Moto revue

25 mai 1973 — N° 2 126 — 2,50 F

SAARINEN ET PASOLINI SE TUENT A MONZA

1000 KM DU MANS: LÉON-BALDÉ

premier tour de France moto

A RIEN EU CONCOURS

Questions 9 et 10

VESPA 125

la moto-voiture est peut-être la solution aux encombrements

Ch. Bourgeois.

essai

La moto voiture est peut-être la solution aux encombrements
J'avais 16 ans. C'était l'époque du lycée, des copains, des surboums. Il n'y avait pas encore de motos devant les lycées, c'étaient soit les mobylettes, soit les scooters. Pour draguer, un scooter c'était extra, moins bien qu'une Triumph TR3 certes, mais pas mal du tout. Je n'avais pas de scooter. Je n'aimais pas le scooter. Les possesseurs de cyclomoteurs sport représentaient une minorité. Je faisais partie de celle-ci et j'avais un Itom « competizione ». Il m'aura fallu attendre plus de 10 ans avant de faire connaissance avec ce mode de locomotion pour lequel les motards ont souvent eu un préjugé défavorable.

Pour mieux comprendre le succès de la Vespa il faut remonter aux origines mêmes de celui-ci. Dans les dures années d'après guerre, ce n'est pas la fortune en Italie. Les rares voitures sont financièrement inaccessibles à la plupart. Il y a bien le vélo, souvenez-vous du « voleur de bicyclettes », mais ce ne peut être qu'une solution provisoire. Toutes les circonstances se trouvent donc réunies pour l'éclosion d'un véhicule d'un type particulier répondant aux exigences de l'heure.

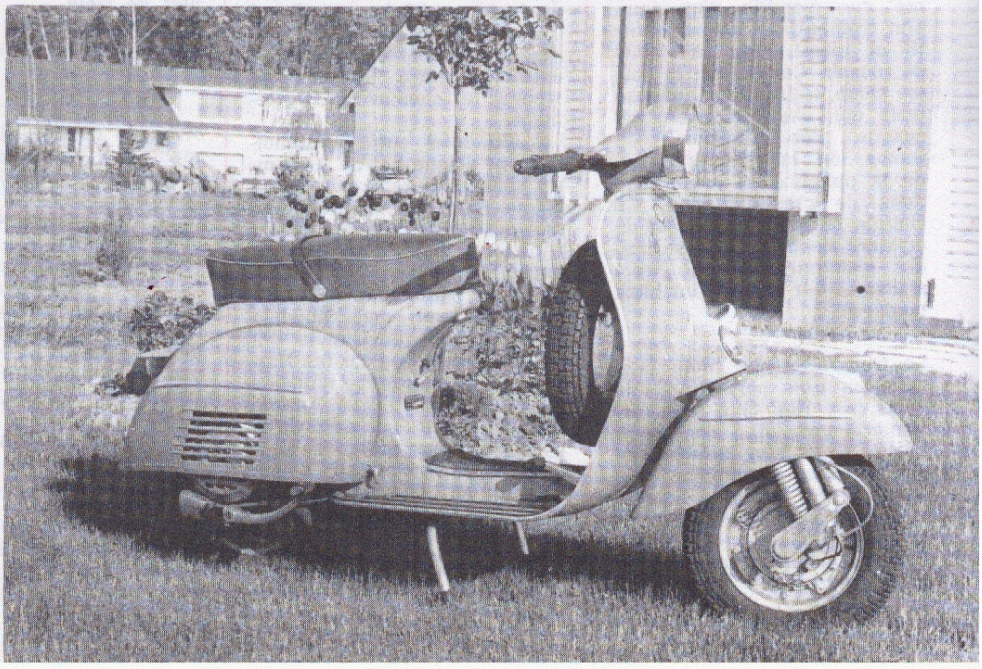
Ce véhicule miracle, hybride, pas encore voiture et plus tout à fait moto, Vespa le concrétise. Du jour au lendemain, les Vespa vont s'arracher comme des petits pains et connaître le succès fabuleux que l'on sait jusqu'à ce que le niveau de vie augmentant, la clientèle puisse s'offrir une voiture.

