AUTOMOBILIA

N° 34

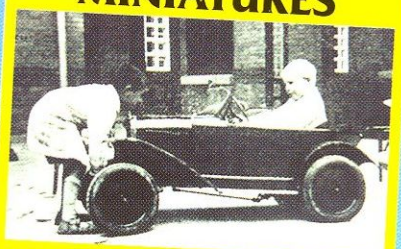
FÉVRIER 1999
31 FF/4,73 € - 215 FB

AUTOMOBILIA

L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE

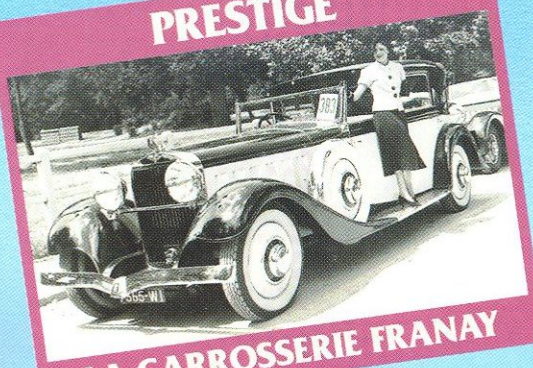
PLUS DE 180 DOCUMENTS D'ÉPOQUE

MINIATURES



LA CITROËNNETTE HP 5

PRESTIGE



LA CARROSSERIE FRANAY

ANNÉES CINQUANTE

LA VESPA 400

LA JUVAQUATRE

M 3310 - 34 - 31,00 F

Ci-dessus.
Durant toute sa courte carrière, la Vespa 400 est certes la plus petite, mais non la moins élégante des voitures françaises. Les clichés d'usine ne manquent pas de tirer parti de cet incontestable atout.

La VESPA 400

LA PETITE AUTO DE FOURCHAMBAULT

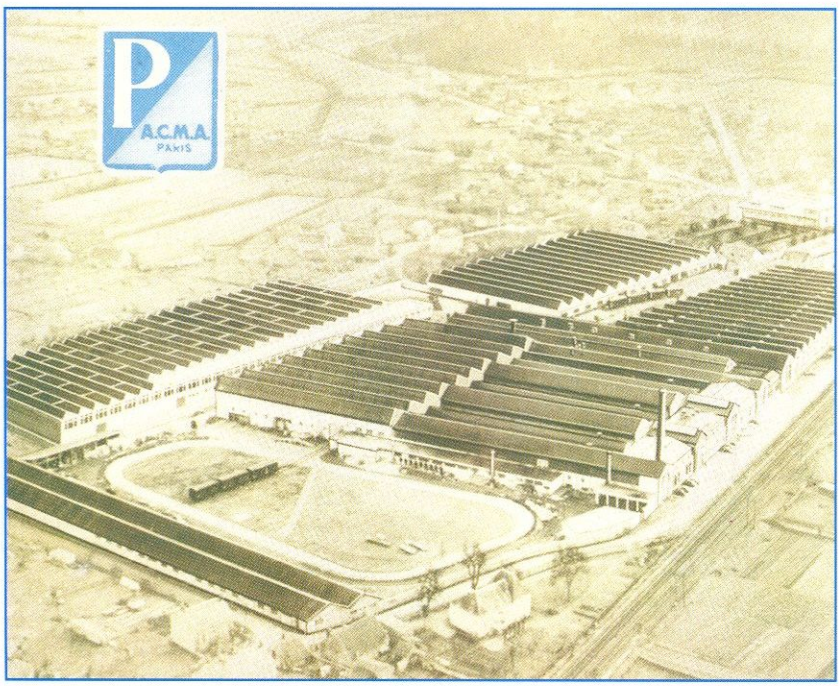
Au 44e Salon de l'Automobile de Paris, du 3 au 13 octobre 1957, Porte de Versailles, un nouveau constructeur d'automobiles fait son entrée officielle : Acma. Il y expose une élégante petite auto, la Vespa 400.

Jean GOYARD

CES INITIALES signifient à l'origine Ateliers de construction de motocycles et accessoires. La société fabrique, sous licence, le scooter italien Vespa produit par Piaggio à Gênes, dont elle est la filiale française. La diffusion en est assurée par un réseau très dense, qui compte pas moins de 1 200 agents à l'époque du lancement de la Vespa 400. L'apparition de cette petite auto oblige d'ailleurs à modifier les termes de la raison sociale : Acma désigne désormais les Ateliers de construction de motocycles et automobiles.

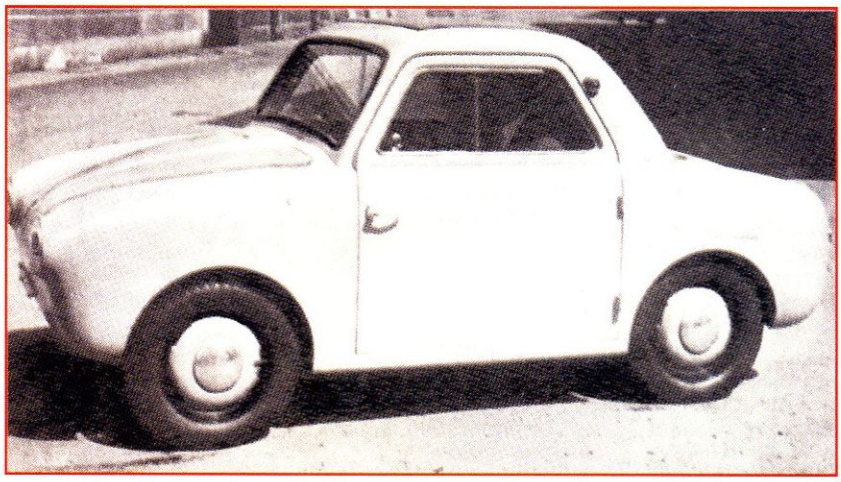
Aux origines de l'Acma

Devant le succès que rencontre le scooter Vespa en Italie (ainsi que le Lambretta d'Innocenti à Milan, l'éternel concurrent) et la percée qu'il commence à faire en France, l'Acma est donc créée à l'automne 1950. Son siège est au 14 de la Rue de Lubeck à Paris, dans le seizième arrondissement, le président de la société étant le prince Marc de Beauvau-Craon (1921-1982). Dans un premier temps, Acma se limite au montage des scooters Vespa dont les pièces viennent d'Italie. Pour ce faire, la Société reprend une usine d'aéronautique dénationalisée de la SNCAC (Société nationale de constructions aéronautiques du Centre) à Fourchambault (Nièvre). Trois cents ouvriers sont embauchés et les premiers scooters sortent dès mars 1951. Le succès est immédiat : près de 9 000 scooters sont produits à Fourchambault en 1951 et plus de 28 000 en 1952. Entièrement français à partir de cette année, ils sont cependant la copie conforme de leurs homologues transalpins. La production ne cesse de grimper : fin 1956, plus de 240 000 scooters Vespa ont été construits, auxquels s'ajoutent 4 000 tri-



