

# Rétro

## 14<sup>F</sup> hebdo

Chaque jeudi



### Chrysler Windsor Deluxe



### Epoqu'auto : la nouvelle donne

Actualité  
Challenge Aderh :  
les Routes d'Auvergne  
Les Damiers au Mas-du-Clos  
L'écho des casses  
Sur la piste de Manosque

Pratique  
Le réglage  
de l'éclairage



# Vespa 400 GT

Hebdomadaire  
Bureau de dépôt 1050 Bruxelles 5

M 1437 - 82 - 14,00 F





# L'os





GT 1961

# oiseau rare

Le 1<sup>er</sup> mai 1957, la une de L'Auto-Journal titre sur l'arrivée imminente de « la nouvelle 2 CV française ». Tandis qu'au mois d'octobre, le numéro salon de L'Automobile la présente comme « une petite voiture de grande classe ». Sortie en fanfare, la Vespa 400 terminera sa carrière en silence, quatre ans plus tard. Autopsie d'un rêve brisé avec l'ultime version GT.

Texte et photos : Serge Bruno

La société Acma (Ateliers de Construction de Motocycles et d'Automobiles) est chargée par Piaggio, la maison mère, de fabriquer et de diffuser en France la Vespa 400. La présentation officielle du 26 septembre 1957 à Monaco, relayée par le Salon de l'Automobile de Paris, ne lésine pas sur les moyens.

Son lancement en grandes pompes a recours à des pilotes de renom : Louis Chiron, l'un des plus célèbres pilotes de Bugatti, Jean Behra, Champion de France, et Juan Manuel Fangio, cinq fois Champion du monde. Le public se voit ainsi proposé la vision surréaliste d'un véhicule à vocation économique et populaire promu par des hommes qui n'auraient jamais dû croiser son destin. N'eût été la magie d'un alignement de zéros sur un chèque qui, certes, peut déplacer des montagnes.

## Concurrente dérangeante

La nouvelle prétendante au titre de « voiture du peuple » dérange. Ses adversaires n'hésitent pas à utiliser des méthodes peu amènes afin de torpiller l'importune.

Écoutons le récit de René Sainte Marie qui nous présente aujourd'hui sa rare Vespa 400 GT. « En 1957, j'avais commandé une 2 CV Citroën, il fallait deux ans pour être livré. Lorsque les premières Vespa firent leur apparition au début de l'année suivante, l'attente n'était que de quelques semaines. Je décidai d'en commander une et de rouler avec en attendant cette fameuse 2 CV. Comme par miracle, une semaine après mon passage chez Acma, un

vendeur de chez Citroën frappe à ma porte et m'annonce que ma voiture m'attend. Avec un an d'avance. Inutile de faire dessin... Évidemment, j'allai de ce pas décommander ma Vespa, probablement comme bien d'autres. »

La nouvelle venue possède effectivement de nombreux atouts capables d'effrayer une concurrence aux abois. Même Fiat, pourtant géniteur du projet, n'en veut pas pour l'Italie afin de protéger sa nouvelle 500. La réalisation sérieuse et bien pensée de la Vespa en fait une véritable voiture en réduction, loin des ersatz allégoriques des nombreux microcars qui fleurissent alors.

## Séduisante petite

Très robuste pour ne pas dire indestructible, sa mécanique se révélera *a contrario* le talon d'Achille de la petite française en raison de sa motorisation deux temps. De fait, Vespa se hisse au premier rang des fabricants de scooters avec quatre mille cinq cents unités par mois face à des adversaires aussi redoutables que Lambretta, Motobécane ou Manurhin.

Toutefois, l'acquisition automatique d'une clientèle jeune, désireuse d'accéder aux joies du quatre roues, ne relève que de la prospective des études de marché. Estimée à trente mille voitures par an, la production moyenne n'atteindra que le tiers dans la réalité. Dans ces conditions, la messe est dite.