Malgré cette conjoncture nouvelle, l'époque du scooter a connu un prolongement grâce à l'arrivée de la nouvelle vague : c'est-à-dire vers les années 1960.

Longtemps les scooters bénéficièrent de tarifs d'assurances privilégiés. Lorsque ces tarifs augmentèrent au point de rejoindre ceux de l'automobile, la justification du scooter fut beaucoup moins évidente.

Mais le scooter avait atteint un tel niveau de diffusion que, malgré tout, il subsista.

Durant une dizaine d'années ce fut très dur pour lui. Mais aujourd'hui, à une époque ou tout le monde réclame un véhicule urbain, il peut connaître une seconde jeunesse.



Retrouvailles...

Il y avait très longtemps à Moto-Revue que nous n'avions pas fait l'essai d'un scooter, ceux-ci trouvant place dans « feu » Cyclomoto. Nous avons eu durant un laps de temps appréciable un Vespa 125 grâce à l'obligeance des Ets Rigal, importateurs de la marque en France.

Malgré une ligne inchangée, la Vespa n'a pas vieilli. Bien qu'austère, la présentation est sobre et de bon goût. On ne peut pas parler de recherche esthétique mais seulement de fonctionnel. Cependant la couleur vive, bleu ciel, de notre machine, correspond entièrement à l'idée qu'on peut se faire d'un tel engin. Indubitablement on est attiré par le Vespa. Sa partie antérieure, fine et élancée, contraste avec l'arrière bulbeux. C'est un véhicule qui ne rappelle en rien la moto. Avec tous ces carénages et donc tous les éléments mécaniques enfermés, le scooter offre une protection inégalable. Il ne faut pas oublier que le Vespa a été conçu pour rappeller le plus possible l'automobile. C'est pourquoi nous trouvons une coque autoporteuse offrant un large tablier protecteur et des roues de petit diamètre, ceci accordant la possibilité d'emporter une roue de secours. Ce dernier point surtout est important : quel est le motard qui n'a pas été victime d'une crevaison sans avoir la possibilité de réparer ?

La conception du Vespa est finalement rationnelle, même si le fait d'avoir un moteur latéral peut surprendre. Cette solution permet d'avoir, à défaut d'une excellente tenue de route, une très grande accessibilité mécanique et d'offrir de l'autre côté, c'est-à-dire à gauche, un coffre très important. Pour les suspensions, nous trouvons à l'avant un système à balancier et, à l'arrière, un combiné amortisseur ressort simple, solutions efficaces qui donnent satisfaction sur un véhicule de cette catégorie. Le 125 Vespa est tout d'abord un véhicule fait pour rouler sans vous causer d'ennuis. Avouez que cela est un beau programme, d'autant qu'à l'usage on se rend compte qu'à part gonfler les pneus de temps en temps et mettre de l'essence, il est respecté.

Fonctionnement là : aucun problème !

