AUTO RETRO

MENSUEL N° 148/DECEMBRE 1992/35 F

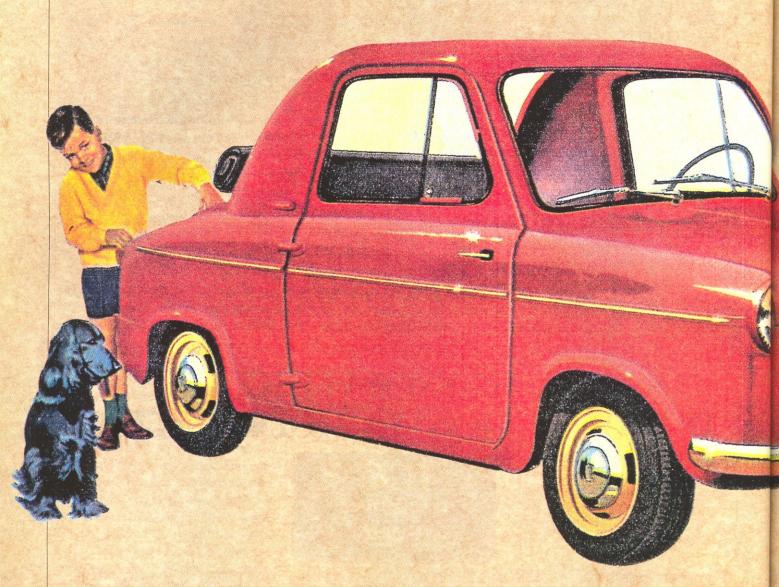






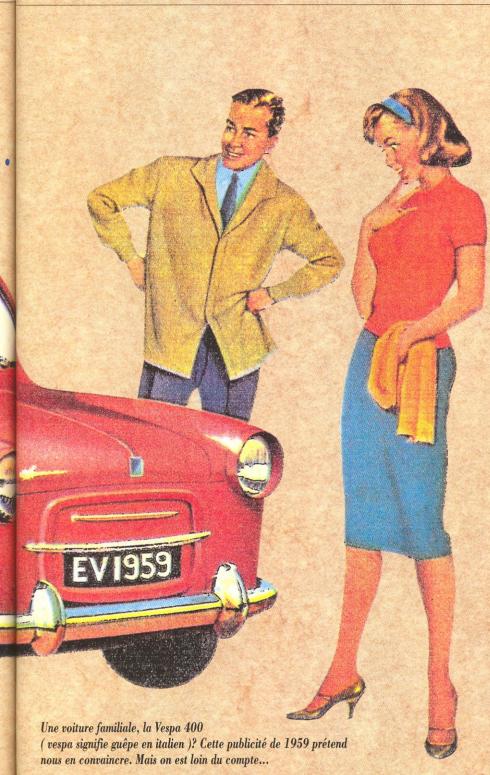
VESPA 400

VESPA 400 UNE "GUEPE" TROP PRÉCOCE...



Petit génie malicieux et pétaradant, la Vespa 400 aurait pu trouver sa place dans un dessin animé de Walt Disney. On pense naturellement à un rôle de lutin à roulettes dans Blanche Neige et les Sept Nains. Mais c'est vers Janus qu'il faut se tourner pour caractériser l'étrange personnalité de cette création de Piaggio et surtout l'énigmatique objectif de ses concepteurs. Car, à l'image du célèbre dieu romain, la Vespa 400 possède deux visages. Faites votre choix...





e fait, on peut se contenter de la considérer comme un "microcar" et dans ce cas, il s'agit d'une grande réussite, aussi bien sur les plans technique et esthétique que commercial. La Vespa 400 demeure d'ailleurs la seule réalisation réussie du genre dans notre pays. En revanche, si on l'aborde sous l'angle d'un projet de voiture urbaine de grande diffusion, ayant pour ambition de s'attaquer au marché de la voiture populaire de la fin des années 50 (où les positions de la concurrence étaient très fortes), alors l'échec commercial s'inscrit en filigrane dans sa destinée.

