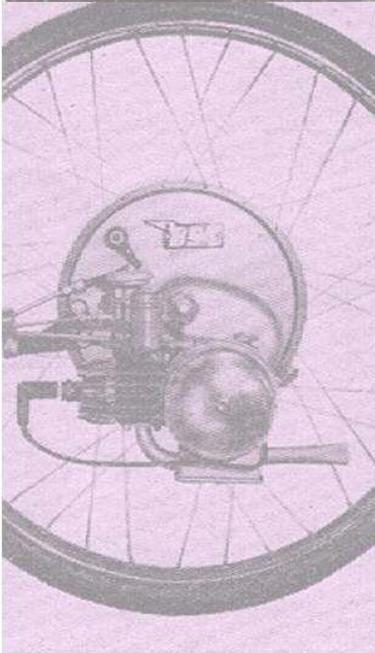
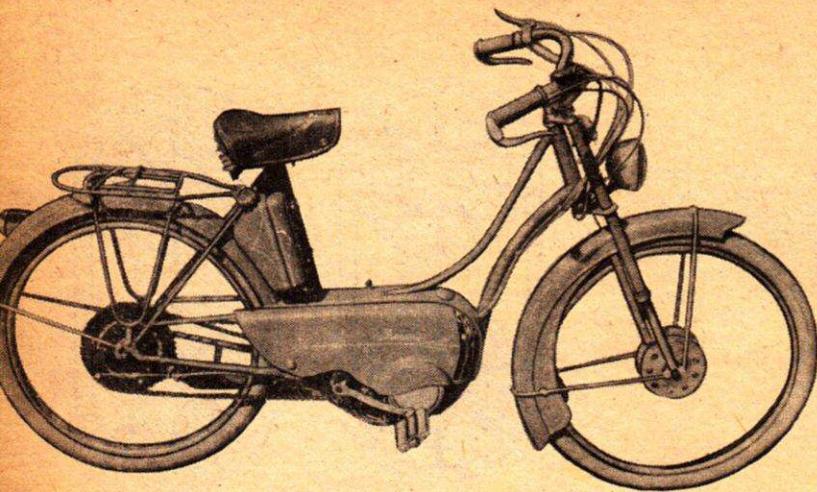


IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk



ESSAI DU CYCLOMOTEUR

HORSY à m

A plusieurs reprises nous avons pu essayer des cyclomoteurs équipés des derniers moteurs VAP D.T., mais ceux-ci étaient toujours des monovitesse.

Les Etablissements Delaplace, à qui revient la fabrication des cyclomoteurs Horsy, nous ont obligeamment confié un cyclomoteur qui, à ses qualités mécaniques, joint une présentation heu-

reuse, conséquence d'un carénage harmonieux.

Extérieurement, le Horsy est très classique, cadre tubulaire ouvert, réservoir (trop petit) de 3 litres situé sous la selle, tandis que le moteur, en l'occurrence un VAP deux vitesses, se trouve placé à la hauteur du pédalier ; solution rationnelle qui est adoptée par la quasi-totalité des constructeurs.

Mais ce qui le différencie principalement de la majorité des cyclomoteurs est la présence d'une boîte de vitesses à deux rapports.

La commande de changement de vitesses se fait au moyen d'une poignée tournante spéciale en ce sens qu'elle est couplée avec le levier de débrayage. Cette commande est à trois positions : première vitesse, point mort et deuxième vitesse ; chaque position étant verrouillée pour faciliter la manœuvre.

A la conduite, il ne faut pas hésiter à changer de rapport et grâce à cela, vous ne piloterez plus un cyclomoteur, mais un vélomoteur, car on oublie l'usage du pédalier.

Avant de passer à l'essai, rappelons les principales caractéristiques du moteur. Il s'agit d'un bloc-moteur deux temps avec culasse en alliage léger.

Le balayage du type Schnürle, nécessite obligatoirement la présence d'un piston plat et de deux canaux de transfert sensiblement opposés.