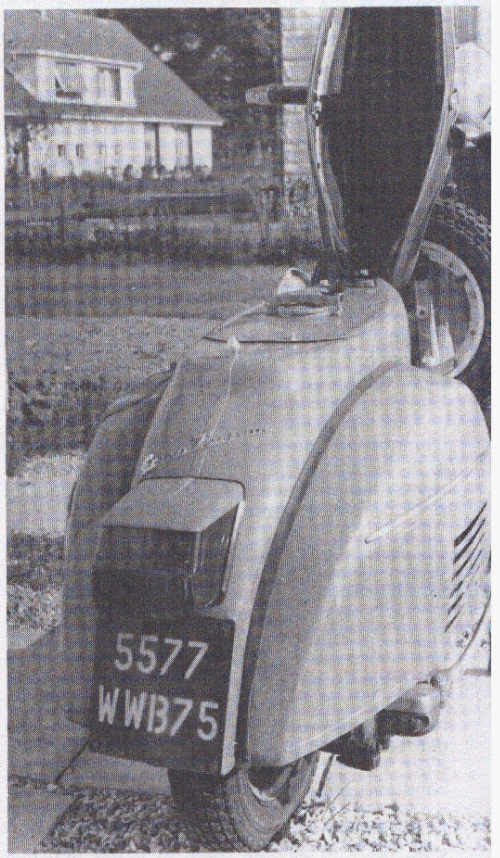
Pour faire du scooter, il n'y a pas à chercher midi à quatorze heures. Un Vespa ne pose aucun problème. Il démarre très bien à froid comme à chaud. Dans le premier des cas, il convient de tirer le starter pendant quelques instants. Grâce à la pédale de mise en route caractéristique de ce genre de véhicule, il n'y a presqu'aucun effort à faire. Comme, en outre, il n'y a pas de clé de contact, vous voilà vite parti. Sur le Vespa comme sur la majorité des scooters d'ailleurs, le changement de vitesses s'effectue à la main par l'intermédiaire d'une poignée tournante. Celle-ci n'oblige pas à « casser » le poignet pour passer en première et, malgré la transmissoin par câbles, offre une précision satisfaisante. La poignée des gaz à tirage rectiligne est d'un usage aisé malgré sa course assez longue.

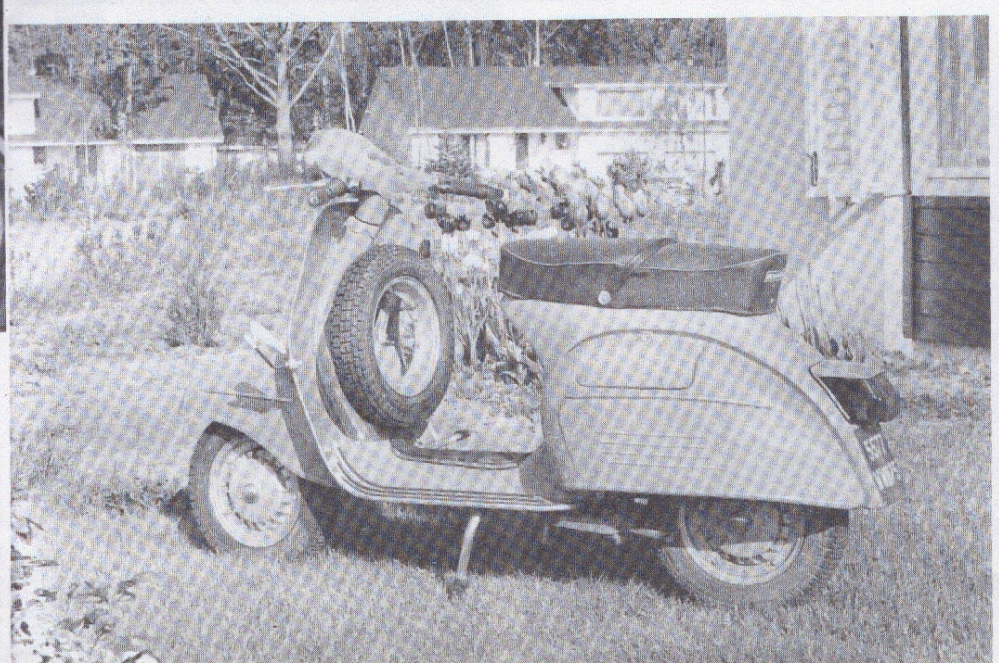
En montant sur un scooter, il faut faire abstraction de son expérience motocycliste et le considérer uniquement comme un moyen de locomotion. Sur un scooter on n'a rien, entre les jambes et cela donne à priori une impression d'insécurité. Le pilote occupe une position particulière et, pour ma part, j'ai mis assez longtemps à m'y faire. La direction aux basses vitesses est très légère et il est possible d'évoluer lentement sans se fatiguer. La chasse est cependant bien calculée jusqu'aux allures moyennes, le Vespa suit parfaitement son cap. On pourrait s'attendre sur un scooter dont le but premier n'est pas les performances à trouver un certain confort. Il n'en est rien et la selle n'est engageante que d'aspect car, sous le simili, se trouve une carcasse en ressorts. Comme en outre les pneus de petites dimensions demandent une pression assez élevée et que les suspensions parviennent vite à talonner, les bosses sont ressenties « physiquement » par l'usager. Ne jetons cependant pas la pierre au Vespa car on ne peut pas le comparer à une moto. En ville, où généralement le revêtement est bon, il n'y a rien à dire.