Pourtant, le projet de l'ingénieur en chef Carlo Carbonero se révèle une véritable réussite esthétique qui se fonde encore aujourd'hui aisément





Très rare sur nos routes, la GT représente l'ultime version de la marque. Elle se distingue de ses sœurs aînées par l'apport de quelques chromes et joue les coquettes jusqu'au bout de ses jantes d'époque.

dans la circulation. Poids plume, avec 350 kilos sur la bascule, la carrosserie sous-traitée chez Facel paraît tout de même bien frêle pour protéger ses occupants. Et plus particulièrement la clientèle féminine séduite par des lignes harmonieuses qui en remontent aux autres micro-cars – Isetta Velam, Messerschmitt, Rover, De Rovin... – mais aussi à bien des voiturettes sans permis actuelles, franchement hideuses.

### Voiture à malices

Certes, son air un tantinet rétro et ses cotes minimales ne manquent pas d'étonner le piéton comme l'automobiliste. Pourtant, la Vespa attire la sympathie. L'ingénue libertine fourmille de détails pratiques et d'astuces. Ainsi, en basculant le siège passager afin d'accéder à des places arrière plus prévues pour transporter un enfant ou des bagages – le coffre étant absent – que des grandes personnes, on découvre la roue de secours.

La ventilation de l'habitacle s'opère, quant à elle, par un levier placé sous la banquette (en option) qui commande l'admission de l'air chaud. Par temps de canicule, la climatisation se voit assurée par une arrivée d'air frais sous pression à la base du pare-brise, de même qu'aux jambes du passager grâce à de petits aérateurs. Cet air est prélevé à l'avant de la voiture par une ouverture grillagée.

Un plafonnier, situé sur l'encadrement de porte côté conducteur, s'allume à discrétion en manœuvrant un interrupteur. Enfin, on n'a pas oublié les grandes tailles. D'une part, les sièges montés sur crémaillère s'avèrent réglables en profondeur, d'autre part la crémaillère de direction suspendue dégage une place suffisante pour glisser sans heurts de longues jambes.

### Rouages huilés

Bizarrement pour une voiture aussi bien conçue, le groupe propulseur recourt au deux temps, probablement dans un souci de simplicité et de légèreté. Ni soupapes, ni arbre à cames, ni culbuteurs, pas plus de vidanges. Un programme bien alléchant de prime abord. Mais à l'usage, la corvée de remplissage d'huile

rebutera plus d'un utilisateur, à commencer par la clientèle féminine. Cette solution se révélera le point faible de la Vespa.

Son bicylindres en ligne développe 14 ch à 4 350 tr/mn. Sa cylindrée de 393 cm<sup>3</sup> – d'où son nom de « 400 » – propulse l'auto à un bon 90 km/h. Accouplé à une boîte de vitesses à trois rapports et première non synchronisée, ce n'est que sur la version GT que la quatrième fera son apparition. Initialement, le mélange à 2 % d'huile s'opérait par le biais d'un doseur jauge, remplacé sur le modèle 1960 par un mélangeur semi-automatique cédant lui-même la place à un graissage séparé *via* une pompe automatique sur la GT.

Placée en bout du vilebrequin et commandée par une tringle qui règle son débit, elle mélange l'huile au carburant en fonction de l'ouverture du papillon du carburateur. Le propriétaire de notre 400 a dû, par manque de documentation technique, faire appel à un pis-aller en adoptant le mélangeur... en attendant des conseils éclairés. Le refroidissement de l'ensemble s'effectue par air, forcé par une turbine centrifuge entraînée par le vilebrequin.

Efficace, le freinage se voit confié à quatre tambours. La suspension, exempte de critiques, est indépendante sur les quatre roues avec amortisseurs hydrauliques à double effet et ressorts hélicoïdaux coaxiaux. Détail intéressant : la barre anti-roulis passe à l'intérieur des bras inférieurs en tôle emboutie.

### Signée GT

Campée sur ses minuscules roues rappelant celles d'une remorque, la Vespa GT m'attend. C'est un des derniers modèles datant de juin 61, la marque ayant plié boutique au milieu de cette année-là. Quelques baguettes et des enjoliveurs de phares arrière chromés la distinguent extérieurement des versions antérieures mais le sigle magique « GT » en fait un oiseau rare. « *Je n'en connais pas d'autres et j'invite ceux qui en auraient une à me contacter* », précise René.