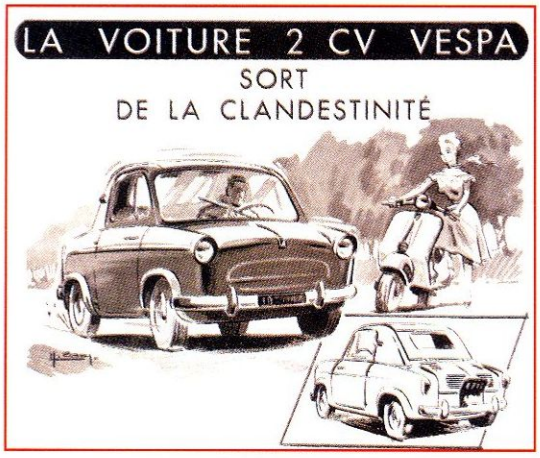
Ci-contre.
Lors de la sortie de la Vespa 400, à l'automne 1957, l'usine de Fourchambault emploie environ 2 000 personnes (ouvriers, techniciens, maîtrise), produit 250 scooters par jour, possède un parc de 600 machines-outils et couvre une surface de plus de 40 000 m². L'année précédente, 60 000 scooters sont sortis de l'usine nivernaise, production qui chute à 45 000 l'année suivante. La Vespa 400 doit compenser cette régression.

Ci-contre.
En dépit d'une qualité très relative, ce document a le mérite de présenter l'ancêtre directe de la Vespa 400, la Siata Mitzi. En dépit d'une évidente similitude de volumes, ce prototype est loin de posséder l'élégance de sa descendante.



porteurs Ape. Les effectifs sont alors de 2000 personnes. Mais en 1957, cette période euphorique prend fin, et les ventes des deux roues motorisés de plus de 50 cm³ (vélomoteurs, scooters et motocyclettes) s'écroulent en France. En effet, la guerre d'Algérie retient sous les drapeaux une notable partie de la jeune clientèle masculine ; de même, le rationnement de l'essence dû à la crise de Suez, deux hausses successives de la TVA, puis le coût prohibitif des assurances et la perspective du permis de conduire pour les 125 cm³ jouent à cet égard un rôle décisif.[1]

1. Il devient obligatoire l'année suivante, le... 1er avril !



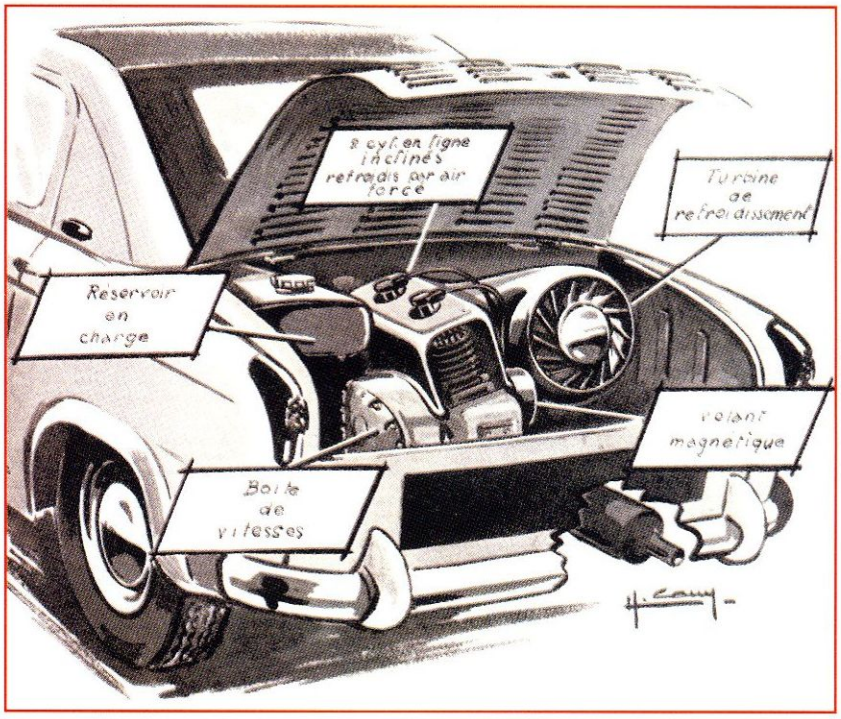
Gestation italienne...

Entretemps, à Gênes, Piaggio s'intéresse à la petite voiture populaire : cet intérêt est peut-être la cause où la conséquence de la reprise de la Siata de Turin, ou encore le succès des Fiat Topolino, puis des 600. Toujours est-il que Siata a développé la Mitzi, une deux places à coque autoporteuse, animée par un moteur arrière bicylindre en ligne à quatre temps et à soupapes latérales, d'une cylindrée de 434 cm³ L'ensemble ne pèse que 395 kg et atteint 80 km/h. Toutefois, le géant italien de l'automobile qu'est Fiat n'apprécie guère la concurrence potentielle incarnée par la reprise et le développement de ce projet par Piaggio. Celui-ci risque en effet de menacer sa future 500, dont la sortie est prévue pour l'été 1957. Force est donc à Piaggio de renoncer à la production de cette voiture, d'autant que Fiat lui fournit le matériau de base pour ses scooters et ses triporteurs, la tôle.