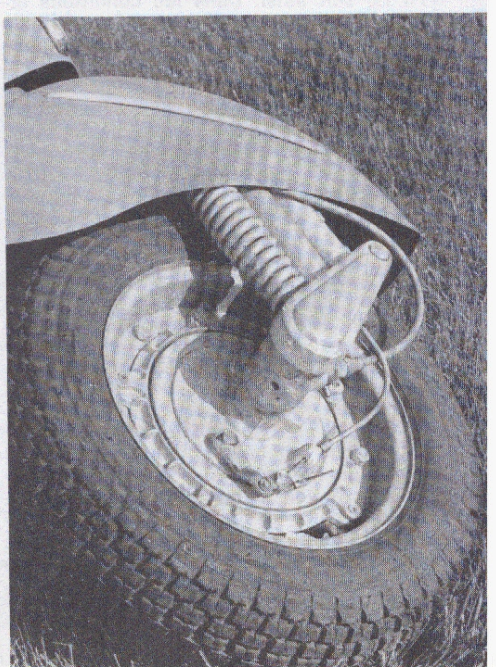
Le Vespa se situe à mi-chemin entre la moto et la voiture. Il offre de nombreux avantages. Les plus importants sont une protection excellente et surtout la présence d'une roue de secours.

Cette vue permet de constater l'élégance des lignes arrières de la Vespa. Le réservoir d'essence (mélange à 2 % seulement) possède un bouchon à fermeture étanche. Le tout est protégé par la selle qui gagnerait à être plus confortable.

La suspension avant de la Vespa est du type à roue tirée. Elle offre un débattement important mais un amortissement médiocre.







Un précieux auxiliaire

J'ai eu l'occasion de me servir largement du Vespa. Pour des raisons pratiques essentiellement. C'est un auxiliaire précieux car il est toujours prêt et ne vous laisse jamais en panne. Il vous permet plus encore qu'avec une moto d'adopter une tenue de ville sans crainte de se salir.

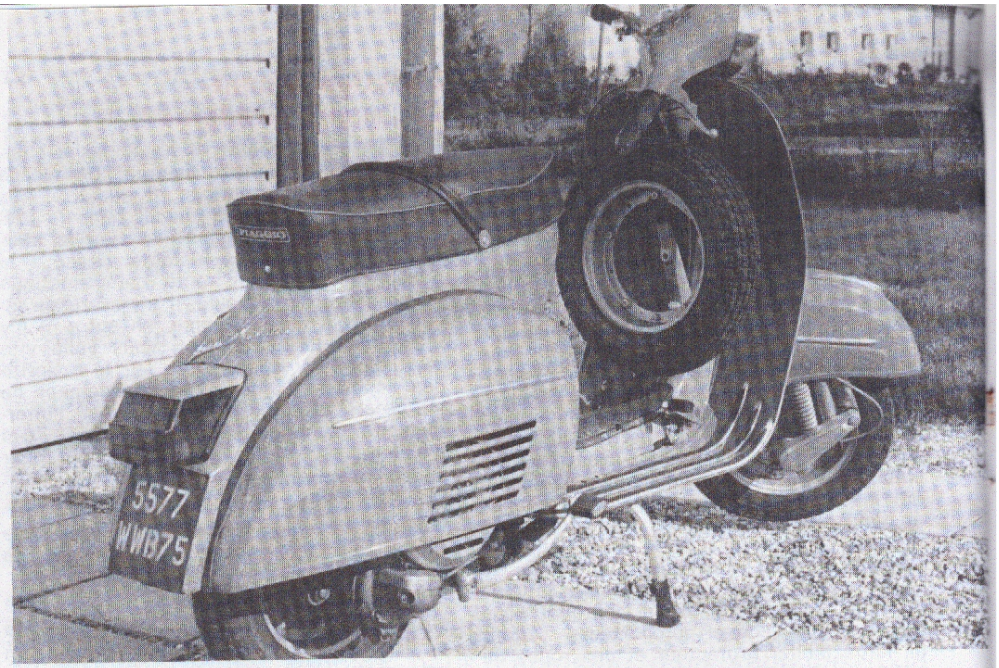
Le Vespa se justifie pleinement en urbain. Déjà, sur les autoroutes de dégagement, il perd un peu de sa signification. Ses performances, 85 km/h environ, sont un peu faibles pour suivre le flot des voitures, quand il n'y a pas d'encombrements bien entendu. De par sa conception et sa vocation, le Vespa est un engin paisible. Mais paisible ne veut pas dire mou. Bien que limité en performances pures, le moteur du Vespa se caractérise par une souplesse phénomènale et un couple important dès les bas régimes.