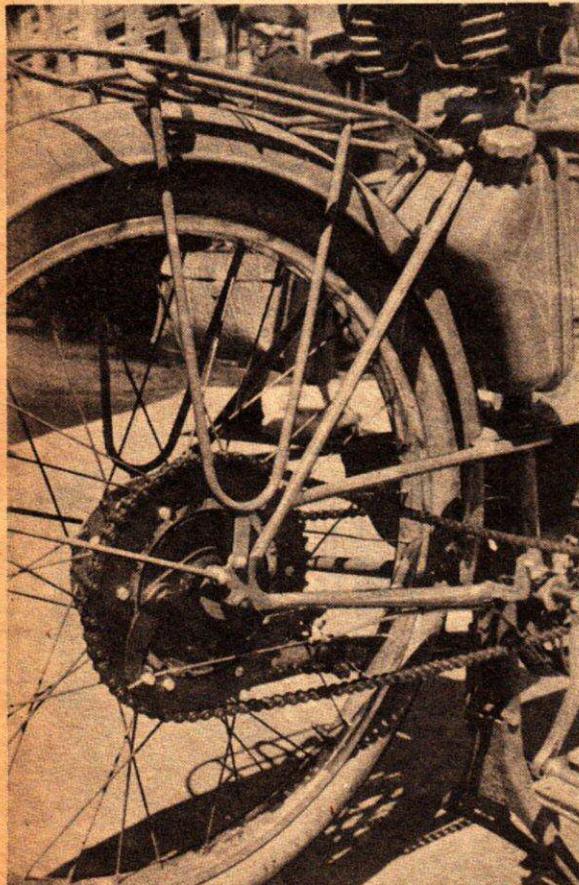
Le VAP G est, comme ses devanciers, un moteur légèrement supercarré, puisque nous trouvons un alésage de 40 mm pour une course de 38 mm.

La puissance du moteur est assez élevée, le constructeur indiquant 1,75 CV à 5.500 t.-m. pour un taux de compression de 6,5 à 1 et une avance à l'allumage de 31 à 33°, soit 3 à 3,2 mm.

3 types de carburateurs peuvent être montés : le Viel 14 V 54 ou les Zénith 12 MS ou 10 MS, ce dernier donnant intentionnellement une puissance réduite. Sur le modèle à l'essai, c'est le premier nommé, construit sous licence par ABG, que nous avions.

Le moteur est dissimulé sous un carénage de forme arrondie, constitué par deux panneaux latéraux en tôle, retenus chacun par un simple bouton moulé. La partie supérieure du capotage moteur (en tôle galbée sur laquelle les tubes du cadre sont brasés et parfaitement raccordés), ajoute même à la rigidité de l'ensemble de la partie cycle.

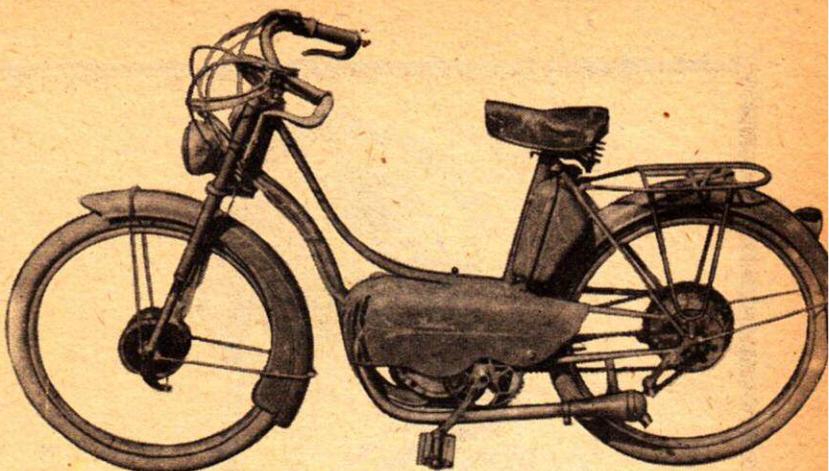
Le refroidissement du moteur n'est en rien gêné par cet habillage, car de larges entrées d'air sont pratiquées à l'avant du carénage.



Ci-contre, l'arrière du cadre, le porte-bagages et le réservoir à essence. Notons également le frein arrière de grandes dimensions.

CYCOMOTEUR

moteur VAP



Accès au moteur aisé ; par contre, le démontage de la bougie demande une clé à bougie très courte, l'espace entre l'orifice prévu à cet effet dans le carénage et les deux tubes supérieurs du cadre étant minime.

