

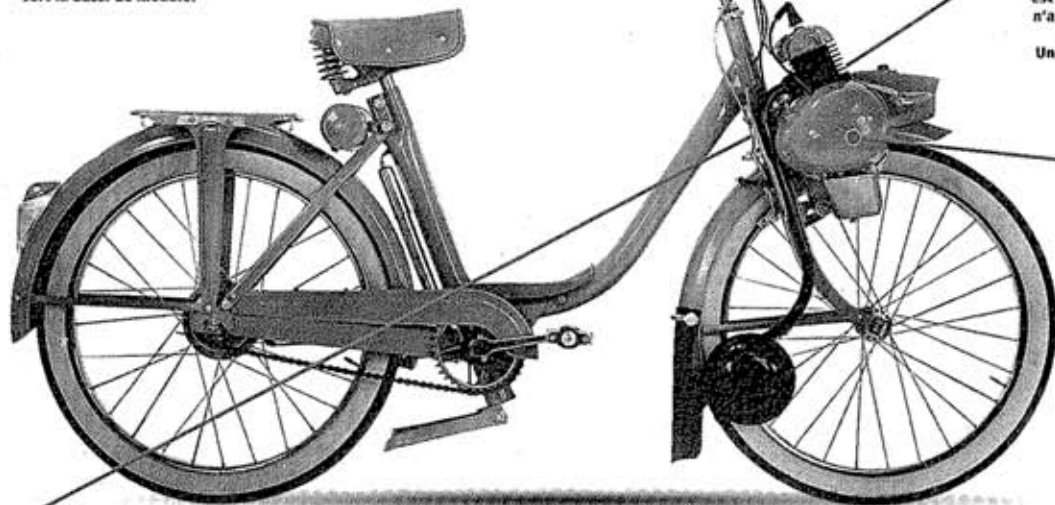
# VéloVap (1958-1969)

En 1958, Le VéloVap fait une entrée remarquée. L'inspiration de son aîné, le VéloSolex, est à peine masquée. Il a pourtant d'autres atouts.

Si le VéloVap reprend l'architecture du VéloSolex, il est pourtant équipé d'un EMBRAYAGE que n'a pas encore son concurrent. Pour parfaire l'illusion, les premiers VéloVap seront noirs. Trop "copié", le bleu sera bientôt de mise pour la plupart des exemplaires produits. La version Luxe retiendra le beige et l'adoption de grands pare-jambes. Le succès du scooter sert là aussi de modèle.

Grâce à l'admission rotative, le CARBURATEUR peut prendre place sous le carter, et donc être alimenté, par simple gravité, du mélange 2-temps dont le réservoir est à gauche de la machine. Le Gurtner n'a ainsi pas besoin de pompe, comme le nécessite son concurrent direct. Un nettoyage de cuve sera nécessaire, surtout après une longue immobilisation.

L'ALLUMAGE est assuré par un système "Magnéclair". Pas de volant, mais un rotor interne magnétique jumelé à une came. Les bobines, rupteur et condensateur se situent autour de ce noyau. L'accès à l'allumage est grandement amélioré, et le peu d'inertie des pièces tournantes facilite les montées en régime.



L'originalité du VéloVap réside dans son ADMISSION. Le vilebrequin est creux et le mélange air-essence, en provenance du carburateur, entre à l'aide d'une lumière perpendiculaire au vilebrequin. Nous avons donc là une magnifique admission rotative. À l'autre bout du vilebrequin, un volet vient obturer partiellement l'admission sous l'effet de la force centrifuge. Le "limitateur" (terme utilisé par Vap) de vitesse est ainsi automatique.

1957. Réalisation des premiers prototypes sous les directives de Mr Anciaux, et la mise au point de Jean Guemier. Ces travaux s'effectuent impasse Thoréton à Paris. Le 28 mai la marque VéloVap est déposée.