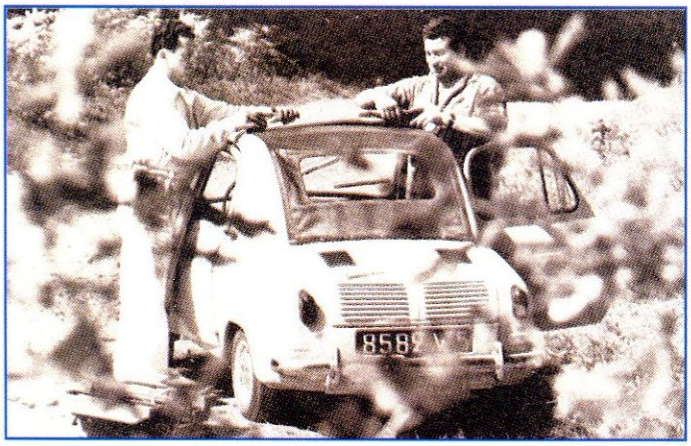
Ci-contre et ci-dessous.
Avec un art consommé des relations publiques, les responsables de l'Acma entreprennent de lever progressivement le voile sur leur création à partir du printemps 1957. Ainsi, les lecteurs de *L'Automobile* découvrent-ils les principales caractéristiques de la future Vespa 400 grâce à ces deux échos, publiés respectivement en mai et en juin 1957.

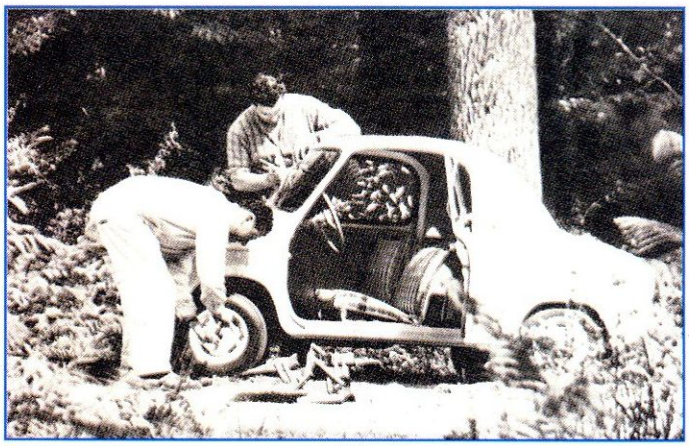
Naissance française

Dans ces conditions, il est rapidement décidé de transférer en France l'étude, les essais puis la fabrication, qui se déroulent donc à Fourchambault. La vente des scooters ne cessant de chuter, contrairement à l'Italie, ceci ne peut que faire l'affaire d'Acma. Des prototypes sont réalisés dans le courant de 1956. Ils sont testés de nuit sur la piste d'essais et aux alentours de l'usine nivernaise et aussi, semble-t-il, en Allemagne. A l'été 1957, les journalistes d'un hebdomadaire de grande diffusion surprennent (mais est-ce bien une surprise !) un groupe de ces petites autos en version définitive, mais encore désignées sous l'appellation V2, peaufi-



Ci-dessous.
Au mois de septembre 1957, un grand hebdomadaire d'actualités est le premier à publier des clichés de la nouvelle « *2 CV Vespa* ». De toute évidence, l'angle de prise de vue veut faire croire que le photographe est soigneusement caché à l'abri des frondaisons...



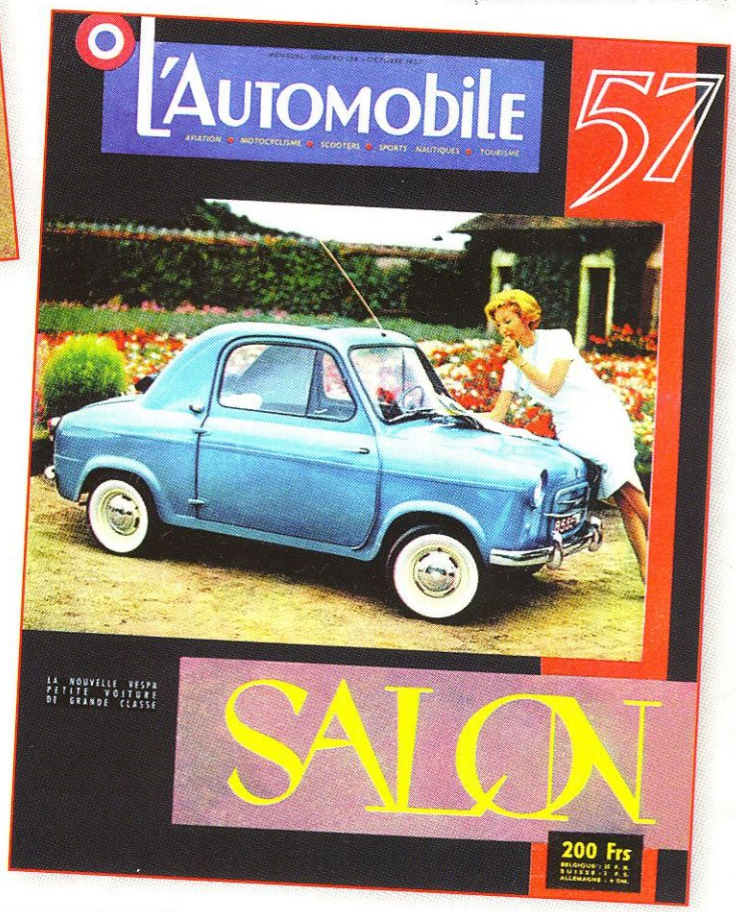


Ci-contre et ci-dessous.
Au mois d'octobre 1957, la Vespa 400 a les honneurs de la presse automobile. Le cliché de couverture de *L'Action automobile et touristique* est pris au cours de la présentation officielle de la voiture, et montre ses parrains, Juan-Manuel Fangio, à gauche, et Jean Behra, à droite, en grande conversation.

nant leur mise au point sur des chemins discrets du Forez, dans la Loire. Et c'est peu de temps avant le Salon de Paris d'octobre 1957 que la Vespa 400 fait sa première apparition publique. Sa promotion est assurée par les deux grands champions automobiles que sont alors le français Jean Behra et le prestigieux argentin Juan-Manuel Fangio. Quant aux visiteurs de ce 44e Salon, ils ont le loisir de la détailler au stand 37.