L'orifice d'accès à la bougie est obturé par un bouchon en caoutchouc, solution heureuse, car à une grande aisance de démontage et remontage, il faut ajouter une totale absence de bruit.

Horsy présentait au dernier Salon un modèle à suspension intégrale, réalisée par éléments coulissants. Le modèle qui nous fut confié pour l'essai est dépourvu de suspension arrière, mais, par contre, à l'avant, nous trouvons une fourche télescopique très souple, dont le guidage est assuré par quatre bagues auto-lubrifiantes en bronze.

Conscients des dangers que peuvent présenter des freins trop faibles, les Ets Horsy ont — pourrait-on dire — péché par excès contraire. A l'avant comme à l'arrière, le constructeur a adopté des freins d'un diamètre de 120 mm. C'est un diamètre très grand que l'on trouve d'ailleurs sur certaines motos légères de 125 cmc., dont le poids et la vitesse sont très supérieurs.

Il en résulte un freinage puissant, trop puissant même, car les mâchoires de ces tambours ont une certaine tendance à l'enroulement, si bien qu'il faut toujours doser son freinage très exactement.

A 30 kmh., nous avons enregistré :

Avant seul : 5 m. 40.

Arrière seul : 9 m. 20.

Les deux : 4 m. 70.

Ces chiffres sont excellents, mais

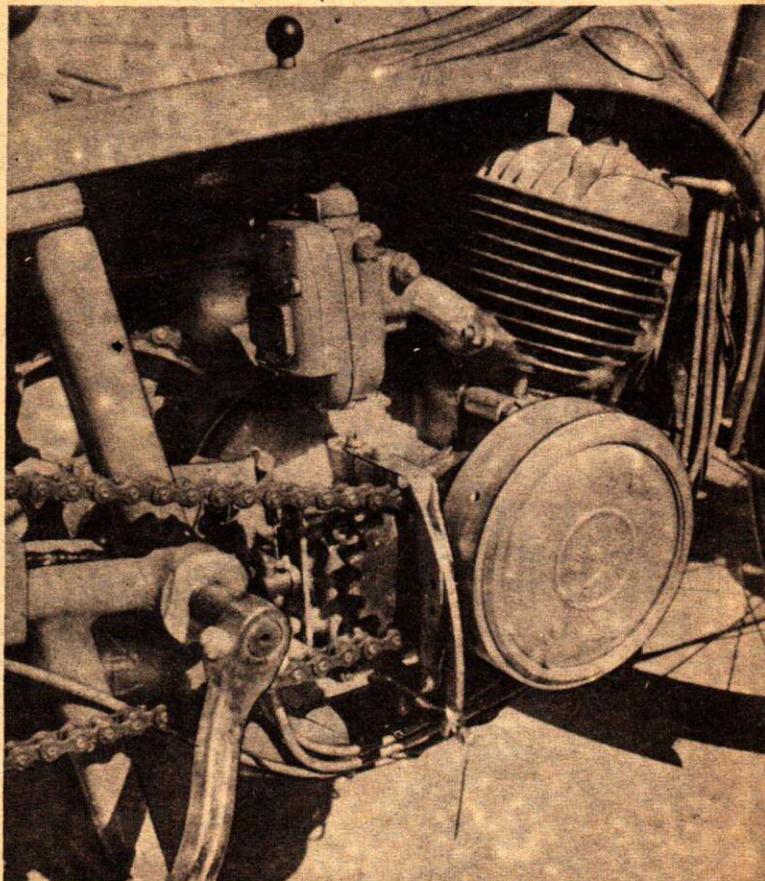
A droite, le moteur A.B.G. type « G » vu du côté volant magnétique. Le levier de commande d'embrayage est fixé sur un arceau par-dessus le pignon moteur.

demandent, rappelons-le, une action sur les commandes dépourvue de toute brutalité.