En vérité, la Vespa 400 avait 40 ans d'avance et peutêtre même plus. Une publicité la présentait comme " la voiture la mieux adaptée à la vie moderne ". Oui, mais celle de l'an 2000, serait-on tenté d'ajouter. Car la minivoiture, exclusivement urbaine, relève aujourd'hui encore de la prospective. Ainsi en est-il des actuels concept-cars tels que la Renault-Matra "Zoom" et la Citroën "Citela" récemment exposées au Mondial de l'Automobile de Paris. Certes, l'échéance semble se rapprocher. Les études des constructeurs sont très avancées. Et l'on a remarqué la place accordée cette année à la Porte de Versailles, aux voiturettes sans permis, dont les dix principaux constructeurs français présentaient des produits évolués se rapprochant de plus en plus des "vraies" automobiles. Mais le marché, de l'ordre de 10.000 unités par an, demeure encore très marginal. Et l'on ignore quelle sera l'audience de la

voiture urbaine de demain. Le mini-moteur diesel, qui a aujourd'hui remplacé le moteur à 2 temps, sera lui-même supplanté par l'énergie électrique, à condition, bien sûr, que les problèmes d'autonomie et surtout de recharge des batteries soient résolus, dans l'intervalle, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui...

Une " actrice déterminante " ?

Présentée le 26 septembre 1957 au Pré Catelan et vedette du Salon de Paris, la Vespa 400 sera saluée par la presse "comme une future actrice déterminante du marché français de l'automobile". Il faut dire que le constructeur n'a pas hésité à associer Juan Manuel Fangio, Jean Behra et Louis Chiron aux journées d'essais organisées à l'intention des journalistes sur la Côte d'Azur. Le spectacle du quintuple champion du monde, légende vivante du sport automobile, au volant de la Vespa 400 en dérapage contrôlé dans les lacets de la Corniche monégasque, frise aujourd'hui le surréalisme: quelque chose comme Apollon dans une voiture à pédales...

La presse mettra l'accent sur le caractère "populaire" de la voiture et l'actualité de son lancement, liée aux nouvelles menaces de restrictions de carburant venant après celles de la crise de Suez. L'objectif du constructeur est de produire 100 voitures par jour et l'adversaire principal est tout désigné : la 2 CV Citroën. Le défi est de taille. Mais, conscient des besoins liés à la "motorisation de masse", propre à cette période et influencé par le succès des voitures "minimales" en Allemagne comme la Goggomobil ou autres Goliath, Vespa s'est lancé résolument dans l'aventure. L'objectif vise ni plus ni moins à prendre tout ou partie du marché urbain de la 2 CV avec une voiture moins encombrante, plus maniable et esthétiquement plus agréable : les statistiques d'utilisation d'une voiture en milieu urbain prouvent que deux places suffisent amplement à cet usage.

Fiat vient d'ailleurs de lancer sa "Nuova" 500, dont la longueur est inférieure à 3 mètres (2,95 m) et Renault étudie depuis quelque temps (mais sans conviction) une 2 CV (2 places) à moteur arrière. La Régie est donc très attentive à l'accueil que le public réservera à la Vespa, élevée en somme au rang d'étude de marché en grandeur réelle et... gratuite! En attendant, interdiction est faite au réseau Renault de distribuer la "guêpe"... Citroën, pour sa part, prépare sa riposte à un éventuel succès de la Vespa sous la forme d'une 2 CV modernisée: plusieurs études de carrosseries sont engagées à l'époque, faisant appel aux matières plastiques.

