

LAMBRETTA DL RACER

Grand Prix



Pôle Mécanique

Alès Cévennes



Textes & Photos : Scootitude® magazine

Un essai sur circuit ? On arrive ! Ainsi nous voilà sur le circuit du Pôle Mécanique Alès-Cévennes fin septembre, pour essayer non pas une mais quatre versions « racer » du fameux Lambretta DL ou GP. Reçus par Laurent Corric et toute son équipe, nous avons pu profiter de cette très belle piste pour un essai détaillé sous un soleil de plomb.



Match Grand Prix DL Racer



Stephan

Jean-Baptiste

Stéphane

Sam

Le Lambretta DL est la dernière fabrication des usines Lambretta italiennes de 1969 à 1971. On pouvait le trouver sous trois cylindrées. Le 125, produit à 15300 exemplaires de janvier 1969 à avril 1971. Le moteur 125 de la gamme le plus puissant avec 7,3 ch à 6200 tours (identique au moteur du 125 Special). Un taux de compression de 7,8/1, pour une course de 58 mm et un alésage de 52 mm. Les couleurs disponibles étaient le blanc ou le bleu (biancospino 8082, turchese 8016 de chez Lechler). Enfin, sa cote moyenne varie entre 1500 et 5000 €. La deuxième version était le 150, produit à 20048 exemplaires sur la même période. Son moteur 150 développe 8,7 ch à 6300 tours avec un taux de compression de 7,8/1, pour une course de 58 mm et un alésage de 57 mm. Les couleurs disponibles étaient le blanc ou le rouge (biancospino 8082, rosso 8073 de chez Lechler) et sa cote moyenne se situe entre 1500 et 4000 €. Enfin, le 200 est le fleuron de la gamme. Produit à 9350 exemplaires sur la même période que ses frères également, son moteur 200 développe 11,7 ch à 6200 tours. Son taux de compression est de 7,3/1, pour une course de 58 mm et un alésage de 66 mm. La seule couleur disponible était le ocre (ocra 8080 de chez Lechler). Il était équipé d'un frein avant à disque interne. Un des modèles les plus recherchés de la gamme Lambretta dont la cote moyenne oscille entre 3500 et 10000 €.

MATCH À QUATRE

Pour notre essai, nous avons rassemblé 4 DL « racer » équipés de moteurs de 200 cm³, avec des groupes thermiques différents, des échappements, des suspensions et des freins différents.

Le premier est le DL de Jean-Baptiste de Montpellier. Il est équipé d'un moteur de type origine avec un cylindre fonte stage 4. La transmission est celle de série (18°47), avec un embrayage renforcé 5 disques. Pour l'allumage, son choix s'est porté sur l'électronique à avance variable et un échappement Ancillotti. Résultat : 12 ch. Un moteur coupleux, avec une bonne allonge et une vitesse maximale de 105 km/h, de très bonnes reprises en 2^{ème} et 3^{ème} vitesse, une consommation d'essence de 5l/100 km. La quatrième reste une vitesse de confort ou de cruising pour de longues nationales. Au niveau du freinage et des suspensions, ce scooter est équipé à l'avant et à l'arrière d'un set Bitubo réglable, ce qui lui confère un amortissement assez raide mais très sain en courbe. Pour le freinage, le frein arrière est celui d'origine. Quant au frein avant, il s'agit d'un système full hydraulique avec le moyeu de type origine. Il est très efficace, puissant et très rassurant en ville. La monte pneumatique est du 3,50*10 en Continental Twist Sport, ce qui apporte au scooter plus de légèreté sur la direction, des entrées en courbes progressives et un très bon grip.

Le deuxième est le DL de Stéphane de Paris. Il est équipé d'un moteur en 200 cm³, mais avec un cylindre aluminium nikasilé équipé d'une boîte à clapet (Monza 200) d'un carburateur Keihin en 28 mm, d'un allumage électronique à avance variable, d'un embrayage racing 5 disques et d'une transmission de type origine (18°47). Pour le pot d'échappement il s'agit d'un pot de type détente (JL KRP3 "Curly"), avec sortie sous le scooter. Résultat : 18 ch. Un moteur très vif et plein à tous les régimes. La 2^{ème} et 3^{ème} sont nerveuses

