

Moto revue

44^e ANNEE. — 3 MARS 1956. — N° 1.279
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
ZUNDAPP 200 S



Sensation sur le marché du scooter :
la nouvelle Vespa Grand Luxe 150

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

2 temps, cylindrée 146,6 cmc. par 58,5 x 54 mm.
Puissance maximum 6 CV 2 pour un régime de 5.300 tours/minute environ.

Couple maximum 0,950 m.kg pour un régime de 3.300 tours/minute.

Cylindre fonte spéciale.

Graissage par mélange habituel, essence-huile.

Carburateur spécial Zénith à cuve centrale et système d'alimentation au centre d'un flotteur annulaire. La constance du niveau est assurée indépendamment de l'inclinaison prise par le moteur. Filtrage total de l'air aspiré. Volet d'air commandé pour les départs à froid. Gicleur de ralenti. Gicleur principal de puissance.

Aiguille de dosage du mélange carburé.

Le carburateur comporte un électrovalve d'admission efficace.

Allumage par volant magnétique avec bobine extérieure.

Refroidissement par soufflante-centrifuge.

Mise en marche par pédale - kick latérale commandée facilement par le conducteur en position sur sa selle.

TRANSMISSIONS

Directe sur la roue arrière par joint élastique avec interposition d'une boîte à 4 vitesses et point mort, commandée par secteur cranté du guidon.

Rapports des combinaisons :

Première	13,3 à 1
Deuxième	8,7 à 1
Troisième	6,2 à 1
Quatrième	4,8 à 1

Vitesses correspondantes pour 1.000 tours/minute :

Première	5,90 kmh
Deuxième	8,42 kmh
Troisième	11,80 kmh
Quatrième	15,25 kmh

SUSPENSIONS

Intégrale avant et arrière.

Type à balanciers accordés. Ressorts hélicoïdaux à flexibilité variable, amortisseurs hydrauliques et télescopiques.

FREINS

Tambour arrière : Diamètre 130 mm.

Tambour avant : Diamètre 127 mm.

Largeur des garnitures : 25 mm AR et 17 mm AV.

Les tambours sont en alliage léger, haute résistance, chemisés fonte, et ils sont garnis d'ailettes de refroidissement.

ROUES ET PNEUS

Montage type automobile, interchangeables, roue de secours fixée devant le tablier.

Echues de 9 pouces. Pneus fins blancs, basse pression 3,5 x 9 (au lieu de 3,5 x 8 sur les 125 cmc.).

CHASSIS

Coque auto-porteuse, type automobile, en tôle d'acier emboutie, soudée électriquement, avec guidon moulé aluminium d'un seul bloc ; phare et compteur kilométrique éclairé la nuit, incorporés.

Tablier à nouveau profil assurant une protection totale et entouré d'une barre de protection chromée.

Carter galbés de part et d'autre de la « queue » de carrosserie protégeant le moteur et la suspension arrière.

Garde-boue avant galbé à protection totale.

EQUIPEMENTS

Compteur kilométrique. Phare avant, commutateur commodo ; phare-codé et veilleuse, feu arrière. Boutons de masse et d'avertisseur électrique. Poignée de caoutchouc extra-souple.

PERFORMANCES

Vitesse maximum : 85 kmh.

Consumation essence : 2 l. 300 aux 100 kms, en régime utilitaire correspondant à une moyenne horaire de 50 kmh.

Autonomie : 300 kms. Réservoir contenant 8 litres.

VESPA présente ACMA

D'aucuns penseront qu'il est paradoxal de constater que la Société Vespa, la plus grande productrice de scooters en France, s'avise aujourd'hui de lancer sur le marché national un nouveau modèle, bien différent de son prédécesseur, le 125 cmc., puisqu'il s'agit, cette fois, d'un 100 cmc. « Grand Routier » dont la qualité des performances et des équipements de grand luxe a nécessité une étude complète et minutieuse qui confère à ce type une originalité d'exécution très complète.

La remarque est logique si l'on considère que, durant cinq ans, l'action de la Société Vespa a tendu constamment à perfectionner, sans cesse, la version réellement « nationale » du scooter 125 cmc. Vespa dans le même temps où la cadence de production, pourtant accrue dans de notables proportions d'année en année, voire de mois en mois, n'est cependant pas parvenue à ce qu'elle puisse satisfaire, sans délais, à l'afflux des demandes.

On peut constater, simplement, parce que c'est un fait indiscutable, que grâce à la Société Française A.C.M.A. avec ses installations sans cesse complétées de Fourchambault, le mouvement scooteriste a pu déferler sur la France selon un rythme qui va, chaque jour, affirmant sa puissance. Signe de prospérité pour cette Société, c'est incontestable, mais propriété nécessairement austère, car elle résulte d'une bataille contre le temps qui n'a point de fin et à laquelle participent tous ses services : Direction, Maîtrise, Ouvriers, Employés et Agents essayés sur tout le territoire.