Mais la guerre des 2 CV n'aura pas lieu. Pour une raison fondamentale qui semble avoir échappé aux marketeurs de Vespa, dont les sondes socio-psychologiques se révéleront nettement moins fiables que la mécanique de la "guêpe": l'erreur porte en fait sur la mono-fonctionnalité de la voiture et son caractère exclusivement urbain. Or, l'essor d'un tel marché n'est pas encore venu. Le succès commercial des voitures populaires de grande diffusion a toujours tenu (jusqu'à présent, en tout cas) à leur polyvalence : l'exemple de la 2 CV Citroën est éloquent ; conçue pour

POPULAIRE

les campagnes, cette "paysanne" rustique a réussi à conquérir les villes et même le Quartier Latin, pour devenir un véritable mythe. Ses principales qualités - économie et caractère pratique - l'ont emporté sur son style plutôt dévalorisant et son relatif encombrement, à une époque où les villes étaient loin d'être saturées.

Question de cible

A l'opposé, la Morris Mini, conçue pour la ville, se présentait et se présente encore (car elle se vend toujours, 33 ans après sa naissance!) comme une voiture parfaitement utilisable sur route. La Mini, voilà bien l'exemple de ce qu'il fallait faire! Il est vrai que les ingénieurs du génie d'Issigonis ne courent pas les rues... Le succès exceptionnel de ces deux créations (la 2 CV et la Mini) pourtant si différentes, tient à trois qualités fondamentales qui leur sont communes: l'économie, la polyvalence et une très forte personnalité - qui les rend attachantes et en fait des produits familiers auxquels la société peut aisément s'identifier.

Du reste, une touchante publicité de 1958 mettant en scène une famille avec enfants et bagages s'installant dans la Vespa (!) montre bien les hésitations du constructeur quant à la cible à prospecter. De même, son insistance à mettre en exergue les qualités routières de la voiture, particulièrement en montagne (pour démontrer sa nervosité, pourtant bien modeste) révèle sa lucidité quant au problème de la polyvalence.

LA VESPA 400 AUX ENCHRES

Quelques résultats récents :

Face à une démarche "marketing" aussi floue, on en vient à se demander à qui Vespa destinait vraiment sa voiture. Sans doute à une partie de la clientèle des scooters qui aurait trouvé là un moyen de transport plus confortable ; à des jeunes encore pour lesquels la Vespa aurait représenté un premier pas vers la motorisation à quatre roues, étape intermédiaire avant l'achat d'une voiture plus "conséquente"; mais n'oublions surtout pas les femmes : la publicité "maison", très orientée vers le beau sexe le prouve à l'évidence. Miss France 1959 sera d'ailleurs mise à contribution ; étonnant sosie de Bardot, on la verra poser, jaillissant de la voiture découverte... C'est bien le marché de la "seconde voiture" à usage urbain qui était visé en priorité.

La conception d'ensemble de la voiture cumule aussi un certain nombre de handicaps, difficilement surmontables. L'architecture à trois volumes, qui limite l'espace intérieur, apparaît bien une erreur : la Fiat 500, la 2 CV Citroën et la Morris Mini sont toutes des "deux volumes".

Le moteur "deux temps" n'était pas davantage fait pour crédibiliser la voiture, ni attirer la clientèle française, rétive culturellement à l'utilisation de ce type de mécanique sur une automobile, à la différence de l'Allemagne où l'on croisait sur les routes de campagne une foule de voitures "minimales" mues par des moteurs "deux temps".

En outre, la consommation excessive de ce moteur, lors de la première année de production, donnera à la voiture une réputation d'appétit d'ogre que les améliorations ultérieures auront du mal à corriger.

D'après une étude comparative, publiée par l'Auto Journal, en 1960, la Vespa consommait ainsi une moyenne de 5,2 litres aux 100 kilomètres, contre 5,1 litres à la 2 CV et 4,7 litres à la Fiat 500. Quoique symbolique, la différence n'en était pas moins significative... Et même si elle put revendiquer le titre envié de la voiture la moins chère du marché français, le public jugea son prix excessif. Ceci est probablement révélateur de l'image qui était la sienne dans l'esprit des Français, à savoir celle d'une " voiturette ". Vendue 365.000 F (anciens) en 1957, elle n'était pas loin de la 2 CV, proposée à 374.000 francs en version 375 cc (beaucoup moins performante, en comparaison). En version 425 cc, la Citroën était vendue 403,000 francs : la vieillissante 4 CV Renault était commercialisée, quant à elle, à 399.000 francs en version " Affaires " très dépouillée et 481.000 francs en version "Sport" (!), c'està-dire... normale. Plus tard, l'écart se creusera à la faveur du renchérissement de la 2 CV et de la disparition de sa version 375 cc: 3.720 francs (nouveaux) pour la Vespa en 1960 contre 4.700 francs pour la Citroën (et 4.230 francs pour la Fiat 500). A signaler encore que, sur le marché de l'occasion, la décote de la Vespa se révèlera sensiblement plus importante que celle de ses concurrentes, un autre indice de son absence "d'image".