et joueuses, avec une allonge importante. La quatrième est coupleuse et permet d'atteindre un 125 km/h en bout de ligne droite, sans aucun problème. Pour les suspensions, Stéphane a opté pour un amortisseur à gaz réglable, compression et détente de chez RS Performances et un contre-amortisseur avant BGM. Cette configuration permet d'adapter parfaitement la tenue de route à la morphologie de chaque pilote, du type d'amortissement recherché (piste ou route) et de l'état de la route d'un simple réglage par molette. Le freinage est assuré par l'origine à l'arrière et par un système de freinage full hydraulique Nissin couplé à un système anti-plongée à l'avant. Le freinage est très puissant, sans effondrement de la suspension avant. Ce système permet des passages en courbe plus rapides et une meilleure précision du train avant. Cependant, l'anti-plongée rend le scooter beaucoup plus ferme et cela est moins agréable sur routes très bosselées. La consommation augmente est passe sur le scooter de Stéphane a 8l/100 km.

Le troisième scooter est le DL de Stephan d'Anney. Il est équipé d'un moteur en 225 cm³, avec un cylindre aluminium nikasilé équipé d'une boîte à clapet de conception anglaise (TS1), d'un carburateur Keihin en 31 mm, d'un allumage électronique à avance variable, d'un embrayage racing 5 disques, d'un piston racing, d'une culasse haute compression et d'une transmission de type origine (18°47). Pour le pot d'échappement, il s'agit d'un modèle de type détente (JL KRP3), avec sortie sous le scooter. Résultat : 21 ch. Un moteur très puissant et rageur. On se rapproche d'un moteur de course et ça commence à tirer sur les bras.



Stéphane

Le pot d'échappement Curly avec son silencieux sous le châssis.



Jean-Baptiste



Sam

La boîte à gants en plastique typique des DL.

Le pot usine RSP, une pièce d'orfèvrerie.



Stephan



Stéphane



Jean-Baptiste

Voici les trois types de freins montés sur les DL. Anti-plongée à droite pour Stéphane et à gauche pour Stephan. Frein à disque classique pour Jean-Baptiste et Sam plus moyeu taillé dans la masse de chez PM Tuning pour ce dernier.



Sam



Stephan
Scottitude 57

Match Grand Prix DL Racer



Le GP 200 de Stephan. Selle Ancillotti avec peinture exceptionnelle signée Legend Auto Concept. Le moyeu taillé dans la masse est du plus bel effet.



Le DL 125 de Stéphane, résolument Racer avec sa peinture et son porte numéro.

Le moteur est un peu creux jusqu'à 5000 tours et se déchaîne de 5000 à 9000 tours. La quatrième nous entraîne à 136 km/h en bout de ligne droite. Pour les suspensions, Stephan a opté pour un amortisseur à gaz réglable, compression et détente de chez RS Performances et d'un contre-amortisseur avant BGM. Le freinage est assuré par un frein de type origine à l'arrière et d'un système full hydraulique de chez PM Tuning couplé à un système anti-plongée, entièrement taillé dans la masse (esthétique irréprochable) à l'avant. Le freinage est puissant mais moins mordant que le Nissin et surtout, les plaquettes d'origine mériteraient d'être de meilleure qualité. La consommation est elle aussi au rendez-vous avec un 10l/100 km. Pour les pneumatiques, Stephan a opté pour des Continental Twist Race. Un pneu à gomme tendre, parfait pour une utilisation sur piste ou sur route sèche (une accroche démoniaque) mais à déconseiller vivement sur le mouillé.

Le quatrième scoot est le DL « green machine » de Sam de chez RS Performances. Il est équipé d'un cylindre 225 cm³, prototype réalisé par les ateliers KRM en collaboration avec RS Performances, d'un allumage à avance variable allégé (poids du rotor 900 g), d'un carburateur Keihin 33, d'une boîte à clapet KRM, d'un embrayage 7 disques taillé dans la masse et d'un pot usine RS Performances. Nous sommes là en présence d'une véritable machine de piste. Résultat : 30,5 ch. Un bruit démoniaque et une accélération digne d'une moto de cross. Un couple important présent des 3500 tours jusqu'à plus de 11500 tours, pour atteindre en bout de ligne droite 158 km/h. La première est inutilisable et la 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} vitesse n'en finissent jamais avec du couple partout. La suspension est confiée à un amortisseur à gaz réglable RS Performances ancienne génération et à un combiné Bitubo avant qui nous a épaté par sa constance et sa progressivité lors des freinages. Ceux-ci sont assurés par un frein de type origine à l'arrière et par un système semi-hydraulique

Nissin à l'avant. Nous avons été surpris par la puissance du frein avant pour un semi-hydraulique. Par contre, gros point négatif, ce frein ne permet pas un dosage fin et progressif. Les pneumatiques sont identiques à ceux de Stephan et obligatoires sur ce style de scooter. La machine est très stable en ligne droite même à très haute vitesse et s'inscrit parfaitement dans les grandes courbes. Par contre elle manque d'agilité dans les courbes serrées. Un scooter de piste imposant le bruit, la consommation et l'entretien qui va avec...