Précisément parce que ACMA a été sur son seul genre de réalisation, le « scooter », alors que la plupart des leaders de la production motocycliste française partagent leur activité entre toutes les réalisations diverses qui forment la grande famille motocycliste, il est du devoir de cette Société de ne négliger aucun aspect particulier du problème unique qui l'occupe sans cesse, et dont elle recherche toujours la solution la plus complète possible.

Si encore le scooter était accueilli favorablement par tous avec la faveur qu'il mérite, puisqu'ainsi bien c'est incontestablement la « voiture de la masse », capable des mêmes performances que pour un prix d'achat sans précédent, un entretien infiniment moindre que ceux qu'entraîne l'usage de la voiture, peut-être les techniciens pourraient-ils s'accorder quelque répit avant d'entreprendre une nouvelle phase de leur action, car c'est bien ainsi qu'il faut comprendre le sens de la 2^e tentative actuelle.

On sait, hélas ! qu'il n'en est rien et que le scooter suscite en France des campagnes de dénigrement systématique, qui sont injustes, qui sont illogiques, qui font même litière de l'intérêt général (celui du public au service duquel l'industriel se place nécessairement).

Pourquoi un Scooter 150^{cc}

En fonction de ces préliminaires, on comprend maintenant pourquoi Vespa ACMA a décidé de donner un compagnon à ce 125 dont le succès ne fait que grandir, et ceci quelles que soient les difficultés matérielles qu'entraîneront pour l'usine cette réalisation nouvelle.

Il ne s'agit point tant de « travailler » une nouvelle clientèle que de démontrer que le scooter, véhicule de sécurité au même titre que « sans aucune restriction particulière » — que n'importe quel autre membre de la grande famille des motorisés — deux roues si diverse dans les manifestations auxquelles elle se plie, ne souffre de nulle entrave à son développement et qu'il n'est pas une utilisation à laquelle il ne puisse légitimement prétendre.

Il est temps de mettre un terme à toutes ces légendes, dont certains se complaisent à vouloir accabler le scooter. Notamment la Société ACMA prétend que, fonctionnellement, ce genre de véhicule ne craint point la route, quelles que puissent être les difficultés que cette dernière réserve à qui l'emprunte. Et si elle a choisi cette cylindrée 150 cmc. qui réclame le permis de conduire c'est pour que l'on ne puisse pas l'accuser de tenter une expérience aux dépens de la sécurité publique.

Définition du «Grand-Routier»

Remarquons-le, ne peut pas être réputé motorisé de grand tourisme n'importe quelle réalisation avec un moteur plus ou moins « poussé » dont le confort soit discutable et l'économie d'emploi inexistant. Ce sont d'ailleurs ces deux derniers points qui déterminent la qualité nécessaire.

— CONFORT MAXIMUM : C'est l'assurance que l'on pourra utiliser ses possibilités, se servir de son grand rayon d'action, réaliser des étapes considérables, sans aucune fatigue pour les occupants.

le "GRAND-ROUTIER" 150 cc



— **ECONOMIE MAXIMUM** : C'est la qualité fondamentale sur laquelle le motorisé deux roues base son succès et son développement.

Il ne paraît pas nécessaire d'insister plus longuement.

Le "Grand-Routier" Vespa analysé point par point

Voyons les caractéristiques générales du 150 cc. ACMA-Vespa, type « Grand Luxe ».

1° - PERFORMANCES

Elles dépendent de plusieurs paramètres, indépendants les uns des autres. Cependant, lorsque nous disons que le 150 cc. ACMA-Vespa est capable d'une vitesse maximum de 85 kmh. et qu'à la moyenne de croisière de 50 kmh. la consommation en essence n'excède pas deux litres et demi aux 100 kms, ce qui, avec un réservoir dont la capacité a été portée à 8 litres (réserve comprise de 1 litre 500), donne une autonomie de marche de plus de 300 kms, nous avons parfaitement situé cette caractéristique.

Quels sont les facteurs qui concourent à son obtention ? Tout d'abord, un moteur à haut rendement, c'est-à-dire qui ne gaspille pas le carburant dans sa recherche d'une puissance dont la réserve soit suffisante pour garantir la souplesse d'utilisation, quel que soit le profil ou le dessin de la route. Cette souplesse est, ici, obtenue d'une part, grâce à l'étalement calculé pour les quatre rapports de la boîte, et d'autre part, en raison du fait que le couple aux moyennes et faibles vitesses de régime, est toujours d'une valeur suffisante pour n'être pas perpétuellement obligé de jouer du changement de vitesses dès que l'itinéraire emprunte les profils heurtés à une grande différence de dénivellations, ce qui caractérise le parcours montagneux.

Quant au rendement, il est dû, non seulement à un excellent balayage des gaz — qualité primordiale pour un moteur deux temps — mais à certaines innovations mécaniques comme des échantures conjuguées à l'admission (cylindre et piston) qui garantissent un remplissage homogène de la cylindrée, dont le taux est indépendant de la valeur de la vitesse de régime.

Un traitement thermique spécial également (solubilisation et vieillissement), donne au piston une résistance et une longévité exceptionnelle.