Elle ne sera pas aidée non plus par son réseau de distribution peu dense, peu dynamique et peu efficace : 28.000 exemplaires environ seront vendus en quatre ans, de 1957 à 1961. Et quelques tentatives à l'exportation, vers l'Amérique du Nord, le Vénézuela, l'Afrique du Sud et l'Australie ne connaîtront pas le succès escompté.

Un examen détaillé de la conception de la Vespa 400 trahit bien ses origines : la griffe Piaggio est très présente. Si le scooter Vespa a été conçu comme une auto à deux roues, on peut en déduire que la Vespa 400 est bien plutôt un scooter fermé à quatre roues. Tout, à commencer par les petites roues, révèle la spécialité et les limites de son concepteur. Cette voiture n'est pas l'œuvre d'un constructeur automobile et cela se voit.

Projetée et développée en Italie, sous la responsabilité de l'ingénieur en chef Carlo Carbonero, pourquoi ne sera-telle construite qu'en France? Fiat, dont la fonction hégémonique dans la péninsule ne date pas d'aujourd'hui, s'y serait vraisemblablement opposé pour mieux protéger sa petite Nuova "500" lancée la même année.

La Vespa aurait-elle eu plus de chances face à cette concurrente plus spacieuse, équipée d'un moteur 4 temps très économique et vendue très bon marché, que face à la 2 CV ?...

Toujours est-il que la société française ACMA (Ateliers de Construction de Motocycles et d'Accessoires) héritera de la "guêpe". Créée en 1951 par un groupe financier pour construire en France, le scooter Piaggio sous licence,





Photo de gauche: relativement spacieuse, par rapport à son encombrement extérieur, la Vespa demeure néanmoins une stricte deux places. Photo de droite: la ville constitue son vrai terrain de prédilection. Sur route, c'est autre chose... Hélas, pour elle, ses concurrentes de l'époque offraient une tout autre polyvalence ; à commencer par la 4 CV Renault. Photo ci-dessous: un jouet pour adulte? Oui, mais un jouet de collection. Dans l'histoire de la motorisation

de masse française, elle a





POPULAIRE

elle était installée à Fourchambault dans la Nièvre, dans une usine qui sera rachetée plus tard par le constructeur de poids lourds Unic (filiale française... de Fiat).

Une guêpe chez Facel...

Homogène dans sa conception comme dans sa ligne, la Vespa 400 suscite la sympathie. Ni belle, ni laide, elle est " différente". En tout cas, le dessin de cette coque autoportante - construite en sous-traitance chez Facel - n'a ni la maladresse, ni l'aspect déséquilibré qui affectent souvent les microcars. Sa silhouette de gros jouet et son look de puce espiègle la rendent attachante. Certes, quelques détails choquent un peu ; les feux arrière, notamment, semblent sortis d'un bazar " tout à 1 F. " des années 60. L'aspect extérieur ne changera pas à deux exceptions près : les clignotants quitteront le panneau de custode pour les ailes, fin 1959, tandis que les pare-chocs seront modifiés au même moment : plus résistants et chromés, ils perdront aussi leurs butoirs, qu'ils retrouveront au Salon de 1960 sous la forme de longues crosses profilées. Les nuances de peintures sont très diversifiées et la palette offre notamment un choix de neuf couleurs claires (trois bleus, deux verts, deux blancs, un rouge et un gris).