Une architecture raffinée

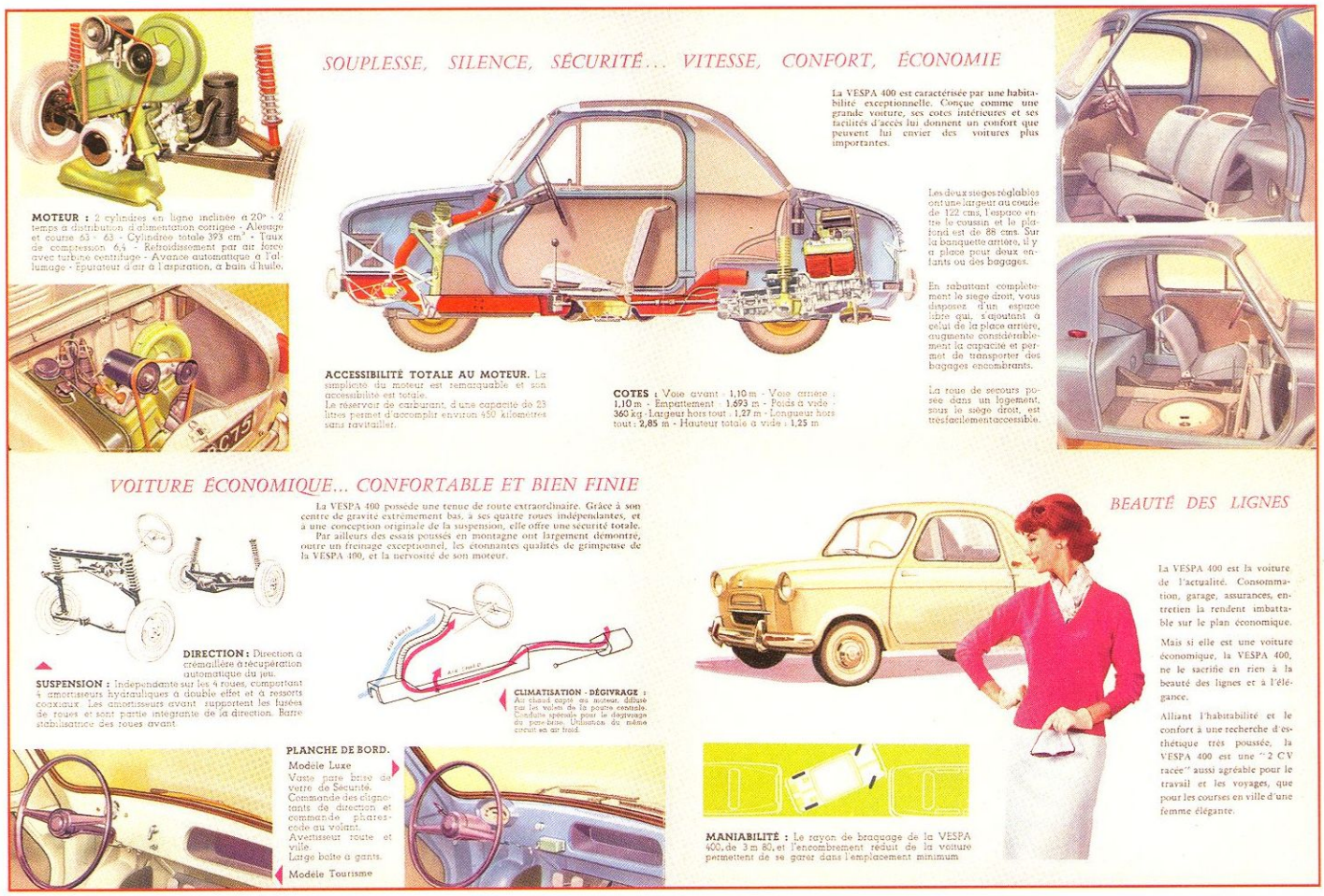
Capot arrière soulevé, les curieux et les acheteurs potentiels constatent que loin d'être une voiture ordinaire en réduction, la dernière-née a été étudié avec intelligence, voire avec un certain raffinement. Ainsi, la Vespa 400 est réalisée sur la base d'une coque autoporteuse dont les panneaux et la plate-forme, fournie par Facel à Dreux, sont assemblés par quelques 3 000 points de soudure. Très rigide malgré son toit découvrable, cette carrosserie contribue à la bonne tenue de route de l'auto. L'installation au volant est aisée grâce aux deux grandes portières s'ouvrant malheureusement dans le mauvais sens, dotées d'un déflecteur et d'une vitre fixe. Il n'y a pas de coffre a l'avant : l'espace vide permet au conducteur et au passager d'allonger confortablement les jambes. Il permet aussi de loger la batterie et le réservoir de liquide de freinage auxquels on accède par l'extérieur, en tirant l'enjoliveur de calandre. Celui-ci amène une sorte de tiroir sur lequel ces deux éléments sont montés. L'ensemble constitué par la suspension avant et la direction est assez particulier. Une traverse supérieure sert de renfort à la coque et aussi de point d'appui supérieur aux amortisseurs hydrauliques ; en plus de leur fonction habituelle, ces éléments sont pivotants et reçoivent, à leur partie inférieure, les fusées de roues et, plus haut, les biellettes de direction. Une barre de torsion, reliée à deux bras en tôle emboutie, forme la partie inférieure de la suspension ; elle est fixée sous la caisse en avant de l'axe des roues et porte les éléments bas des amortisseurs sur deux renforts en tôle. Située haut sous le capot pour ménager l'espace nécessaire aux jambes des occupants, la direction est à crémaillère. Ce montage s'accommode ainsi d'un tube de direction très court. La suspension arrière est constituée par deux triangles en tôle emboutie, articulés sur le support de boîte de vitesses, qui reçoivent l'extrémité inférieure des amortisseurs hydrauliques et des ressorts concentriques. Ces suspensions ont un débattement de 110 mm. Les roues de faible diamètre sont chaussées de pneus de 4,00 x 10 pouces. Des dimensions très « scooter » ! Elles portent des freins de 170 mm de diamètre : ce diamètre, important pour des petites roues de 10 pouces, assure à la Vespa 400 un très bon freinage.