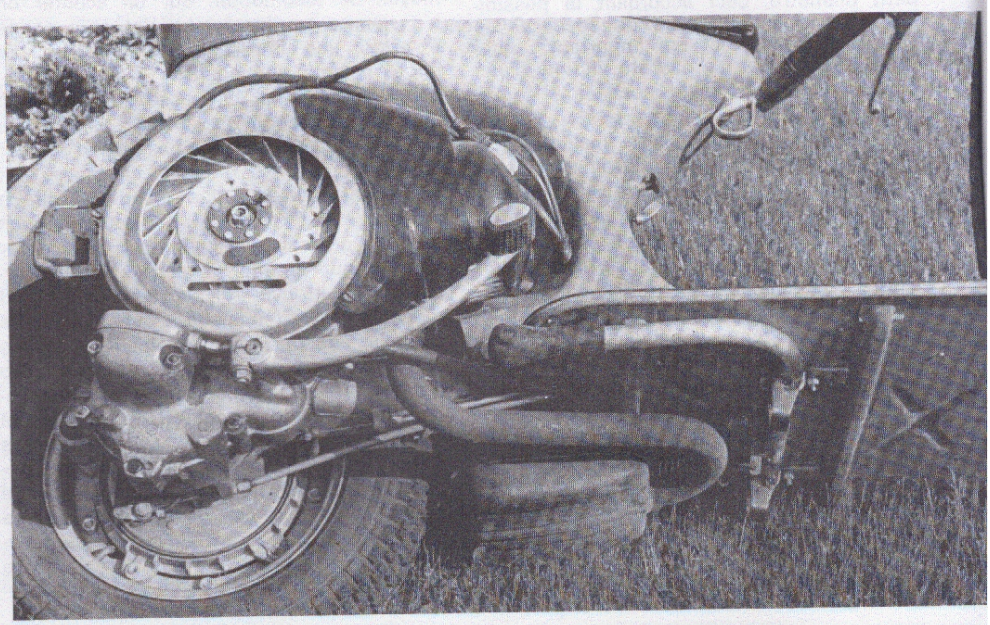
La première n'est qu'un rapport de démarrage et, en usage courant, on se contente d'utiliser la 3e et la 4e. Les reprises sont vigoureuses et on retrouve toujours très vite sa vitesse de croisière. On en viendrait même à souhaiter sur un véhicule de ce genre une transmission automatique. Quoiqu'il en soit, le groupe propulseur du Vespa est une réussite. Outre les qualités déjà citées, il se singularise par une sobriété de bon aloi. En roulant normalement, on ne dépasse pas 4 litres aux 100 km. Comme la capacité du réservoir de mélange à 2 % est largement calculée, les arrêts ravitaillement sont suffisamment espacés pour ne pas devenir une hantise.