La réussite esthétique de la Vespa 400 en fait une vraie petite auto. Non d'origine, la couleur de notre modèle reste bien dans l'esprit 50.

L'ouverture « dans le mauvais sens » de la porte favorise l'accès au siège conducteur. Avec une largeur intérieure aux coudes de 1,22 m et une garde au toit de 88 cm, on se sent immédiatement à l'aise. Derrière le volant, un cadran gradué jusqu'à 110 km/h enferme le voyant de niveau d'essence – un robinet était placé à la sortie du réservoir sur les premières séries – l'indicateur de charge de la batterie et le répéteur des feux clignotants.

Sommaire mais non spartiate – on ne peut en dire autant de la version de base qui frise l'indigence – la planche de bord peinte compte trois interrupteurs : celui des essuie-glaces, de l'éclairage et de l'inverseur de l'avertisseur ville/route. En sus, elle supporte un barillet prévu pour une clef qui établit le contact en la tournant d'un quart de tour.

### En quatrième vitesse

La lampe témoin de charge s'allume. Alors, après avoir amené à mi-course le levier du starter situé à gauche entre les deux sièges, on actionne celui du démarreur à droite. Surprise et merci le distributeur, apparu sur cette version GT ! Le moteur s'élanche sans rechigner dans un inimitable bruit de moulin à café.

Très sensible, le volant agit d'un doigt sur la direction à crémaillère. A croire que des petits plaisantins ont posé l'auto sur cales. Mais non. Les bords du canal du midi défilent à bonne allure et la quatrième vitesse se révèle vite une







Une planche de bord qui offre l'essentiel... du minimum.



Décapotée, la 400 procure aux passagers les plaisirs du grand air. La GT bénéficie d'une vitre coulissante permettant d'aérer l'habitacle.



La roue de secours se trouve adroitement glissée sous le siège du passager.

## Brève rencontre

L'auteur de ces lignes a goûté, durant quelques mois, aux joies de la Vespa 400. Un essai grandeur nature dont il nous livre ses impressions.

« Au milieu des années 80, un ami m'en avait cédé une. Je garde de ce modèle 1958 le souvenir d'une véritable auto passe-partout, très attachante malgré quelques défauts. Par temps chaud, ses vitres latérales fixes provoquaient un désagréable effet de serre et accessoirement un léger sentiment de claustrophobie. Heureusement, il y avait la capote. »

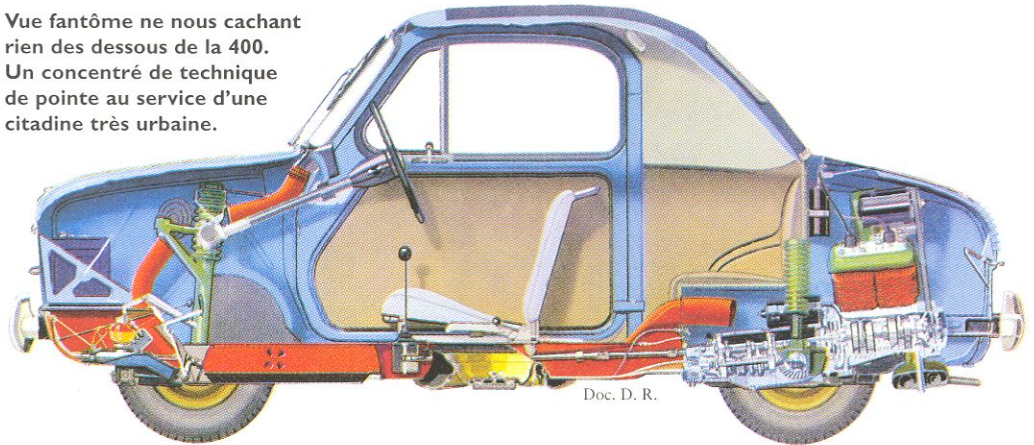
Des particularismes ? « Le réglage des deux jeux de rupteurs, qui doivent impérativement être en phase, relevait du cauchemar pour un arpète mécanicien comme moi. Je me consolais en constatant l'impuissance des spécialistes qui enrageaient tout

autant. En plus, la belle se montrait capricieuse au démarrage et, lorsqu'elle consentait à partir, j'implorais le ciel pour ne pas être emporté tel un fêtu de paille dans les tourbillons d'un poids lourd. »

