

LE SCOOTER LAMBRETTA

Nul n'ignore de nos jours l'incroyable succès de ces petites machines à deux roues qui sillonnent le monde.

Les villes de France sont envahies par ces diabolotins et Paris, n'échappant pas à la règle, subit les assauts des virtuoses du guidon au grand regret des automobilistes qui ne peuvent en faire autant.

N'entamons pas la discussion sur ce sujet et étudions plutôt les caractéristiques de cette curieuse machine :

Moteur. Monocylindrique à deux temps — d'une cylindrée de 123 centimètres cubes de puissance — 5 CV au frein.

Consommation. A vitesse économique de 2,5 à 3 litres aux 100 kilomètres.

Vitesse maximum. Volontairement limitée à 70 kilomètres-heure.

Instruments de bord. Compteur kilométrique éclairé la nuit incorporé dans le carénage du guidon. Antivol bloquant la direction — boîte à gants avec serrure — un miroir est fixé dans le volet de fermeture de la boîte.

Du scooter deux roues, on a tiré la fourgonnette 300 kilos qui a l'air de vouloir faire carrière à son tour. Il est évident qu'à l'époque où la circulation prend le maximum dans la vie courante, ces petits engins ne pouvaient laisser indifférent l'utilisateur d'un moyen de locomotion rapide, pratique et économique, c'est sûrement là que se trouve la clef du mystère et surtout de la réussite.

Comme vous pouvez en juger par les reproductions photographiques, voici un modèle de scooter Lambretta particulièrement réussi. Il a été réalisé par l'un de nos correspondants Britanniques et mérite de figurer dans votre magazine.

DESCRIPTION

Quatre bandes coudées de 60 x 12 composent le plancher (1) et sont réunies entre elles par 2 bandes de quatre trous (2).

Le tablier du scooter est la prolongation vers le haut de ces quatre bandes coudées (1) par quatre autres de 5 trous (3) terminées elles-mêmes par quatre équerres à 135° qui portent quatre bandes de 3 trous (4).

A ce tablier se raccrochent deux équerres 25 x 25 reliées par une poutrelle plate de 5 centimètres. Le tout, placé en arrière du guidon, figure le vide poche (5).

CHASSIS

Le châssis proprement dit se prolonge de part et d'autre du plancher par deux bandes de cinq trous (6) reliées chacune par 2 équerres 13 x 10 au plancher. Chaque bande (6) est prolongée vers l'arrière de la machine par une bande de 11 trous (7) rattachée à la précédente par un support plat.

Le marchepied est constitué de chaque côté par une bande de 3 trous poursuivie d'une de 11 trous (8) rapportée au châssis par 2 équerres 13 x 10.

L'arrière du plancher est raccordé au moyen de bandes partant toutes des bandes coudées. La première est une bande de 15 trous (9) tordue suivant le mouvement propre à la marque, fixée au châssis par l'intermédiaire d'une bande de 4 trous (10) et de 3 bandes incurvées de 6 centimètres rapportées en fin de course à la bande (7). Un support plat joint le tout à la bande (10) ainsi qu'une équerre 13 x 10 et un petit gousset d'assemblage (16).

La bande centrale (arrière) est constituée par une poutrelle plate de 9 centimètres et une de 14 centimètres.

Sur le côté de celles-ci monte une bande incurvée épaulée (13) attachée à 3 bandes incurvées qui suivent la ligne imposée. Ces bandes sont fixées aux poutrelles (12) par 2 équerres 13 x 10 en cours de carrosserie et par une équerre renversée de 12 millimètres (17) à l'extrémité arrière. Le montage s'opère de la même manière pour le second côté.

Le siège pilote est représenté par 3 embases triangulées plates (14) fixées à la carrosserie par deux boulons de 12 millimètres et deux bagues d'arrêt. La selle du passager est stylisée par une embase triangulée plate également et fixée à l'ensemble par une équerre renversée de 12 millimètres. Une bande de 3 trous renforce la selle et une équerre 26 x 12 figure le pos-main (15).

La roue arrière se loge dans l'espace réservé à cet effet. Elle est solidaire de la carrosserie par l'intermédiaire d'une tringle 7 cm, 5 retenue par deux bagues d'arrêt.

Le tuyau d'échappement placé du côté droit est figuré par une tringle de 9 centimètres (18) dont le silencieux est un accou-

plement pour tringle. Le tout se fixe au châssis grâce à un raccord tringle et bande. Une bécaille de repos est fixée au châssis côté droit (19) elle est constituée par une tringle de 4 centimètres et un raccord tringle et bande.

SYSTÈME DE DIRECTION

Celui-ci est représenté par une tringle de 10 centimètres (20) raccorciée à l'aile avant au moyen d'un bras de manivelle double (21).

Cette tringle passe au travers d'une chape d'articulation fixée sur une plaque triangulaire de 25 centimètres. Cette plaque ainsi qu'une poutrelle de 4 centimètres est reliée par deux équerres à deux embases triangulées coudées fixées sur le tablier.

Le phare est représenté (23) par un disque de 19 millimètres et un support de cheminée au travers desquels passe un boulon de 19 millimètres qui vient se visser dans un accouplement pour tringle. Un second accouplement fixé au tablier du scooter par deux boulons de 28 millimètres est traversé par la tringle de direction.

Enfin, une tringle de 9 centimètres figure le guidon (24). L'accouplement central sert de jonction entre les deux tringles et les deux accouplements du bout représentent les poignées.

L'aile avant est formée d'une plaque flexible 14 x 4 (25) et de deux plaques semi-circulaires (26) qui en assurent les flancs et sont reliées à la plaque (25) par des équerres renforcées par deux bandes incurvées épaulées de 6 centimètres. Une bande de 5 trous (27) fixée à l'aide d'une bande de 4 trous (28) porte l'essieu constitué par une tringle de 4 centimètres passée dans la roue. Un support plat réunit de chaque côté la bande (28) et la plaque semi-circulaire (26).

Les roues sont recouvertes de flasques complétant le détail de l'illusion.