Un choix discutable

Contrairement à la Siata Mitzi, la Vespa 400 est animée par un moteur deux temps à distributeur rotatif, qui demeure cependant un bicylindre en ligne. Il est refroidi par une volumineuse turbine qui, à volonté, chasse l'air chaud à l'extérieur ou l'envoie à l'intérieur de l'habitacle. S'il est moins

Ci-contre.
Cette vue d'artiste illustrant le premier catalogue de la Vespa 400 met en évidence qu'il s'agit là d'une voiture à deux places. L'emplacement disponible derrière les sièges avant peut à la rigueur accueillir un enfant mais est plutôt destiné à recevoir les bagages.



Ci-dessus.
Cette double page du dépliant de 1958 permet de tout connaître (ou presque) de cette élégante automobile : moteur (garanti 50 000 km), suspensions, équipements. On retrouve trois des six coloris proposés : bleu clair, vert clair et ivoire, les trois autres étant le rouge brique, le bleu lavande et le bleu foncé.

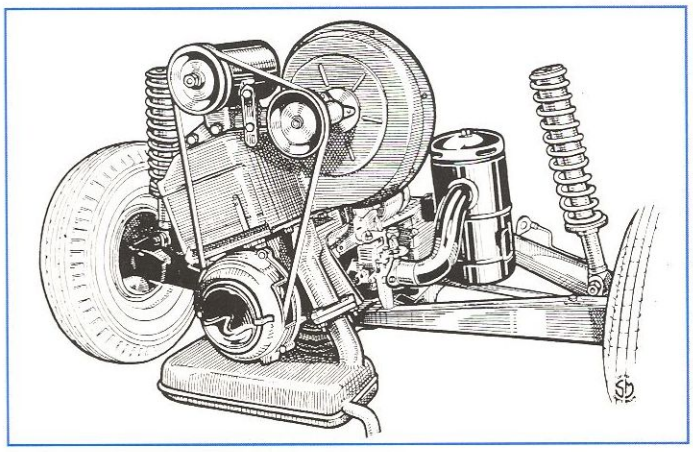
Ci-dessous.
En dépit de qualités certaines en termes de performances, le choix d'un moteur à deux temps se révèle vite un choix lourd de conséquences. Outre une consommation élevée, l'usager doit également compter avec la corvée du mélange huile-essence. Inhérentes à ce type de moteur, ces deux contraintes ne peuvent que rebuter la clientèle française.

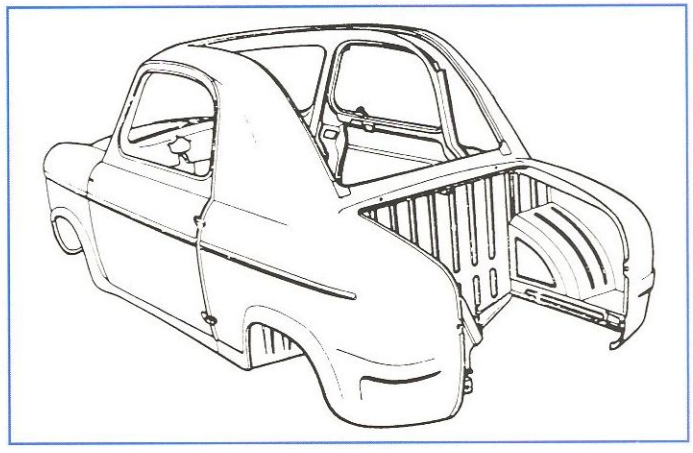
coûteux à réaliser qu'un groupe à quatre temps, ce moteur deux temps constitue un choix discutable. En effet, il a évidemment l'inconvénient de demander un mélange à 2 % d'huile. Cela nécessite l'installation d'un doseur manuel, sous la forme d'une jauge tubulaire graduée indiquant la quantité d'huile à ajouter à celle d'essence, le tout placé dans l'orifice du réservoir. Pour être simple, la manipulation ainsi imposée n'en est pas mois contraignante, d'autant que la clientèle française est traditionnellement peu enthousiasmée par ce type de moteur. Développant 14 chevaux pour une cylindrée de 400 cm³, il permet à la Vespa 400 de flirter avec les 100 km/h. De son côté, la boîte de vitesses ne possède que trois rapports, commandés par un court levier entre les deux sièges. Les deux premiers rapports étant seuls synchronisés, le rétrogradage en première vitesse, vers 10-15 km/h, exige le double débrayage.