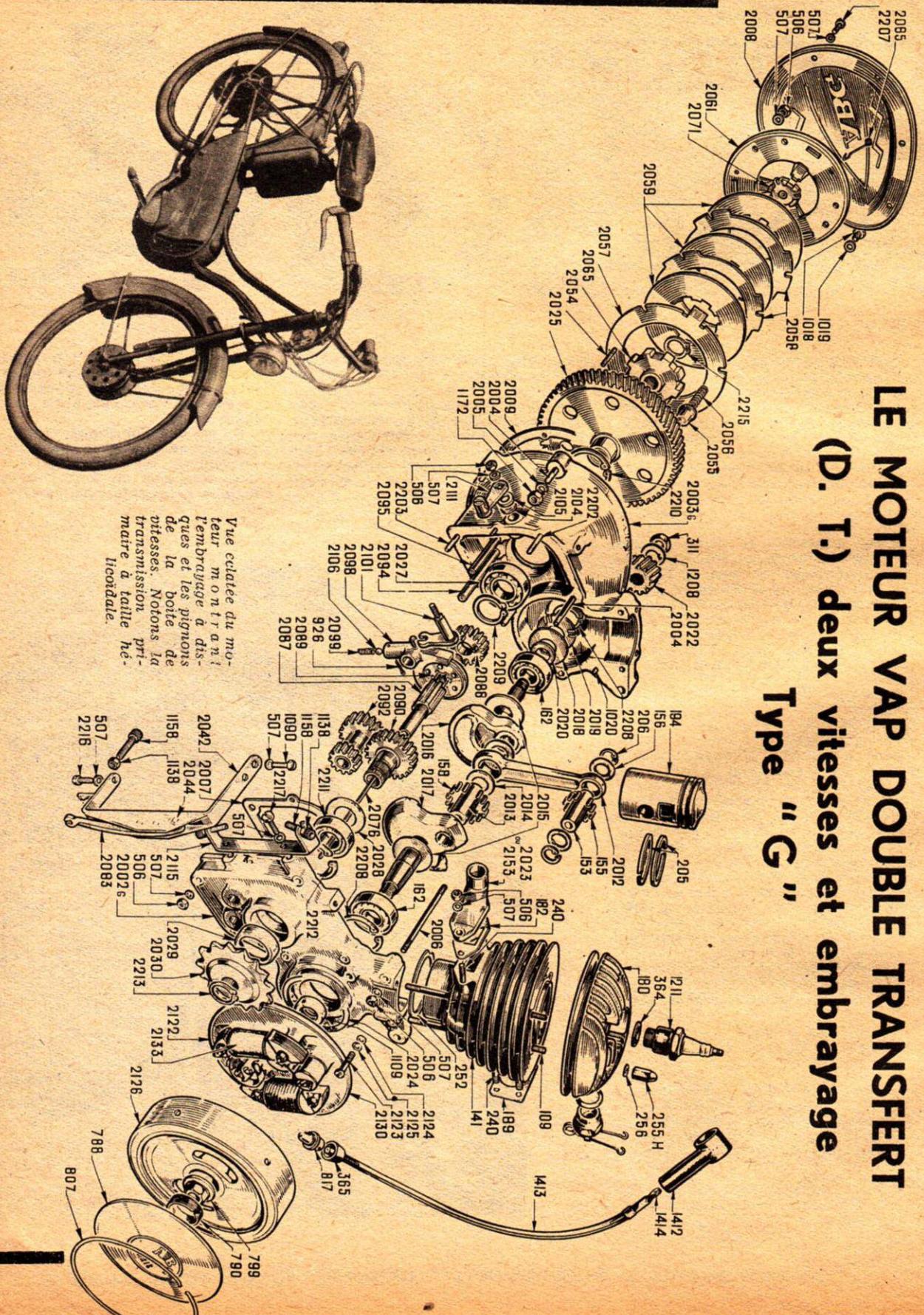
Le guidon, avec poignées de freins inversées, possède deux poignées tournantes ; à droite, ouverture des gaz dans un sens, décompresseur dans l'autre ; à gauche, poignée tournante des vitesses à trois positions : première, point mort et secondé.

Sur la droite du guidon, nous trouvons également un commutateur électrique, l'éclairage (phare, code) et l'avertisseur fonctionnant sur le volant magnétique.

Le cyclomoteur Horsy, comme il est possible de s'en apercevoir, est donc un véhicule très complet pouvant être livré soit avec un VAP monovitesse, mais à débrayage (au prix de 55.000



LE MOTEUR VAP DOUBLE TRANSFERT (D. T.) deux vitesses et embrayage Type "G"



Vue éclatée du moteur montrant l'embrayage à disques et les pignons de la boîte de vitesses. Notons la transmission primaire à taille héliocentrale.