Mais le coffre à l'avant est inexistant, le peu de place disponible étant occupé par la batterie, logée derrière la fausse calandre et accessible de l'extérieur (ainsi que le bocal de liquide de freins) grâce à un "tiroir". Au Salon 1959, les carrossiers Pichon-Parat présentent une version modifiée en voiture de plage à quatre places, très réussie et qui sera fabriquée en 14 exemplaires.

L'intérieur, envahi par la tôle peinte, est d'une pauvreté spartiate qui n'a d'égale que celle des premières 2 CV Citroën. Ce dénuement excessif n'épargne pas les sièges, rustiques à souhait. Ce défaut sera corrigé en 1960 : les sièges mieux rembourrés seront désormais recouverts de

EVOLUTION DU MODELE

Salon 1959 / année-modèle 1960 modifications principales :

- Pneus 4.40.
- Pare-chocs chromés plus résistants.
- Butoirs de pare-chocs livrés contre supplément.
- Clignotants placés dans les ailes.
- Mélangeur semi-automatique.
- Sièges mieux rembourrés et garnis de simili-cuir.
- Portes garnies de tissu et de simili (version luxe).
- Une seule bobine Ducellier à avance variable.
- Embrayage plus progressif.
- Nouvel étagement de la boîte : 1ère plus courte.

Modèle "GT" (1960/61):

- Boîte 4 vitesses (1ère non synchro).
- Mélangeur entièrement automatique.
- Pompe à huile en bout de vilebrequin avec débit réglé par une tige en fonction de l'ouverture du papillon de carburateur.
- Allumeur vertical plus accessible.

Salon 1960, année-modèle 1961 :

- tous modèles : grands butoirs de pare-chocs montés en série avec crosses verticales profilées. simili-cuir, de même que les garnitures de portes. Mais le même petit tachymètre de moto fera, jusqu'à la fin, office de tableau de bord et la boîte à gants ne recevra de couvercle que sur la version "GT", peu de temps avant le chant du cygne de la série...

Autre preuve (si l'on peut dire) de l'avance de la Vespa sur l'évolution de la société : c'est une voiture " non fumeurs ", dépourvue de cendrier... On regrette aussi l'absence de jauge à essence. Le starter manuel jouxte le frein à main et le levier de vitesses est situé au plancher. L'accessibilité aux places avant est bonne. Mais on n'ose parler de places à l'arrière : la voiture n'est pas une "2+ 2", mais plutôt une "2 + 1 sac"... L'espace pour les jambes s'avère correct grâce à une direction à crémaillère suspendue très haut. La capote, qu'il convient de rouler avec précaution pour ne pas endommager la "lucarne" en mica est nécessaire à l'aération par forte chaleur, car les vitres latérales sont fixes. Des glaces coulissantes seront heureusement montées à partir de 1960. La visibilité est très mauvaise vers l'arrière et médiocre vers l'avant, compte-tenu de l'épaisseur des montants de pare-brise. La roue de secours, enfin, est disposée sous le siège du passager.

Côté moteur...

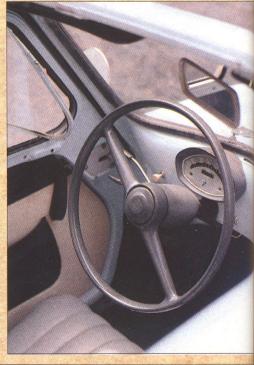
Le moteur, disposé en porte-à-faux arrière, est un bicy-lindre 2 temps de 393 cm3, carré (comme sur les scooters) et incliné de 20 degrés. Il est refroidi par air forcé. Originalité, l'admission se fait par le carter, avec le vilebrequin dans le rôle de distributeur rotatif. Sa puissance, de 14 chevaux à 4.350 tours/minute est assez décevante pour un deux temps. Il convient encore de souligner la pauvreté du mélange (2 %) et l'équipement électrique en 12 volts. Fixée par quatre boulons à son berceau, la mécanique est aisément démontable. L'ouverture du capot réserve une vue assez étrange : la turbine dessine un grand escargot oblique, tandis que le moteur, incognito, disparaît complètement sous son carter de refroidissement.

