

Fiat-Neckar 500 Weinsberg "Limousette", 1961

Chic et kitsch

Trop banale, la petite Fiat 500 ? Trop utilitaire, la minuscule 500 Jardinière et pas assez habillée la Gamine Vignale ? Vous êtes vraiment difficile ! Mais si vous tenez à rouler à bord d'une 500 chic et décalée, optez donc pour cette Neckar Weinsberg au kitsch très germanique...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER – PHOTOS : DANIEL DENIS







Les portes "suicide" participent au charme de la Limousette.

Trop court ! Trop long ! Non, on ne va pas parler chiffons mais haute couture automobile. Avez-vous remarqué qu'à partir du moment où une petite citadine aux dimensions compactes remporte un succès populaire, certains s'ingénient à en dériver une version rallongée plus exclusive, plus classe, en un mot plus snob ? Imaginez la déception de ce pauvre Alec Issigonis qui avait réussi à créer une Mini plus grande dedans que dehors lorsqu'il découvre les Riley Elf et Wolseley Hornet, versions luxueuses de son enfant chérie, rallongées d'un vilain croupion en guise de coffre. « *Aoh ! So chic, darling, this so pretty Hornet !* », devait-on s'extasier du côté de Chelsea. Même chez Renault, provisoirement en panne de haut de gamme en 1965, on n'hésitera pas à lancer fièrement une R10 affublée d'un long nez à la Cyrano et d'un arrière pouvant contenir un V12 mais conservant honteusement l'habitacle étriqué de la modeste R8. Cette recette avait déjà été essayée quelques années auparavant sur la petite Fiat 500, ou plutôt sur son clone fabriqué en Allemagne par NSU-Neckar.

En quête d'identité

Créée en 1873 pour fabriquer des machines à tricoter puis des cycles et des automobiles, la firme NSU (Neckarsulm Strickmaschinen Union) file un mauvais coton et fait faillite en 1928. Ses créanciers vendent alors les usines de Neckarsulm et de Heilbronn à Fiat qui, dès 1922, avait cédé à NSU ses licences de construction automobile. Après la Seconde Guerre mondiale, l'usine d'Heilbronn, une fois reconstruite, va produire des Fiat sous la marque Fiat-NSU. Bien entendu, il est tentant pour la firme allemande de fabriquer la *Nuova 500* lancée en Italie en 1957 et produite peu après en Autriche

Quatre personnes peuvent prendre place à bord... sur de courts trajets !



par Steyr-Püch sous le nom de Fiat-Steyr 500. En plein redressement économique, le marché allemand, déjà dominé par l'incontournable VW Käfer (la célèbre Coccinelle), propose encore quantité de petites voiturettes (Goggomobil, Isetta BMW, Zündapp Janus, Messerschmitt KR200) en face desquelles la NSU-Fiat 500 présente bien des atouts. À commencer par une conception rationnelle due à Dante Giacosa et par des composants fabriqués en grande série. Appelé comme consultant à Heilbronn, le fameux ingénieur Antonio Fessia se charge d'adapter la Fiat 500 aux goûts germaniques en s'inspirant de l'Autobianchi Bianchina, lancée en 1957 sur le marché italien. Tout se complique lorsque NSU décide de retenter sa chance comme constructeur automobile en dénonçant les accords passés en 1928 avec Fiat. De procès en négociations, NSU poursuit seul sa route et, en quête d'identité, Fiat rebaptise tout simplement sa filiale du nom de la rivière Neckar coulant près des usines. Tout d'abord, la gamme est constituée de la 600 Jagst, copie conforme de la Fiat 600 D, et de l'Europa, très semblable à la berline 1100 *Lusso* italienne. Présentée au printemps 1959, la NSU-Fiat Weinsberg 500 (la marque NSU figure encore sur les catalogues d'époque) est commercialisée en deux versions totalement recarrossées : un coupé 2+2 places caractérisé par une vitre de custode panoramique, et un coach 4-places curieusement baptisé Limousette. Vendus au même prix de 3 840 DM, taxes et chauffage inclus, ils se distinguent de la *Nuova 500* par leur finition, leur peinture deux tons et surtout par les extrémités de leurs carrosseries considérablement redessinées. Dotée de la dernière évolution du petit bicylindre de 499,5 cm³, la 500 Weinsberg, dans ses deux versions, sera produite jusqu'en 1963 à 6 228 exemplaires.