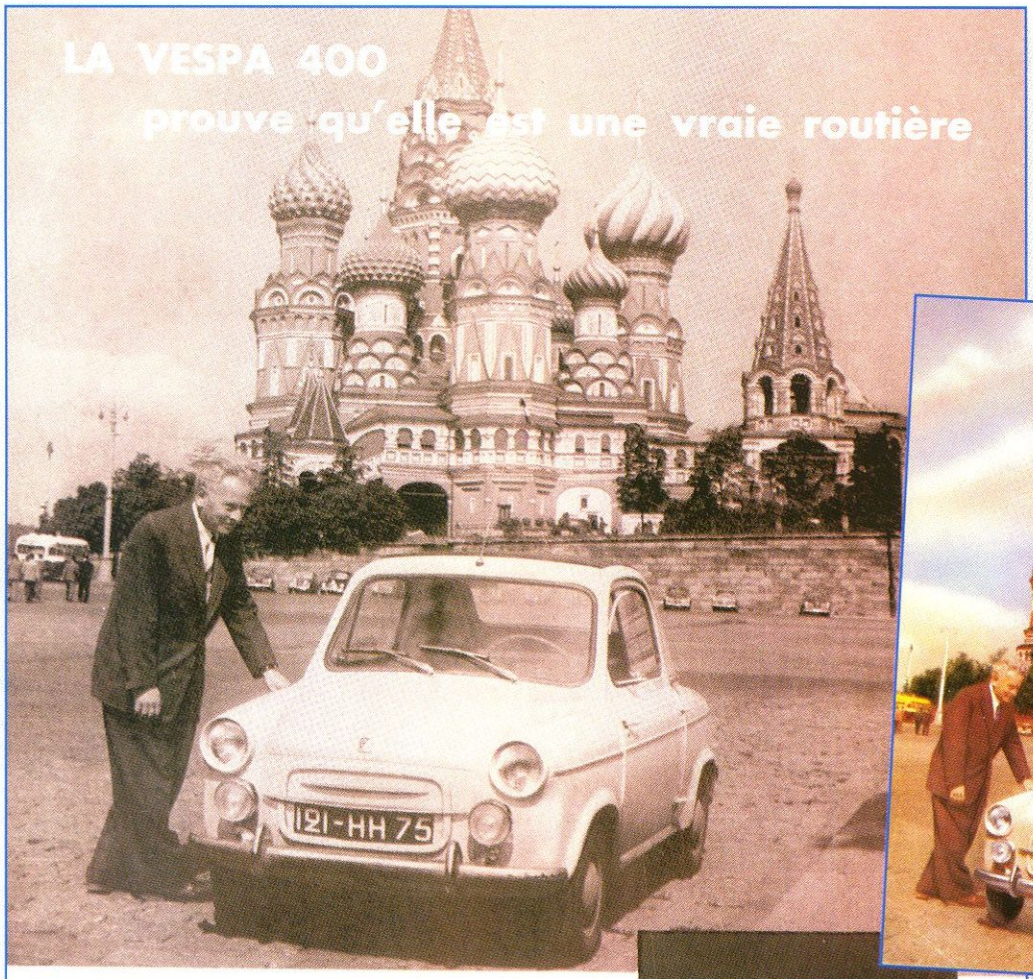
Une agréable petite auto

De l'avis unanime des essayeurs des revues spécialisées, la Vespa 400 ne manque pas de qualités : nervosité, confort, bonne tenue de route, agrément de conduite sont à mettre à son actif. Les deux occupants de la Vespa 400 sont assis très bas sur de minces sièges, néanmoins assez confortables ; celui du conducteur possède un dossier rabattable donnant accès à la banquette arrière, tandis que celui du passager se replie complètement pour dégager la roue de secours ou pour permettre le transport de bagages volumineux. Au passif, ces mêmes essayeurs déplorent une boîte de vitesses à trois rapports seulement (il faudra attendre la version 400 GT, presque en fin de carrière de la Vespa 400 pour voir apparaître une quatrième vitesse), une étanchéité de l'habitacle quelque peu douteuse, un maniement de la capote fastidieux et des bas de portes raclant fréquemment le bord des trottoirs en stationnement. Malheureusement, il y a plus grave : en premier lieu, la consommation d'essence est élevée. Elle s'élève à six litres aux cent kilomètres pour une conduite calme, et jusqu'à huit litres avec le pied un peu lourd sur la pédale d'accélérateur. Ces mesures sont à comparer aux

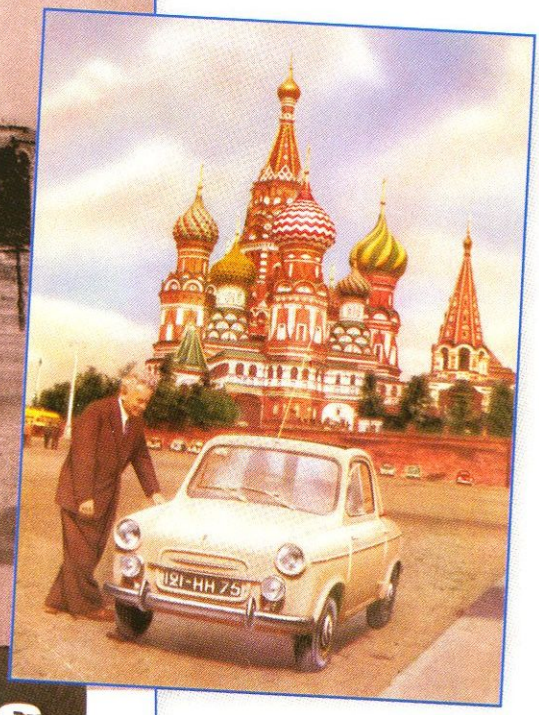
Ci-dessous.
Bien qu'étant décapotable, la coque en acier de la Vespa 400, fortement nervurée et renforcée, possède une grande rigidité contribuant à « *une tenue de route étonnante et à un comportement pouvant être qualifié de sportif* », aux dires d'un essai prolongé réalisé par une revue... scootériste !





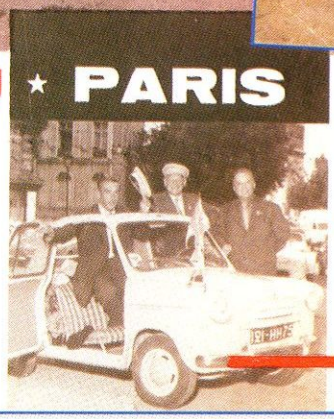


Ci-contre et ci-dessous.
Été 1958 : la 121 HH 75 a réalisé la première partie du raid Paris-Moscou-Paris. Elle pose ici sur la Place Rouge, au cœur de la capitale soviétique, devant la basilique Basile-le-Bienheureux. Au cours de ce périple, la consommation s'élève à 5,85 litres de mélange aux cent kilomètres. Arrêts déduits, la moyenne s'élève à 61,69 km/h.