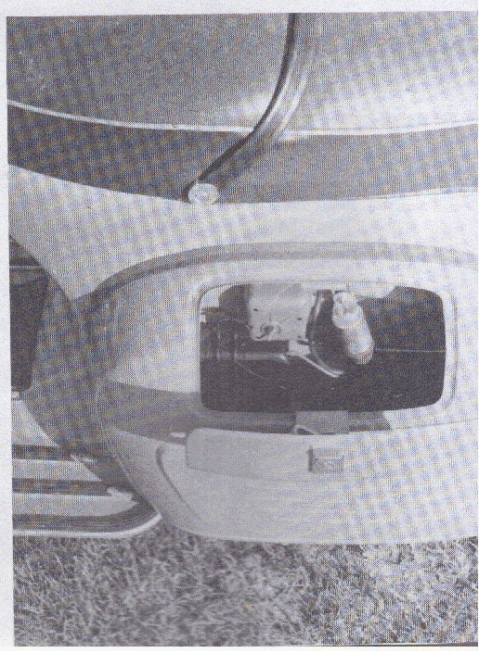
On a souvent critiqué la tenue de route des Vespa. Sans être un modèle du genre sur ce plan, on peut toutefois dire que le Vespa ne met pas vos jours en danger. Cet engin demande pour se sentir en confiance une certaine habitude. Une fois qu'on a le Vespa bien en main, on peut en faire pratiquement ce qu'on veut, au point de faire toucher le tablier ! La tenue de cap est bonne et le fait d'avoir plus de poids d'un côté que de l'autre n'est pas un handicap insurmontable.

Un scooter n'est pas fait pour rouler vite, nous le savons déjà, et il est heureux qu'il en soit ainsi. Dans les conditions actuelles de circulation il est parfois difficile de s'arrêter à temps. Les tambours puissants du Vespa ne sont pas en cause. Seul le petit diamètre des roues et les pneumatiques sont responsables de ce sentiment d'insécurité. Sur le sec cela va encore mais, sur les pavés gras, croyez-moi, il y a de quoi se faire de belles frayeurs. Contrairement à une moto, il est préférable de freiner de l'arrière avec un Vespa pour accroître la stabilité.

Dans un numéro de Scooter et cyclomoto remontant à 1960, nous avions déjà fait l'essai du Vespa 125. 13 ans après, nous sommes arrivés aux conclusions de l'essayeur de l'époque. Maintenant que l'engouement pour le scooter est terminé, il ne doit son succès qu'à ses qualités propres. Certes le Vespa n'est pas parfait mais, compte tenu de ce qu'on lui demande, il apporte un maximum de satisfactions. Depuis sa création il a évolué lentement certes, mais dans le sens de la sagesse. Depuis j'ai vieilli et mon optique a changé vis-à-vis du scooter. Si aujourd'hui j'avais à choisir entre un cyclo-sport et un scooter, peut-être bien que je prendrais le second.





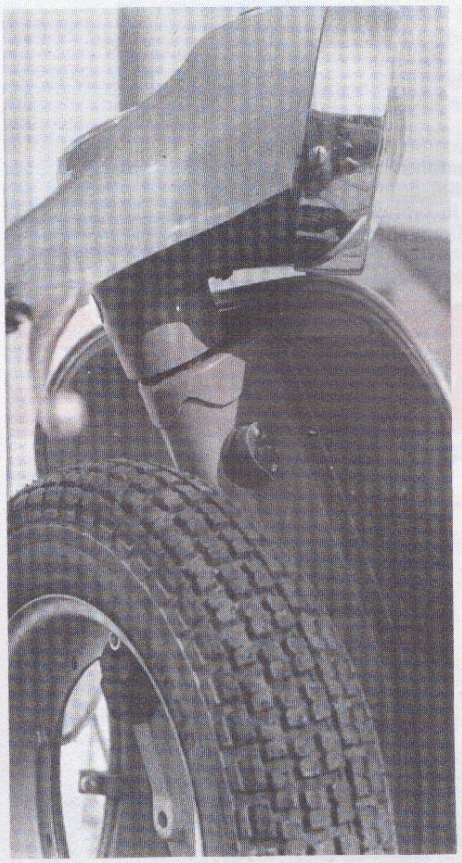


Le groupe moto propulseur de la 125 Vespa est un modèle de compacité. Comme il est entièrement protégé on arrive presque à l'oublier. En cas de panne tous les éléments sont aisément accessibles.

