-il. Connaissant bien la Fiat 500, dont nombre d'exemplaires sont passés chez lui, il considère que cette voiture, relativement difficile à trouver au demeurant, ne pose guère de problèmes de restauration mécanique, étant donné la disponibilité des pièces Fiat. En revanche, l'affaire est beaucoup moins évidente pour la carrosserie, purement Autobianchi, d'autant qu'elle a souvent souffert d'un usage urbain prolongé : à la corrosion s'ajoute donc ordinairement des travaux de tôlerie et la recherche d'éléments manquants actuellement difficiles à dénicher. Attention notamment à la fausse calandre en zamac chromé : ce métal vieillit très mal et l'élément doit par conséquent être souvent remplacé purement et simplement, non sans mal donc. Laurent Richardot estime que ce problème de pièces devrait cependant s'améliorer à l'avenir, les amateurs d'Eden Roc, de plus en plus nombreux, créant une demande permettant d'envisager des refabrications. Il est donc utile de s'unir et, si un club spécifique aux Eden Roc et autres Bianchina n'existe pas actuellement, l'amateur peut néanmoins être accueilli au sein du **club Fiat 500 et dérivées, 34, rue de l'Arcade, 78008 Paris, tél. (1) 42.65.33.73.**

Vespa 400

DEUX-TEMPS DES COPAINS



L'architecture astucieuse de la Vespa 400 procure une bonne habitabilité.

Depuis le début des années cinquante, la firme italienne Piaggio fabrique et vend des scooters sous la marque Vespa (ce qui signifie guêpe en italien). Ces deux-roues sont manufacturés en France par la société ACMA (Ateliers de construction de motocycles et automobiles), installée à Fourchambault. Forte de son expérience dans les moteurs deux-temps, et pressentant le besoin en petites voitures des motocyclistes qui s'embourgeoisent et des bourgeois qui envisagent une deuxième auto, la firme dévoile en 1957 la Vespa 400. Cette auto est lancée en France afin de profiter d'un marché relativement peu saturé, alors qu'en Italie la Fiat 500 serait une concurrente indéracinable. En France les 2 CV de la Vespa ne se heurtent qu'à ceux de chez Citroën... Mais celle-ci n'appartient pas du tout à la même catégorie d'usagers et, de plus, ses délais de livraison sont très longs.

Cette 2 CV, deux cylindres, deux-temps, deux places, présente beaucoup d'analogies de ligne avec la Bianchina. Mécaniquement, c'est une autre affaire. Son moteur est donc en effet un deux cylindres deux-temps incliné de vingt degrés. Son volant joue le rôle de distributeur tournant des gaz. Ce système autorise une allure plus régulière au ralenti. Le moteur est refroidi par une turbine qui force l'air sur les ailettes des cylindres et qui dose la puissance de refroidissement du moteur en fonction de sa vitesse de rotation, et non pas de la vitesse de déplacement de l'auto. L'embrayage monodisque à sec passe la puissance (13 CV) à une boîte trois vitesses sans prise directe et avec 2° et 3° synchronisées.

L'ensemble mécanique est placé à cheval sur l'essieu moteur positionnant ainsi le moteur en porte-à-faux arrière. Ce groupe est solidaire d'un cadre fixé à la coque par quatre boulons. Dans un essai de l'Action Automobile de 1957, la Vespa a tourné à Montlhéry sur l'anneau de vitesse à 91,736 km/h. Sur le circuit routier, elle a tenu une moyenne de 70,176 km/h. Le 400 m départ arrêté se fait en 28 secondes, l'auto passant les 400 m à 80 km/h.

La concentration du poids sur l'arrière donne pour un poids total de 350 kg : 145 kg sur l'avant, et 205 sur l'arrière. Heureusement la batterie est à l'avant. La consommation tourne de 5,5 à 6,5 l de mélange à 2 %.

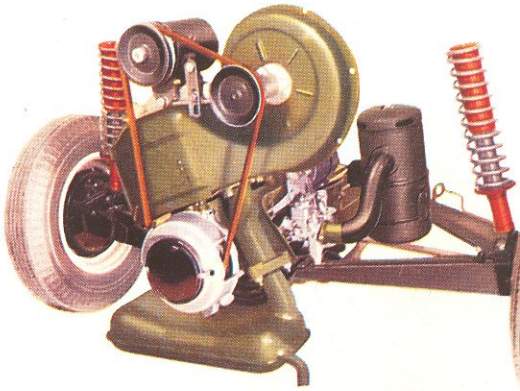
La carrière de la Vespa commence au Salon 1957, et s'achève en 1961. Pendant ces quatre ans de production un peu plus de 28.000 exemplaires sortiront des chaînes de l'ACMA. Au Salon de 1959, la Vespa perd ses butoirs de pare-chocs, en même temps que ceux-ci se galbent. Les portes reçoivent des vitres coulissantes en plus des déflecteurs. Les clignotants de custode eux aussi disparaissent, et sont remplacés par deux feux à l'arrière et au-dessus des phares. En 1960, une boîte quatre vitesses remplace la trois sur la confidentielle version "GT" mais toujours sans synchro de première. Cette même année la Vespa adopte enfin un mélangeur automatique supprimant réellement toute corvée lors du plein.

Au Salon 57 la Vespa version normale est vendue 345.000 F, et 365.000 F dans sa version luxe. ■

Selon le catalogue 1958, la Vespa 400 serait une voiture familiale et même bourgeoise ! Voiture de ville avant tout, elle était souvent un premier accès à l'automobile.

LA VESPA 400 EN COLLECTION

Nicolas Courtonne a 19 ans mais possède déjà, outre le modèle de l'essai, que vient de lui céder l'un de ses oncles, deux autres Vespa 400. Sa première, il l'a eue bien avant de passer son permis de conduire puisqu'il n'avait que 15 ans ! Il faut dire qu'avec un père et deux oncles amateurs de voitures anciennes, une vocation précoce était possible. Nicolas restaure lui-même ses voitures et c'est le cas actuellement de ses autres Vespa, après avoir été celui de deux autres encore pour son père... Bref, vous l'avez compris, sa passion pour ce modèle, qui va jusqu'à le pousser à collectionner les miniatures le reproduisant (et même d'autres objets comme la plaque émaillée que vous avez aperçue dans les pages précédentes), se double, malgré sa jeunesse, d'une réelle expérience de la voiture. Nombre de pièces de cette auto au demeurant plutôt facile à trouver, bien que d'une façon inégale selon les régions, ne posent guère de problème de disponibilité. Il est par exemple relativement aisé de trouver des roues même si, pour les chausser, il faut parfois se rabattre sur les modèles de pneus équipant certains triporteurs. En revanche, certaines petites pièces de carrosserie, aisément victimes de l'usage urbain propre à cette petite auto, manquent aujourd'hui assez cruellement, notamment les feux arrière et les cerclages de phares... Côté réglage, le point faible de la voiture est plutôt l'allumage, la synchronisation des allumeurs pouvant être délicate, et le freinage, les tambours étant généralement usés de façon asymétrique.

Nicolas est membre du seul club accueillant spécifiquement ces petits engins et leurs congénaires, **l'Amicale motocars, 2, rue Jean-Mermoz, 78980 Bréval, tél. (1) 34.78.37.89.**

Le bicylindre deux-temps, s'il reprend la technologie des scooters Vespa, a néanmoins été conçu spécialement pour la voiture.