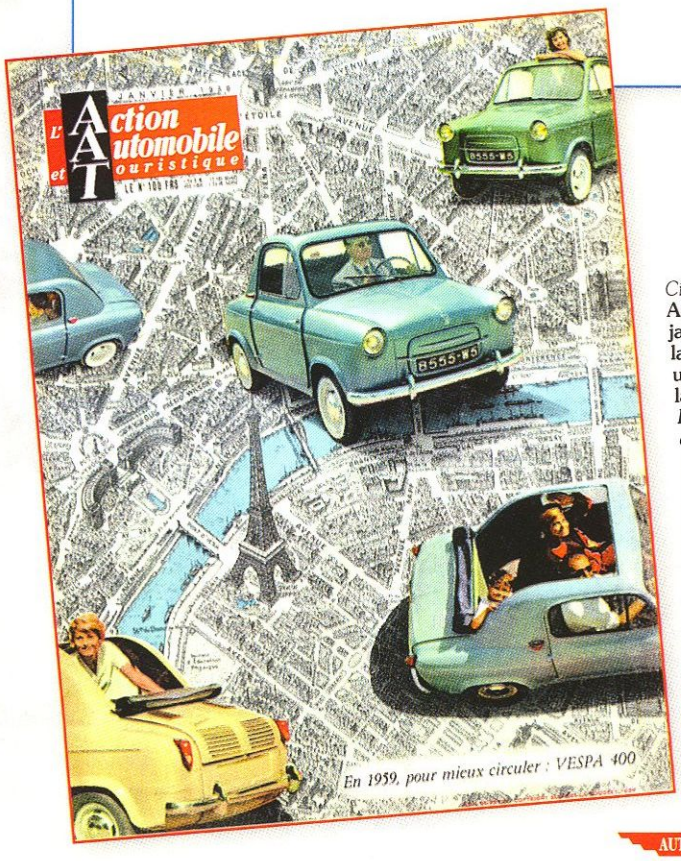


PARIS ★ MOSCOU ★ PARIS

La VESPA 400 vient de tenir plus encore qu'elle promettait en démontrant avec éclat ses possibilités de grande routière au cours d'un raid qu'elle vient d'effectuer sous le contrôle de la Fédération Française des Sports Automobiles et au cours duquel elle a relié Paris-Moscou-Paris, dans des conditions souvent difficiles, par mauvais temps, et sur des routes de tous profils.

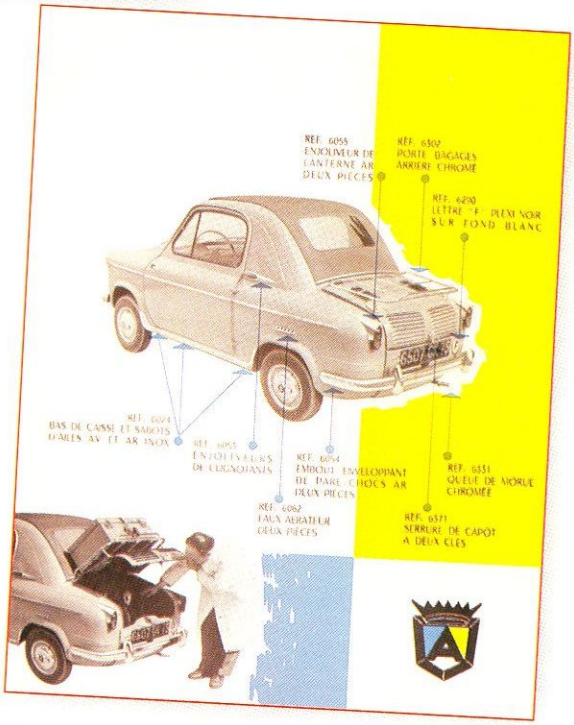


Ci-dessous.
L'accessoiriste Ardor, jusque là spécialisé dans le domaine du scooter propose de nombreux équipements destinés à enjoliver les lignes pourtant naturellement coquettes de la Vespa 400. Cette vue de trois-quarts arrière n'est pas fréquente, les documents publicitaires présentant habituellement la voiture sous son aspect le plus flatteur, de trois-quarts avant.



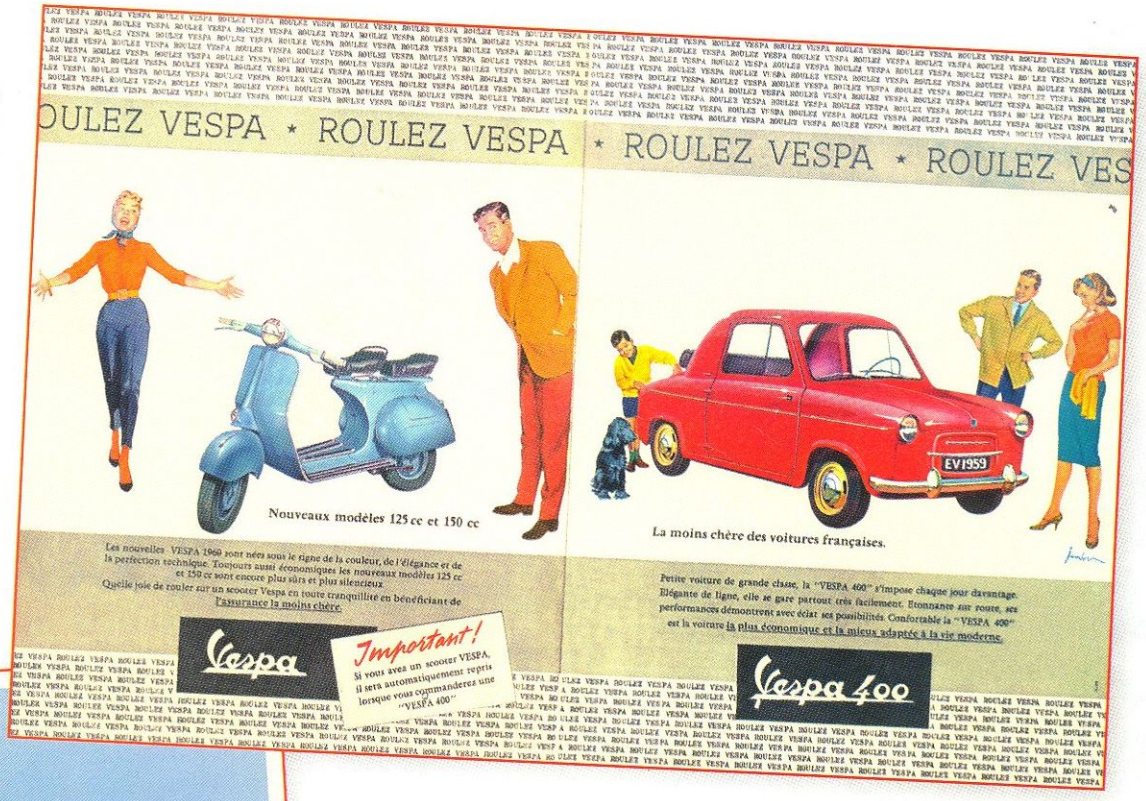
En 1959, pour mieux circuler : VESPA 400

Ci-contre.
Au mois de janvier 1959, la Vespa 400 fait une fois encore la une de *L'Action automobile et touristique.* Alors que la carrière commerciale de la voiture piétine, il n'est pas mauvais de mettre une fois de plus l'accent sur ses aptitudes urbaines, qui constituent à vrai dire sa vocation principale.