Sous le bec de selle se trouve un crochet très apprécié des femmes qui peuvent y suspendre leur sac. Juste en dessous se trouve la tirette de starter et le robinet d'essence à 3 positions.

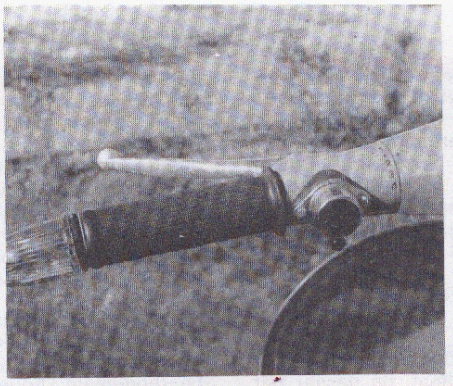
Le fait que le moteur soit situé sur le côté n'offre pas que des désavantages. Il permet d'avoir un coffre à bagages d'une contenance respectable qui en outre ferme à clé.

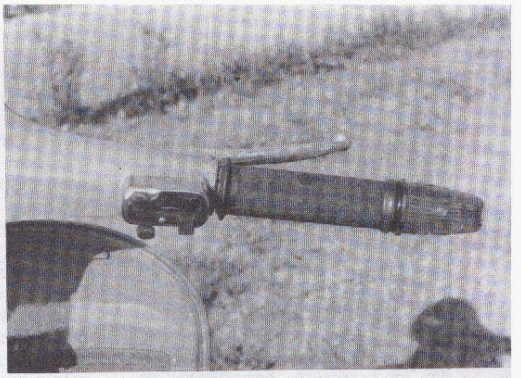
A gauche nous trouvons la commande de changement de vitesses manuelle, le levier de débrayage et le comodo des clignotants. Ceux-ci situés en bout de guidon sont assez vulnérables.



A droite nous trouvons le levier de frein avant et le comodo comprenant le bouton de mise à la masse, l'avertisseur sonore et l'inverseur code phare.

Le seul rempart entre le voleur et vous est cet antivol de direction. En effet, le 125 Vespa se met en route sans clé de contact. De nos jours, c'est audacieux.