Exclusivités parisiennes

« *Presque toutes les Weinsberg 500 ont été uniquement commercialisées sur le marché allemand car des taxes dissuasives en grevaient le prix à l'export et en France, notamment, où elles étaient affichées 5 850 francs en 1961 alors que la Fiat 500 italienne ne coûtait que 4 500 F et la Renault Dauphine 5 700 F.* », me fait remarquer Jean-Jacques de Galkowsky, grand spécialiste de la Fiat 500 et de tous ses

**L'IMPORTATEUR PARISIEN N'A PAS DÛ ÉCOULER
BEAUCOUP DE FIAT WEINSBERG EN RAISON
DU PRIX ÉLEVÉ DU MODÈLE EN FRANCE...**



dérivés, en sortant sa Weinsberg du garage. Importée en France par André Chardonnet, la gamme Neckar va même comporter un temps des modèles exclusifs, créés à l'initiative du dynamique "Doudou" comme le cabriolet St Trop, sur base de Fiat 1200 ou le coupé Mistral 1500 TS extrapolé des Fiat 1300/1500, construit par Siata sur dessin de Michelotti, modèles dont je vous reparlerai un de ces jours... Malgré tout son bagout et ses talents de vendeur, l'importateur parisien n'a pas dû écouler beaucoup de Weinsberg 500 dans l'Hexagone, sinon auprès d'une clientèle furieusement snob. Si le mot hybride est aujourd'hui dans l'air du temps, au moins concernant la motorisation, il s'applique aussi à la Neckar 500 Limousette, mais cette fois pour le style. On dirait vraiment

qu'on a décapsulé la partie supérieure de l'habitacle d'un Fiatou pour le déposer délicatement sur la base d'un cabriolet dont la poupe aurait des accents d'Autobianchi Bianchina. Bien sûr, on ne peut manquer la partie avant, morceau de bravoure garanti pur kitsch qui puise son inspiration aussi bien dans les castels tarabiscotés de Louis II de Bavière que dans les chopes de bière ouvragées des brasseries souabes.

La teutonne donne le ton

Sûr que vous n'oublierez pas ces visières de phares aux airs sourcilleux ni cette calandre factice d'Alfa Romeo propres à terroriser les jurys des concours d'élégance si, d'aventure, la Limousette y montrait sa tête ! Au fait, cette >

**Succès assuré en ville
au volant du fiatou
revisité qui se
distingue aussi par
sa belle maniabilité.**

**Choc des cultures
entre le compteur
"oreille de souris"
de Fiat 500 et le
grand volant avec
cerclo-avertisseur
"à l'américaine".**

POINTS FORTS

- ▶ Petite gueule inimitable
- ▶ Présentation coquette
- ▶ Fiat exclusive (en France)
- ▶ Reine des villes
- ▶ Mécanique fiable et bien connue

POINTS FAIBLES

- ▶ Style discutable
- ▶ Coffre riquiqui
- ▶ Pièces spécifiques introuvables
- ▶ Cote soutenue



Le style de la poupe est plus conventionnel que celui de la face avant. Les feux sont repris de la berline Fiat 1100 Gran Luce.

ACHETER UNE FIAT-NECKAR 500

Ce qu'il faut savoir

Pas facile à débusquer, la coquine ! D'après le Club Fiat 500 et dérivés, il n'y en aurait pas plus d'une demi-douzaine connues en France...

et pas forcément roulantes ! À vérifier avant tout coup de cœur : la corrosion qui frappe tous les soubassements, les tours des ailes (intérieur et extérieur), le fond du coffre avant sous la roue de secours, les encadrements des vitrages

et les entrées de portes. Équipée d'un toit ouvrant de toile forcément peu étanche, une voiture mal stockée peut aussi être gangrenée de l'intérieur : garnitures, sellerie et planchers. Les pièces de carrosserie spécifiques à ce modèle sont introuvables mais les feux arrière sont disponibles chez les spécialistes

Fiat. Sur le plan mécanique, aucun problème puisqu'il s'agit du bien connu bicylindre de la 500 accouplé à sa boîte à crabots dont tous les éléments se retrouvent facilement et à prix modérés.

Combien ça coûte ?

Faute de transactions récentes, difficile de fixer un prix raisonnable. À ce sujet, celui, déraisonnable, des Fiat 500 ayant grimpé (entre 12 000 € et 15 000 € pour les modèles les plus communs), on peut imaginer facilement 20 000 € pour un très bel exemplaire de Weinsberg 500.



