



Bernard roule en *Vespa 400*

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Mars 2022

On aurait dû l'appeler « Mitzi » : et ce fut « Vespa »

SIATA : « Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori » (Société Italienne de Transformations Automobiles et d'Accessoires) s'est lancé, après guerre, dans la fabrication de voitures complètes, de sport et de tourisme, sur des bases mécaniques FIAT réputées les plus fiables. En 1954, SIATA présente la MITZI, une très petite voiture équipée d'un moteur de 434 cm³. Mais SIATA n'ayant pas pu obtenir de FIAT un moteur, revend alors son étude à PIAGGIO, plus connu pour ses scooters, et disposant, lui, d'un moteur 400 cc bien adapté.

C'est ainsi que naît la « **Vespa 400** », un produit italien et qui fait de l'ombre à la FIAT 500. Le constructeur de Turin réagit et fait alors pression sur ses sous-traitants pour qu'ils ne fournissent pas PIAGGIO ni en acier, ni en pièces. Du coup, ce dernier se tourne vers la Société ACMA, une société bien française installée dans la Nièvre, à Fourchambault, et qui produit déjà, sous licence, des scooters Vespa.

Une Vespa bien de chez nous

La Vespa 400 est présentée officiellement le 26 septembre 1957. Elle est une des vedettes du Salon Auto de Paris de la même année. Le moteur est un bicylindres en ligne de scooter, deux temps de 400 cc, refroidi par air. Il faut donc l'alimenter avec du mélange. Sur les premiers modèles le mélange huile-essence se fait à la main avec un godet gradué, mais durant l'été 1958 apparaît un réservoir d'huile avec un mélangeur semi-automatique à manivelle. Ce moteur délivre 12 chevaux pour un poids à vide sur la balance de moins de 400 kg. Deux passagers de corpulence moyenne, le plein de carburants et quelques bagages, cela fait 30% de poids en plus à entraîner. Les performances s'en ressentent et une pointe de vitesse à 100 km/h relève de l'exploit. Mais ce n'est pas la finalité de cette mini-voiture. En 1958, le confort des sièges est amélioré. L'année 1959 est marquée par des changements essentiellement esthétiques : vitres coulissantes, feux de direction sur les ailes avant. La turbine de refroidissement alors en acier est maintenant en aluminium, et les pare-chocs à lame sont abandonnés au profit de nouveaux pare-chocs plus enveloppants.

Côté carrosserie, il s'agit d'une monocoque en acier. Le toit est fait d'une capote longue, incluant la lunette arrière, à l'image des 2CV de la même époque. Pas de coffre à l'avant, mais une judicieuse trappe donnant accès à la batterie ainsi qu'au réservoir de Lockheed.

Une Vespa chez Bernard, prénommée « Mélanie »

C'est sous un hangar effondré, chez un récupérateur choletais, qu'en 1990, Bernard a trouvé ce qu'il restait de cette voiture dont il rêvait depuis longtemps. Elle était complète, mais il a fallu pas moins de trois restaurations pour arriver au résultat qu'on peut admirer aujourd'hui. Le moteur a été refait grâce au concours du club de la marque, en échange d'un stock de pièces détachées que Bernard avait pu constituer. La capote a été refaite à neuf par un professionnel, ainsi que la peinture.

Les propriétaires précédents l'avaient affectueusement baptisée du joli prénom de Mélanie. Bernard continue de l'appeler ainsi, lorsqu'il lui prend l'envie de lui faire prendre l'air. C'est un modèle de 1958, et Bernard, qui avait de bonnes relations auprès de l'Administration, a pu, en 2002, obtenir une immatriculation spéciale qui « colle » bien au modèle. Bernard rime avec veinard ! Il l'abreuve directement au mélange à 2% pour ne pas avoir à utiliser le mécanisme quelque peu approximatif prévu à cet effet.



SIATA Mitzi



Sur le logo de la
marque, le « P », un
rappel de Piaggio



Le fameux tiroir avant
(noter l'immatriculation)