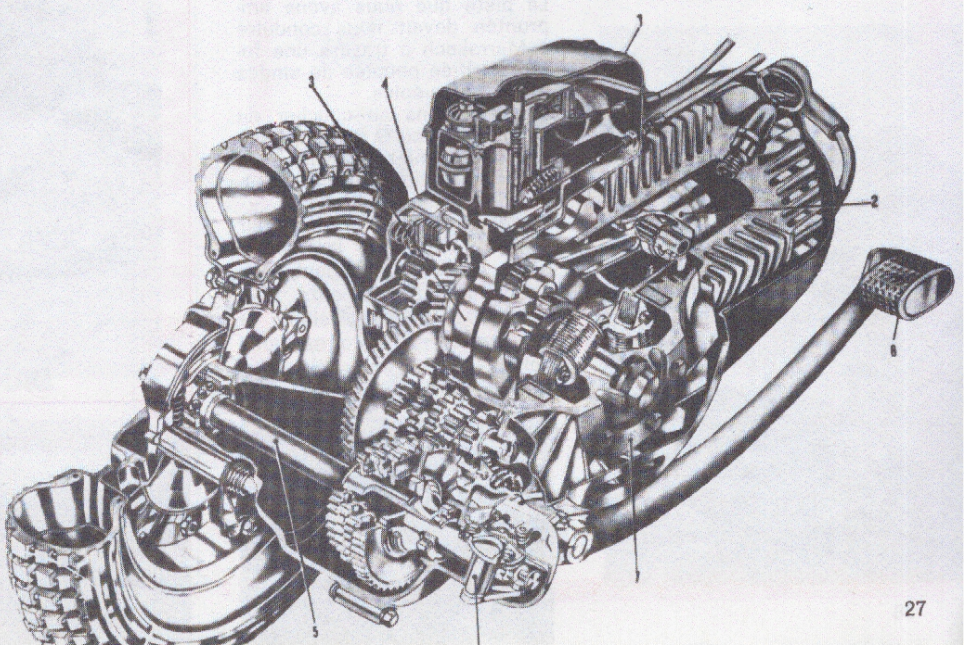
Le Vespa réunit toutes les caractéristiques propres aux scooters. De toutes les machines de cette famille, c'est même la plus typique. Cadre coque embouti, moteur oscillant, boîte quasiment située dans le moyeu, ce sont des choix techniques propres à cette école de deux roues et à Vespa en particulier. On connait en effet le Lambretta, dont le moteur-bras oscillant a d'abord contenu un arbre et un couple conique, puis une chaîne double. Chez Vespa, le faible rapport de démultiplication dû au petit diamètre des roues et la volonté de regrouper tous les éléments moteur pour former un bloc compact ont conduit à se passer de transmission secondaire. La chaîne cinématique se décompose comme ceci : en bout de vilebrequin un embrayage multidisque suivi d'une transmission primaire qui entraîne une boîte en cascade dont l'arbre secondaire est à la fois l'arbre de roue et la « lanterne chinoise » dans laquelle coulisse le croisillon des vitesses. On peut d'ailleurs féliciter Vespa qui, avec cette technique et celle tout aussi délicate du changement de vitesses à main et par câbles, est parvenu à une excellente précision sans que la commande soit dure.

Un distributeur rotatif remarquable.

Une autre originalité de la conception de ce moteur réside dans son alimentation. Le Vespa a, depuis de nombreuses années déjà, un moteur à distributeur rotatif. Ce n'est certes pas en soi une originalité alors que de nombreuses Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Maïco, bénéficient de ce mode d'admission. Ce qui est caractéristique du Vespa c'est qu'aucun organe n'a été ajouté au moteur pour qu'il ait ce mode d'admission. Si une des masses de l'embiellage reste classique jusqu'au bout des ongles, l'autre, celle située côté roue et embrayage, est un cercle complet échancré. La lumière d'admission est une fenêtre rectangulaire découpée dans le carter gauche. Lorsque l'échancrure de la masse gauche du vilebrequin se présente devant, l'admission est ouverte. Elle est fermée lorsque c'est le cercle de base de la masse de vilebrequin qui fait face à la lumière d'admission. L'étanchéité, dans tout cela ? C'était évidemment la grande crainte des ingénieurs de la marque lors de la mise au point de ce système. Puis ils ont constaté qu'un jeu réduit, dans la limite de ce qui peut se faire sans difficulté dans une construction de série, suffisait à assurer l'étanchéité. Ce jeu est de l'ordre de 1/10 de millimètre entre masselotte et carter. Il est insuffisant pour empêcher le film d'huile de combler le vide entre la lumière et le volant de vilebrequin.

Cette réalisation permet, à peu de frais, d'établir un diagramme d'admission asymétrique, plus long lors de la montée du piston que lorsqu'il redescend. Ainsi le remplissage est amélioré à bas régime. Il ne faudrait cependant pas prêter à ce dispositif les vertus du disque distributeur. Les principaux avantages de celui-ci (place de la tubulure, direction, tubulure droite légèrement évasée, lumière ronde ou légèrement ovale) sont perdus. Il y a même un écoulement difficile car le vilebrequin ne peut dégager la lumière complètement. C'est pourquoi cette disposition astucieuse et économique n'est pas utilisée, et surtout pas en compétition.

D. Bernardin.



UNE CONCEPTION ORIGINALE ET ÉPROUVÉE : PAS DE TRANSMISSION SECONDAIRE