Jusqu'au Salon 1959, la Vespa sera équipée d'un dispositif manuel de mélange de l'huile à l'essence, tout à fait inadapté à un objectif de diffusion de la voiture auprès d'une large clientèle, surtout féminine. Ce système de doseur-jaugeur placé dans l'orifice du réservoir sera remplacé par un mélangeur semi-automatique qui cédera luimême la place au Salon de 1960 à un mélangeur entièrement automatique sur le modèle "GT"; une pompe à huile placée en bout de vilebrequin alimente le moteur en fonction de l'ouverture du papillon du carburateur. Mais il est bien trop tard!

La boîte de vitesses à trois rapports, dont le premier n'est pas synchronisé, convient à la circulation urbaine, mais ne suffit pas sur la route, pour peu que le profil se révèle éprouvant pour la faible puissance du moteur et le couple insignifiant (2,6 Mkg). Ceci ne concourt pas non plus à la sobriété de la voiture. Il faudra également attendre le modèle GT, dont c'est la principale caractéristique, pour voir enfin la voiture équipée d'une boîte à quatre vitesses.

Toujours au chapitre des points faibles de la voiture, les







Photos ci-dessus et à droite : proche par l'esprit des "Microcars" la Vespa s' en distinguait nettement par son style élégant et ses proportions idéales. On est très loin des infâmes brouillons concoctés dans les arrière-cours par des bricoleurs sans talent, versés par malheur dans l'automobile Lilliputienne. Quoiqu' on en pense, la "400" relevait d'un concept plutôt homogène. Mais il était peut-être trop tôt pour elle... Photo de gauche : le dépouillement monacal de l'habitacle s'inscrit dans la digne tradition des "voiturettes" économiques de l'après-guerre.





pièces détachées sont d'un coût élevé : à titre d'exemple, le prix de l'ensemble vilebrequin-bielles est de 265 francs (de l'époque) et celui d'un pare-chocs de 75 francs, contre, respectivement, 167,50 francs et 37 francs pour une Fiat 500...

En revanche, ACMA innovera sensiblement en matière de garantie en portant, en 1960, sa garantie sur le moteur à deux ans, ou 50.000 kilomètres, ce qui était exceptionnel à l'époque. Preuve de la confiance du constructeur dans sa mécanique qui, il est vrai, était tout à fait fiable.

Les performances sont honnêtes, compte tenu de la cylindrée, même si l'on peut s'attendre à mieux de la part d'un moteur 2 temps, compte tenu de la légèreté de la voiture (360 kilos): 90 km/h en pointe et le kilomètre départ arrêté en 55,4 secondes, contre 100 km/h et 51,6 secondes

TECHNIQUE

MODELE 1957/59

MOTEUR: 2 cylindres en ligne (2 temps), incliné à 20°, 2 cv fiscaux; 393 cm3 (63 x 63 mm); taux de compression: 6,4 à 1 puis 6,8 à 1; 14 ch à 4.350 t/mn; couple maxi: 2,6 Mkg à 2.100 t/mn; 1 carburateur Solex horizontal type 26 AHCD; électricité: 12 volts; refroidissement par air.

TRANSMISSION: embrayage monodisque à sec; boîte à 3 rapports (1ère non synchro).

DIRECTION: à crémaillère suspendue.

DIMENSIONS: longueur 2,84 m; largeur 1,27 m; hauteur 1,25 m; poids 360 kilos; empattement 1,69 m; voies 1.10 m.

PERFORMANCES: vitesse maxi: 90 km/h; 400 m d.a.: 28,4 sec.; 1.000 m d.a.: 55,4 sec.; consommation: 7 litres/100 en ville, 5 à 8 litres sur route selon modèle et utilisation.