Le prix de vente assez élevé, qui aurait pu faire peur au prime abord, est pleinement justifié, car le brio du VAP 2 vitesses laisse entrevoir la possibilité de longues randonnées, au minimum de frais.

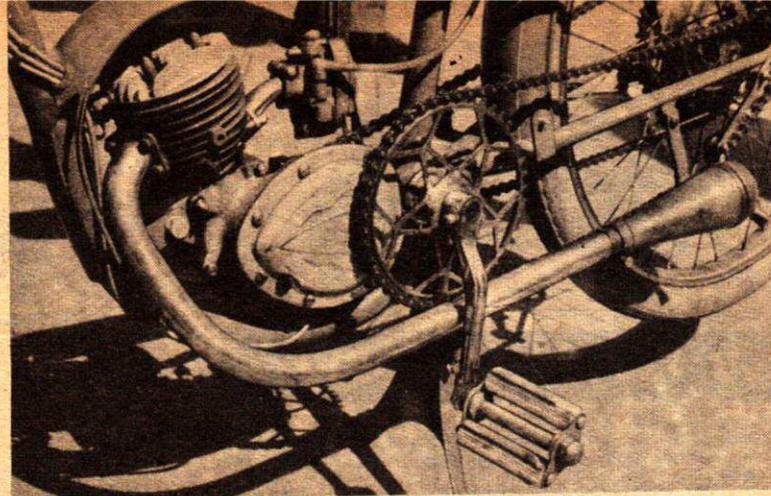
L'ESSAI

Plusieurs méthodes peuvent être employées pour faire partir votre moteur. Cyclo sur la béquille, engagez un rapport, puis appuyez sur les pédales. Le moteur part rapidement, mais ce système a l'inconvénient d'exiger une grande robustesse de la part de la béquille, qui, en général, est un accessoire qui demande à être ménagé.

Il vous reste alors à partir en pédalant, passer une vitesse puis embrayer. La commande de décompresseur ne sert pratiquement que pour arrêter le moteur, car il est plus facile de démarrer en se lançant, puis en embrayant, qu'en décompressant.

La mise en route est d'une manière générale très aisée et notons à ce propos que par rapport à d'autres cyclos équipés du VAP, la commande du volet d'air du carburateur est très accessible.

Grâce à la démultiplication très importante en première et à la puissance du moteur, il est facile, même pour un pilote de 80 kgs — ce qui est mon cas — de démarrer en embrayant progressivement sans donner le moindre coup de pédale. Toutefois, pour ne pas trop fatiguer le moteur, il est préférable d'aider celui-ci dans les deux,



Ci-dessus, le tube d'échappement de gros diamètre et le pédalier.

trois premiers mètres seulement. L'embrayage est remarquable de douceur. De même la facilité avec laquelle on passe d'un rapport à l'autre doit vous inciter à choisir constamment le rapport ad-hoc.

Première très haute, qui nous a permis de dépasser les 40 kmh., mais ce qui correspond évidemment à un surrégime du moteur.

Il n'est d'ailleurs pas besoin de monter si haut, car le VAP est un moteur souple, et à 3.000 t.-m. par exemple, nous disposons déjà de 0,9 CV. Aussi est-il possible de rouler à 10-15 kmh. en seconde sans que le moteur pilonne. Cette souplesse rend évidemment la fr.), soit avec le VAP deux vitesses (prix : 58.000 fr.), moteur que possédait le véhicule que nous avons à l'essai.

conduite très reposante, notamment en ville. Somme toute, ce moteur est pratiquement sans défaut, ne chauffant pas, ne serrant pas, bien que nous ayons « tiré » dessus alors qu'il avait à peine 300 kms et nous ayons dépassé, même en position assise, les 50 kmh., alors que la vitesse de croisière se situe à 40-45 kmh.

Sous l'angle des performances également, le VAP G se classe donc parmi les meilleurs moteurs 50 cmc. que nous ayons essayé... et comme nous avons testé à peu près tous les moteurs trouvables en France, cela situe parfaitement la classe de ce deux temps.
C. R.



La fourche télescopique et le frein avant.

A droite, la courbe de puissance.