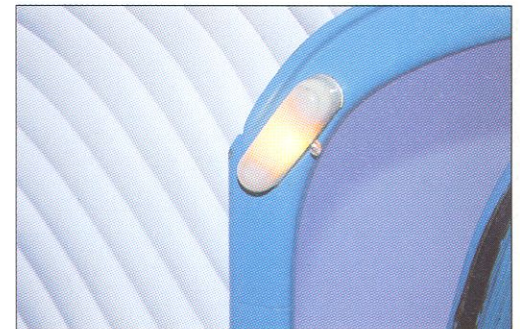
Un bon souvenir ? « Paradoxalement, ce qui aurait dû constituer une corvée – l'apport d'huile par un doseur jauge aussi peu commode que salissant – procédait du charme de la 400. »

L'avez-vous toujours ? « Hélas ! l'exotisme finit aussi par lasser. Après une brève incursion dans le monde de Lilliput, je décidai de revenir jouer dans la cour des grands et de m'en séparer. La Vespa partit rejoindre ses lointaines origines près de Milan. Aujourd'hui, je me dis que, malgré tout, je n'aurais jamais dû procéder à ce divorce à l'italienne... »

Vue fantôme ne nous cachant rien des dessous de la 400. Un concentré de technique de pointe au service d'une citadine très urbaine.



Doc. D. R.



Deux places et des bagages à main (banquette arrière en option) : pas de quoi envisager de longs périple mais la Vespa apprécie surtout la ville. Discret, l'éclairage intérieur est compris dans le prix.

Cet extrait d'un catalogue met en évidence la clientèle visée : la Vespa, ici le modèle 400, se dédie d'abord aux femmes... élégantes.





alliée précieuse. Outre le gain de silence qu'elle procure, la boîte gagne en onctuosité et en agrément. Particulièrement maniable, la 400 se faufile partout et se joue véritablement des encombrements. « *Je mets au défi n'importe quelle grosse voiture d'arriver avant moi à l'autre bout de la ville* », affirme René.

Survireuse, une grande courbe abordée à une allure soutenue permet un temps de se prendre à son volant pour Fangio... jusqu'à un nouveau ralentissement. Une forte pression sur la pédale du frein et l'auto s'arrête sans difficulté. Arrivés au terminus d'une ligne de bus, la Vespa nous rappelle que nous sommes vraiment peu de choses en ce bas monde.

### Avec des si...

Exilée par Fiat sa propre famille, déboutée par Renault qui en refuse sa distribution, attaquée par Citroën qui entend conserver l'hégémonie de sa 2 CV, l'entrée en scène de la Vespa n'a pas suscité l'indifférence. Ses nombreuses qualités transformèrent, à son corps défendant, la paisible voiture en épouvantail pour la concurrence.

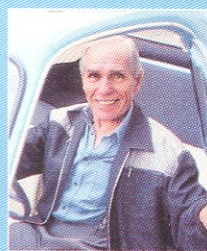
Hélas! la Vespa 400 portait en elle son cheval de Troie : un moteur deux temps dont la clientèle eut vite fait de ne plus supporter l'inconvénient d'apport d'huile inhérent à cette conception. Les améliorations successives n'y changeront rien, y compris la suppression quasi définitive de cette corvée sur les dernières GT. Qu'en eut-il été si la Vespa avait adopté d'emblée un quatre temps? Mais, on ne réécrit pas l'Histoire avec des si...

• **Avis de recherche.** Après diverses enquêtes infructueuses, René lance un appel à toute personne susceptible de lui communiquer des renseignements sur les réglages de la pompe à huile automatique (tél. : 05.61.23.04.64.).