1 La calandre factice (le moteur est à l'arrière) se veut sportive.

2 Cette poignée de portière porte bien son nom... Notez le bicolore assez kitsch de la finition.

Jean-Jacques de Galkowsky

Bien connu pour ses planches d'images très détaillées d'Auto-graphisme, mais aussi pour avoir créé en 1986 le Club Fiat 500 et dérivés, Jean-Jacques de Galkowsky ne pouvait pas passer à côté de la Neckar 500 Weinsberg : « Je possédais déjà plusieurs dérivés de 500 dans ma collection lorsqu'on m'a parlé d'une Weinsberg sous un hangar. Elle était complète et j'ai pu l'acheter à un prix modique. Il fallait la restaurer et comme je possédais alors deux Eden Roc, j'en ai échangé une contre la restauration de la Neckar chez un professionnel. Mon fils, qui avait quinze ans à l'époque, a fini de la remonter. On peut ne pas aimer son style mais elle ne laisse personne indifférent ! »

« Tout sauf l'indifférence ! »

calandre d'Alfa est-elle justifiée ? À vérifier de suite en ouvrant la porte suicide pour me glisser dans ce coquet petit boudoir. Le grand volant avec son cerclo chromé à l'américaine occupe presque toute la largeur du tableau de bord en tôle. Joliment peint en deux couleurs, ce dernier reprend les minuscules boutons et basculeurs familiers à tous ceux qui pratiquent le Fiatou au quotidien. Le compteur à visière et l'énorme cendrier de la taille d'une boîte à gants en sont les seuls ornements. Clé de contact au centre, la main droite cherche à tâtons la tirette du démarreur nichée avec celle du starter entre les deux sièges et, là-bas derrière, oh pas à plus d'un mètre, le bicylindre donne de la voix. D'une main, je dégrafe le toit ouvrant, ce qui limite un peu ses résonances et, de plus, m'offre une vue panoramique sur les palmiers azurés. Avant tout voiture de ville, la 500 détale avec vivacité entre deux feux rouges. À chaque arrêt, on sent que les conducteurs des véhicules voisins s'interrogent : « C'est drôle, on dirait bien une Fiat 500. Y en a beaucoup mais celle-là, y'a kek' chose de pas normal ! » Dans ces conditions, toujours rester zen, voire un peu hautain, sûr de la rareté du précieux engin, et se concentrer sur le passage des vitesses de cette fameuse boîte à crabots, en évitant de faire crac-crac-crabot afin de ne pas ruiner votre réputation supposée d'esthète automobile. Ultra maniable,



Réservoir d'essence, batterie et roue de secours, le compartiment avant est bien occupé !

freinant droit et fort, la petite teutonne d'adoption a gardé un zeste d'accent italien pour se faufiler *prestissimo* dans le dédale des villes. Mais, à moins d'être vous-même carrossier, il vous faudra juste éviter de la garer entre un SUV et un 4x4 pour ne pas retrouver ses coquettes extrémités remodelées dans un style regrettamment plus spectaculaire. De plus, il paraît que les concessionnaires Neckar sont aux abonnés absents...

Grand merci à Jean-Jacques de Galkowsky, bien connu pour ses talents de dessinateur et aussi pour ses connaissances en matière de Fiat 500 et de ses dérivés.



Une fois basculé, le capot moteur (dont vous noterez le sens d'ouverture inhabituel) dévoile le petit bicylindre Fiat.

Caractéristiques techniques

FIAT-NECKAR 500 WEINSBERG "LIMOSETTE", 1961

Moteur 2-cylindres en ligne en porte-à-faux AR, 499,5 cm³ (67,4 x 70 mm), 21,5 ch SAE à 4 600 tr/min, 3,1 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 7,1 à 1, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, 1 arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 2 paliers, 1 carburateur inversé Weber de 26 mm, refroidissement par air.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses à crabots.

Direction à vis et secteur, sans assistance.

Freins tambours AV/AR, sans assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec triangles et ressort à lames transversal ; AR par bras oscillant et ressorts hélicoïdaux. AV/AR amortisseurs hydrauliques télescopiques.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, coach "limousette" 2 portes avec toit ouvrant, 4 places.

Dimensions longueur 3,08 m, largeur 1,35 m, hauteur 1,34 m, empattement 1,84 m, voies AV/AR 1,12/1,13 m.

Roues jantes tôle, pneus 125 x 12.

Poids (à vide) 525 kg.

Vitesse maxi (usine) 95 km/h.