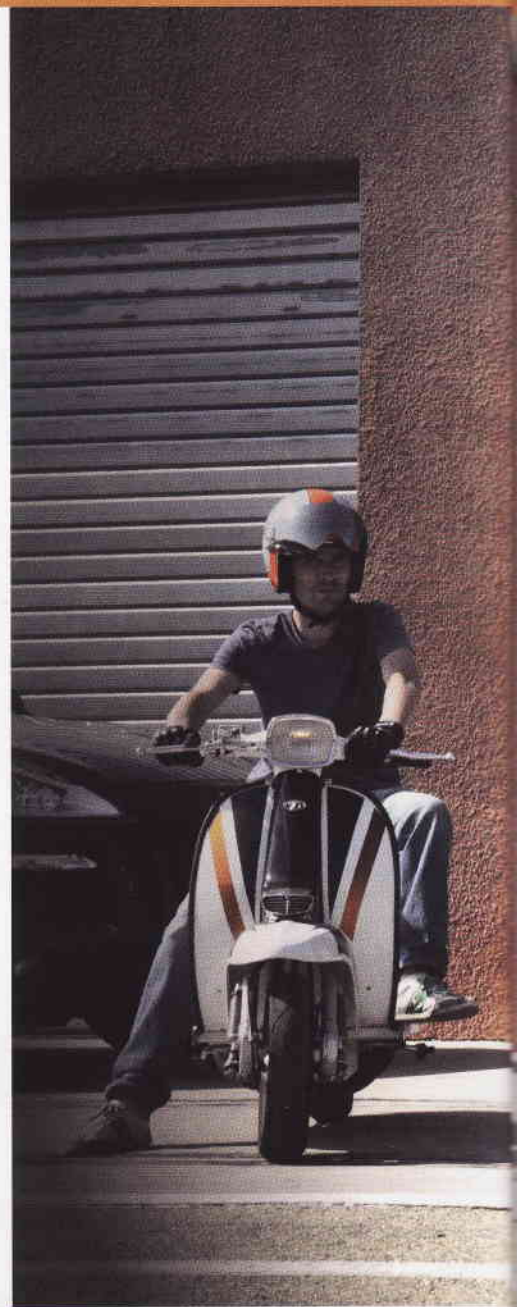
CONCLUSION

Nous nous sommes régalés de pouvoir essayer ces quatre machines sur circuit. Des scooters bien différents, avec des performances moteur ou châssis bien au-dessus d'une machine d'origine. Du scooter de gentleman driver au scooter de piste, il y en a pour tous les goûts. Cependant, tous ces spads sont devenus beaucoup moins fiables et demandent plus d'entretien. Ils sont aussi beaucoup plus bruyants et donc pas très aimés dans nos grandes villes. Au niveau de la sécurité, même si beaucoup d'efforts ont été réalisés sur l'amélioration du freinage ou de la tenue de route, ces DL restent des machines qui n'ont pas été conçues pour rouler à ces vitesses, sauf comme ici sur circuit bien sûr. Le dernier point et non le moindre, toutes ces modifications et améliorations sont très onéreuses. Des scooters très attirants, avec des sensations de roulage extraordinaires mais avec de nombreux inconvénients. On a rien sans rien...



REMERCIEMENTS

- Le Pôle Mécanique Alès-Cévennes
- Philippe, Nicolas, Stephan, Stéphane et Jean-Baptiste
- Casa Lambretta France





La green machine réalisée en 2008 reste toujours au top avec un design définitivement très agressif et des performances époustouflantes.

Le DL 125 de Jean-Baptiste. Une ligne pure et élégante dessinée par le maître Bertone. Un scooter de gentleman driver...



Des scooters très attirants, avec des sensations de roulage extraordinaires mais avec de nombreux inconvénients. On a rien sans rien...