Merci à René Sainte Marie, propriétaire de cette 400 GT, pour nous avoir permis de goûter aux charmes de sa Vespa. □

## L'avis du propriétaire

« *La reine de la ville* »



Ancien pilote de chasse pendant la Seconde Guerre mondiale sur P 47, René Sainte Marie avoue un faible pour la Vespa 400. Bon pied bon œil à soixante-dix-sept ans, il nous confie ses sensations à son volant. « *Bien suspendue, elle freine sec et les quatre vitesses de ma GT procurent un agrément indéniable. Je la trouve un peu gourmande, de 6 à 7 litres aux 100 km, ce qui fait beaucoup pour une voiture a priori économique.* »

Quid de ses qualités et de ses défauts? « *C'est la reine de la ville. Avec elle, je me faufile partout et je fais fi des embouteillages. Bonne routière, elle ne craint pas les cotes. Mais sa sensibilité au vent et son volume réduit me font préférer les départementales fleuries aux nationales encombrées. A l'intérieur, on se sent bien petit et très vulnérable. Il faut dire que la circulation actuelle n'a plus rien de commun avec celle de la fin des années 50. Enfin, on peut profiter pleinement du moindre rayon de soleil grâce à sa capote qui se replie aisément.* » Alors, heureux, René?



Pratique mais très exposée, la batterie apparaît derrière la calandre montée sur glissières.



Un P pour Piaggio qui rappelle les origines italiennes de la Vespa.

Remarquable de simplicité, le moteur placé à l'arrière est très accessible. D'une capacité de 23 l, le réservoir de carburant permet d'accomplir près de 450 km.

## Fiche technique

Vespa 400 GT 1961



### • Motorisation

Moteur : 2 temps, 2 cylindres en ligne inclinés de 20° à gauche, 393 cm<sup>3</sup>; alésage course (mm) : 63 x 63.

Rapport volumétrique : 6,4:1.

Couple maxi : 2,6 mkg à 2 100 tr/mn.

Puissance réelle : 14 ch SAE à 4 350 tr/mn.

Alimentation : carburateur Solex.

Graissage : mélangeur par pompe automatique.

Refroidissement : air forcé par turbine centrifuge.

Allumage : rupteur, batterie/bobine et distributeur.

Puissance fiscale : 2 CV.

### • Châssis/Suspension/Freinage

Carrosserie monocoque autoporteuse en tôle emboutie.

Suspension : indépendante sur les quatre roues avec jambes de force, amortisseurs à double effet et ressorts hélicoïdaux.

Freins : 4 tambours de 170 mm.

Direction : à crémaillère; démultiplication : 23/1.

### • Transmission

Transmission : aux roues arrière.

Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports + M.A.

Embrayage : monodisque à sec.

### • Poids/Dimensions/Performances

Poids : 360 kg en ordre de marche.

L x l x h (m) : 2,854 x 1,271 x 1,25.

Empattement (m) : 1,693; voies AV/AR (m) : 1,10/1,10.

Rayon de braquage : 3,85 m; 3,5 tours de butée à butée.

Pneumatiques : 4,40 x 10.

Batterie : 12 volts.

Capacité des organes : réservoir d'essence : 23 l;

réservoir d'huile : 5 l; boîte et pont : 0,870 l; amortisseurs : 0,700 l; freins : 0,330 l.

Consommation moyenne : 4,9 l aux 100.

Vitesse maxi : 95 km/h.

### • Prix à l'époque

Prix en 1961 (NF) : Tourisme, 3 550 F; Grand Tourisme, 3 850 F.

### • Face à la concurrence

Fiat 500 D : 4 500 F; Goggomobil T 250 : 4 600 F;

Citroën 2 CV : 4 950 F; Neckar Weinsberg 500 :

5 850 F; NSU Prinz 2 : 6 463 F.

## Les clubs

• Association des propriétaires de Vespa 400, 3, chemin de la Borderie, 17420 Saint-Palais-sur-Mer. Tél. : 05.46.39.12.27. ou 05.46.06.52.40.

• Club des 400 coups, BP 17, 77426 Marne-la-Vallée cedex 2.

## La cote Rétro Hebdo ©

Selon son état, une Vespa 400 Grand Tourisme de 1961 vaut de 3 000 à 45 000 F. Etat 1 : 3 000 F. Etat 2 : 15 000 F. Etat 3 : 25 000 F. Etat 4 : 45 000 F.

Ces différents états sont définis en page 51 dans la cote Rétro Hebdo/Arnaud Séné ©.