Les chiffres de dureté Brinell obtenus, tant pour le cylindre que pour le piston, sont à retenir.

Puissance maximum 6,2 CV pour un régime maximum de 5,500 t/m environ et couple moteur maximum de 0,950 m.kg pour 3.300 t/m.

On remarquera que le carburateur est muni d'un silencieux d'admission efficace, ce qui, joint à la chambre de détente des gaz, d'un type très étudié et d'ailleurs semblable à celui

de la 125 cc., réduit considérablement le bruit de fonctionnement du mécanisme.

Comme tous les modèles ACMA-Vespa, le 150 cc. est parfaitement silencieux.

2° - STABILITE

Encore un complexe dont a voulu, naguère, accabler le scooter, que cette impuissance consensuelle — prétendait-on — à tenir la route aussi bien qu'une motocyclette classique. A quoi tiennent les légendes ? Il a suffi que la position du moteur dans le cadre-châssis et que le diamètre des roues fussent changés dans le scooter, par rapport à la norme, pour qu'on criât à l'hérésie.

Vespa « ajoutait encore au paradoxe » en prévoyant toute sa partie mécanique en porte-à-faux sur l'axe de la roue arrière, ce qui, pour le client, simplifiait considérablement le problème de la transmission, le débarrassait de la sujétion de la chaîne ou de l'arbre, puisqu'il était direct et monté élastiquement.

Vespa a démontré en maintes occasions, notamment au cours de gymnâsiques publiques où les figures d'acrobatie sont toujours nombreuses et d'une rare audace, que son scooter tenait parfaitement la route, ce qui se trouve confirmé par des centaines de milliers d'utilisateurs.

Rappelons que cette stabilité tient, en grande partie, au choix que notre Société a fait, d'une ossature rigide dans les deux plans, sous forme d'une coque-porteuse en tôle d'acier emboutie et soudée électriquement.

De tels exemples de réalisations sont rares en technique motocycliste, ils sont directement inspirés de la pratique automobile de ces dernières années.

N'oublions pas, dans ce domaine, l'importance de la suspension intégrale avant et arrière qui influe, à la fois, sur le rendement de transmission (en évitant les rebonds de la roue tractrice), et sur la tenue de route. D'importants travaux ont été accomplis dans cette voie, sur le 125 cc. ACMA-Vespa, dont on a pu constater les effets depuis un an, travaux qui ont inspiré la réalisation de la suspension du 150 cc.

Rappelons, à ce sujet, qu'on utilise le principe du bras oscillant autant à l'avant qu'à l'arrière — suspension équilibrée par conséquent — avec ressorts hélicoïdaux à plusieurs conicités, qui garantissent la variation automatique de la flexibilité en fonction de la charge transportée, ressorts associés à des amortisseurs avant et arrière hydrauliques et télescopiques (celui d'arrière enrobé par le ressort), qui permettent des débattements maximum.

3° - SECURITE

Encore une notion complexe que celle-là, pour laquelle il est évident que la stabilité dont nous venons de parler joue un rôle prépondérant, influe au premier chef.

Cependant, à partir du moment où l'on a décidé de porter la vitesse maximum à 85 kmh., il est apparu aux techniciens qu'il était indispensable de réaliser un freinage qui réponde aux efforts répétés que le solliciteront.

Deux paramètres interviennent ici : la puissance de freinage et son insensibilité à l'échauffement.

Les techniciens en ont tenu compte d'une part, en calculant largement le diamètre extérieur des tambours (130 mm à l'arrière et 117 mm à l'avant) et la largeur des garnitures (23 mm à l'arrière et 17 mm à l'avant), et, d'autre part, en prévoyant un refroidissement efficace. A cet effet, les tambours en alliage léger à grande surface radiante d'évacuation de la chaleur, sont garnis d'ailettes de refroidissement.

Pour permettre cette réalisation, le diamètre des roues a été augmenté (ce sont des roues de 9 pouces).

4° - PRESENTATION

Inutile de dire que ce nouveau modèle est complètement gré pour le tourisme et la nomenclature que nous spécifions par ailleurs, n'a nul besoin d'être reprise ici.

On observera cependant que la ligne du véhicule, tout en rappelant l'esthétique habituelle des Vespa, s'en écarte, de largeur moins considérable que sur les autres modèles, mais dont la forme aérodynamique a été calculée à la fois pour réduire la résistance de l'air et pour guider les filets d'eau et de boue à l'extérieur de la carrosserie. C'est un tablier à protection totale.

Il est incontestable que ce nouveau modèle répond parfaitement à son qualificatif de « Grand Luxe », car il a été particulièrement soigné dans tous ses détails :

— Qu'il s'agisse de la qualité et de la finesse de coloris de la peinture, dont l'exécution est hors pair.

— Qu'il s'agisse de la recherche du confort, par l'adaptation de selles spéciales pour le conducteur et le passager.

— Qu'il s'agisse de l'équipement par un habillage de pièces qui associent la chromée et de préférence à l'acier inoxydable. La Vespa 150 cc. « Grand Luxe » répond aux désirs des clients les plus exigeants.