Ci-contre.
À en juger par le pavé intitulé « *important !* », le scooter est sacrifié à la voiturette ; bien qu'il soit fait mention des « *nouvelles Vespa 1960* », cette double page est parue dans une revue destinée au grand public en mai 1959. L'Acma est alors en position délicate face à l'écroulement dramatique des ventes de scooters et au succès tout relatif rencontré par la Vespa 400, bien inférieur aux espérances du constructeur.

5,7 litres de la 2 CV Citroën et aux 7,2 litres de la 4 CV Renault qui sont, elles, de vraies voitures à quatre places. Enfin, le prix de vente est en lui-même un point noir : vendue 360 000 francs en version tourisme et 380 000 francs en version luxe, la Vespa 400 est guère moins chère que ses redoutables



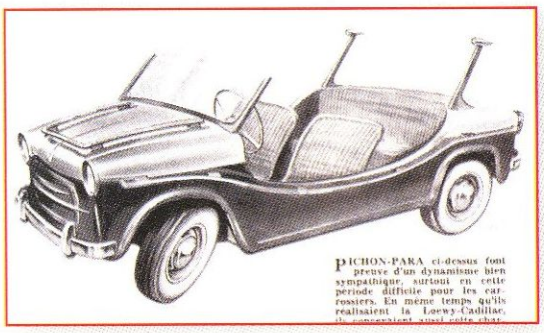
Ci-contre.
Cette insipide publicité colorisée est extraite d'une revue féminine de 1960, d'où l'argument « *Vespa 400, la voiture idéale pour la femme...* » Prise de profil, celle-ci n'est pas sous son meilleur angle : la Vespa 400 est nettement avantagée lorsqu'elle est présentée de trois-quarts avant, ce qu'ont bien remarqué les illustrateurs.

concurrentes du Quai de Javel ou de Billancourt... Dans ces conditions, la directions de l'Acma se montre très vite soucieuse d'affirmer de façon indiscutable les qualités de sa voiture.

Paris-Moscou-Paris

Pour prouver que la Vespa 400, excellente voiture de ville ou seconde voiture est également une routière, un raid Paris-Moscou-Paris est entrepris par Raymond Miomandre et René Pari du 18 août au 7 septembre 1958. Dotée pour la circonstance d'une paire de phares antibrouillard et d'un poste de radio, la vaillante 121 EH 75 emmène à bon port ses deux pilotes. Ceux-ci se relaient au fil d'un parcours de dix étapes, via Cologne, Berlin, Varsovie et Minsk. Après deux semaines passées dans la capitale soviétique, le retour s'effectue pour sa part en douze étapes, par Smolensk, Minsk, Varsovie, Prague, Milan, Genève et Paris. Aux termes du procès-verbal n° 301, daté du 23 septembre 1958, et signé par Paul Massonet, conseiller technique de la Fédération française des sports automobiles, qui a suivi la tentative dans une voiture d'accompagnement, il ressort que les 7 319 km de cette tentative se sont déroulés sans incidents mécaniques, sans réparations ou changements de pièces. Au printemps suivant, en avril 1959, trois Vespa 400 accompagnent Georges Monneret d'Alger à Hassi-Messaoud lors de son raid Paris-Sahara-Paris. Les Vespa 400 figurent également au départ de nombreux rallies, qu'il s'agisse du rallie de Monte-Carlo ou d'épreuve de moindre renom. Ainsi, le 12 juin 1960, lors du rallye de Provence, la Vespa 400 d'Albisson escalade les 21,600 km de la montée au Mont Ventoux (avec un dénivelé moyen de 7,4 %) à 57 km/h de moyenne.[2]

Ci-dessous.
Fin 1959, l'échec de la Vespa 400 est patent, et ce n'est pas cette « *Vespa de plage* », conçue par Pichon-Parat, qui peut se montrer susceptible de relancer une carrière désormais bien compromise.


PICHON-PARA ci-dessus font preuve d'un dynamisme bien sympathique, surtout en cette période difficile pour les carrossiers. En même temps qu'ils réalisaient la Lowy-Cadillac, ils conceptaient aussi cette char-

Une fin inéluctable

Tout ceci est bel et bon. Néanmoins, il s'avère très tôt que la carrière commerciale de la Vespa 400 piétine. Profitant de l'effet de nouveauté, et aussi de l'engouement à l'égard des toutes petites voitures suscité par la crise de Suez, 12 000 Vespa 400 sont vendues en 1958. Jamais dépassé ensuite, ce résultat correspond à une production moyenne de 50 unités par jour. Cette cadence est de toute façon bien loin des prévisions d'Acma, de l'ordre de 200 exemplaires quotidiens. Pour tenter de redresser la situation, la direction de la firme s'efforce de remédier aux points faibles de la voiture. En juillet 1958, un mélangeur d'huile à manivelle, à alimenter tous les 200 kilomètres est adopté : il suffit, après avoir fait le plein d'essence, de donner autant de tours de manivelle que de litres d'essence contenus dans le réservoir. Il faut cependant attendre 1960 pour qu'un mélangeur entièrement automatique apparaisse. Cette même année voit le lancement d'une éphémère 400 GT, enfin dotée d'une boîte de vitesses à quatre rapports. Moins de 200 trouvent preneur. Las, ces modifications ne parviennent pas à relancer la carrière de la Vespa 400. Celle-ci s'arrête en 1961, après une production d'à peine 30 000 exemplaires, qui n'est pas parvenue à sauver les usines nivernaises. Celles-ci ferment leurs portes en 1962, pour être reprises ensuite par Simca-Industries. ❐

2. Dans un domaine moins sérieux, la Vespa 400 tourne sans fin dans des « murs de la mort », des attractions foraines où la force centrifuge oblige à renforcer les suspensions.