PRODUCTION TOTALE: 28.000 exemplaires.
PRIX DE L'EPOQUE:

1957 : "Normale " 345.000 F ; Luxe 365.000 F. 1960 : Normale 3.390 NF ; Luxe 3.720 NF ; GT 3.850 NF. pour la Fiat 500. Bien sûr, c'est nettement mieux que la 2 CV, qui est une contre-référence en la matière.

En ville, la Vespa 400 apparaît imbattable. Dotée d'un gabarit réduit (elle affiche 2,84 mètres de long), extrêmement maniable grâce à un rayon de braquage de 3,85 mètres et à une direction douce et légère (" elle se manœuvre avec deux doigts" dixit Fangio), assez nerveuse, confortable grâce à ses quatre roues indépendantes, elle n'a qu'un défaut : son moteur est bruyant et la voiture est mal insonorisée. Le démarrage est parfois capricieux, au moins sur les premiers modèles.

La route n'est pas son terrain de prédilection. Tenue de cap ondoyante, due à un train avant très léger et à une direction qui trouve ici ses limites, grande sensibilité au vent latéral provoquant des écarts importants, tenue de route très survireuse, freinage délicat en charge, tout ceci ne crée pas une atmosphère de sécurité à l'intérieur, surtout quand on se fait doubler par un camion!

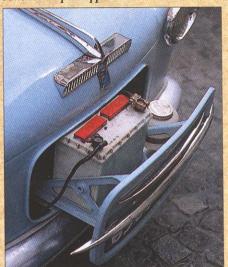
La consommation à la vitesse maximale atteint 8,15 litres aux cent sur la première version; elle descendra à 7,5 litres (en 1960) après les améliorations apportées à la carburation par le constructeur.

Afin de populariser sa voiture, ACMA l'engagera dans des compétitions régionales, où elle remportera quelques victoires dans une classe peu disputée (moins de 500 cm3). Surtout, elle participera au rallye de Monte Carlo où les trois voitures engagées figureront à l'arrivée. Enfin, elle réalise un raid "touristique" Paris-Moscou-Paris plutôt original dans le contexte politique de l'époque: 7.214 kilomètres sont couverts à 62 km/h de moyenne pour une consommation de 5,85 litres/100 kilomètres.

Petite voiture pleine de charme, agréable à conduire en ville, simple et robuste, la "guêpe " demeure assurément la reine des microcars français. Elle avait tout pour réussir. Il ne lui a manqué qu'un seul élément du succès : le marché...

Photo de droite: la turbine de refroidissement semble plus volumineuse que le moteur lui-même. Ce relatif effacement est bien à l'image de la puissance disponible... Photo ci-dessous:

un mode de rangement original pour la batterie. On peut applaudir...

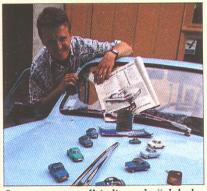


LES COPAINS D'ABORD

Lancé le 26 septembre 1992, au Pré Catelan, 35 ans jour pour jour après la présentation du modèle, le "Club des 400 coups " réunit propriétaires et amoureux de la "guêpe " à roulettes. Il est animé par Nicolas Courtonne et François Alain et se définit avant tout comme une confrérie de copains. Les frimeurs et les spéculateurs sont priés de s'abstenir...

Son adresse:

BP 17, 77426 Marne la Vallée, Cédex 2.



Comme son nom l'indique, le "club des 400 coups" s'adresse à des amateurs adultes restés très jeunes d'esprit. Leur cri de ralliement? "wap-doo-wap", bien sûr...

Combien en reste-t-il en état de marche, aujourd'hui ? 3.000 peut-être. Quelques-unes roulent encore dans Paris, en usage courant.

S'il manque encore une Vespa 400 à votre collection, n'hésitez pas à en commander une au Père Noël (vous aurez peut-être plus de chances qu'en vous adressant à votre banquier, en ces temps de conjoncture déprimée...). Car il s'agit bien là d'un jouet pour adulte, d'un jouet automobile que l'on recommandera à tous ceux qui ont gardé la fraîcheur de leur adolescence... "Wap doo wap"...

GILLES BONNAFOUS - PHOTOS : DANIEL DENIS