



Les Scooters VESPA

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

LA GAZETTE

Août 2023

Autofauteuil 1902



La Vespa est sans aucun doute le scooter le plus célèbre du monde. Et même jusqu'à la fin des années 1980, moment où la concurrence japonaise s'est faite très agressive, sa réputation était telle que dans l'imaginaire collectif le nom propre Vespa a longtemps prévalu sur le nom commun scooter.

L'histoire ne commence pas là

Avant même que le phénomène n'ait un nom, on voyait circuler des engins à moteur singuliers et excentriques. Si la moto renvoyait une image de sportivité, d'aventure et de vitesse, un véhicule d'hommes, certains constructeurs misaient plutôt sur une conduite confortable, accessible à tous, aux femmes notamment.

En 1902, l'Auto-fauteuil (ou fauteuil automobile) fait son apparition en France. Un petit fauteuil avec dossier, très confortable, remplace la selle. Dessous est placé le moteur, un monocylindre de 427 cm³.

La première saison de vie des scooters, celle des pionniers, se conclut avec l'apparition en 1920 de l'Unibus, en Grande-Bretagne. L'Unibus n'échappe pas au destin de tous les scooters de l'époque, c'est-à-dire qu'il n'est pas pris au sérieux. L'Unibus a un rôle charnière : il propose plusieurs solutions stylistiques et techniques d'avant-garde, qui même préfigurent déjà certains traits de la Vespa. Sa carrosserie est en tôle d'aluminium moulée, le moteur monocylindrique à deux temps est enfermé dans un coffrage – dans l'un des modèles il est même monté à côté de la roue arrière, comme sur la Vespa –, les roues sont redimensionnées, il est doté de suspensions et toute la fourche, jusqu'au volant, est recouverte par un bouclier aérodynamique.

Les nouveaux modèles offrent de meilleures prestations et plus de fiabilité, tout en conservant la maniabilité des origines. C'est sur ces caractéristiques que l'*advertising* américain commence à insister, en inaugurant une série de canons de communication parmi lesquels – très en avance par rapport à la Vespa – l'association entre le deux-roues et la féminité. La première publicité publiée dans une revue, en 1936, représente une jeune fille avenante, en short et débardeur, qui salue de la main depuis son Motor Glide.

Les scooters américains arrivent en Italie à la fin de la Guerre. Les Américains équipent les parachutistes de petites motos produites par Cushman ou par Welbike, et dotent les armées de ces scooters. Ces nouveaux deux-roues circulent sur le territoire national, attirent beaucoup les regards et font des envieux.



Unibus 1920



Cushman 1943

L'homme qui aimait les femmes

À la fin de la Guerre, Piaggio, société italienne née en 1884, n'est plus autorisée à œuvrer dans l'aéronautique car cette activité est désormais interdite à l'Italie. Enrico, le fils du fondateur du groupe, décide alors de développer un deux-roues afin de créer un débouché à son usine. Il demande à ses ingénieurs de concevoir un mode de transport moderne et économique, propre, pouvant être conduit aussi bien par des hommes que par des femmes. C'est l'ingénieur aéronautique Corradino d'Ascanio qui relève le défi.

L'homme les aimait sans doute ces femmes. Et les jupes qu'elles portaient alors ne devaient laisser voir que le strict minimum. Pas question donc, d'un engin possédant un cadre qu'il fallait enfourcher. Pas question, non plus qu'en roulant, le vent s'engouffre dessous, laissant entrevoir d'autres dessous. Et, cerise sur le gâteau, si on ose dire, il fallait une selle large, confortable, apte à recevoir le fessier de quelque Callipyge.



Il va donc appliquer des recettes tellement géniales de simplicité qu'elles apparaissent aujourd'hui comme des évidences : une coque en tôle englobant toute la mécanique pour ne pas salir le pilote, un changement de vitesse au guidon, une roue de secours sur le côté pour faciliter la problématique des crevaisons, ... Pour la fourche, l'*ingeniére* Corradino ne s'embête pas : il reprend la cinématique d'un train d'atterrissage d'avion. Et le petit 2-temps de 98 cm³, est un modèle de simplicité facile à entretenir. La recette parfaite ou presque ..

Et aujourd'hui ?

Dans les années 1980, de nouvelles versions de scooters ont été lancées sur le marché, avec succès, en provenance du Japon et d'Extrême-Orient. Cette nouvelle vague de scooters a rapidement envahi le marché européen. Les scooters sont devenus plus sportifs, perdant au passage ce qui faisait encore le charme du style originel. Tant pis pour les dessous de ces dames, qu'on n'hésite plus guère à montrer. Le style classique de la Vespa reste cependant très populaire. Il reste quand même le plus copié de tous les dessins de scooter.

Et bien entendu, puisqu'il faut bien vivre avec son temps, les versions électriques apparaissent déjà !



Vespa électrique 2023

© Michel Pionneau