1958. Malgré la crise économique, «hausse du coût de la vie, restriction des crédits, mesures fiscales et mauvaise récolte pour les agriculteurs» (sic), le VéloVap fait une entrée remarquée au salon d'octobre. Il est muni d'un embrayage automatique et cherche sans vergogne à ébranler le piédestal sur lequel se trouve le Solex 1400.

1959. La commercialisation ne commence qu'en milieu d'année, le noir des débuts a laissé place à un joli bleu

ciel. Une version Prestige est bientôt proposée avec pare-jambes, garde-boue arrière enveloppant, selle "confort", avertisseur électrique et pare-choc chromé. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1959, Lucier a repris le contrôle d'Alcyon qui a déjà absorbé Vap. La fabrication du cadre du VéloVap est donc centralisée à Hazebrouck, dans les usines Lucier devenues Alcyon-Lucier S.A.

1960. C'en est fini de la SEVMA, le VéloVap sort maintenant sous la marque VAP S.A. — anciens Ets Alcyon, Lucier et Rhonson réunis. Pendant ce temps, le VéloVap cherche à concurrencer le VéloSolex sur un autre terrain, celui de l'exportation. Le Plat Pays sera une cible de prédilection grâce à l'importateur Van Den Boo-

gard qui diffusera une version à peine modifiée : feu arrière spécifique et bande blanche sur le garde-boue arrière, le tout sur un noir brillant.

1961. La mouvance continue en cette période difficile pour le 2-roues motorisé. Le montage des moteurs, jusqu'alors fait chez Vap à Courbevoie, est lui aussi transféré à Hazebrouck. Des quelque 350 marques de cyclomoteurs de la première moitié des années 50, il ne va bientôt en rester qu'une petite dizaine. Mais Vap s'accroche, et son VéloVap grimpe toujours beaucoup mieux les côtes que le nouveau Solex S 2200.

1962. Le VéloVap est à 459 nouveaux Francs, la version Prestige s'affiche 530 NF. Pendant ce temps-là, le Solex

reste immuable à 348 NF, une différence de prix que le client a du mal à sortir de son porte-monnaie.

1965. L'usine d'Hazebrouck est fermée, 500 personnes sont licenciées, mais le VéloVap continue tout de même sa carrière. La construction de la partie-cycle et la diffusion sont maintenant assurées par Cazenave situé à Belin dans la Gironde. Les moteurs sont quant à eux construits à Moulins puis dans les Ardennes.

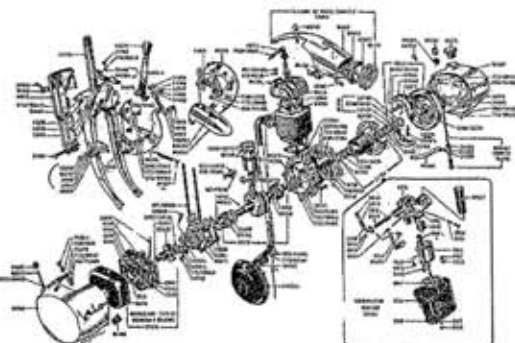
1969. Cette année sonne le glas du VéloVap après 10 années de bons et loyaux services, pris dans les tourments administratifs et sociaux, les restructurations, et autres reprises.

## DE LA SEVMA A VAP

Plusieurs constructeurs français s'étaient associés en 1956 pour former la Société d'Etudes de Vélos à Moteurs Auxiliaires (SEVMA). Lucier, Alcyon, Rhonson, Gitane, Cazenave, Dilecta, Jeunet-Captivante et Tendil devaient ainsi vendre sous leur propre nom le VéloVap. Mais très vite la VAP-SA va reprendre sous son seul nom la diffusion.

## Fiche technique

Moteur 2-TEMPS 48 cm<sup>3</sup>. Alésage x course : 40 x 38 mm. RAPPORT VOLUMÉTRIQUE : 6,3 : 1. PUISSANCE : 1,2 ch à 3 000 tr/min. ALIMENTATION : 1 carburateur vertical à cuve à niveau constant Gurtner CD 10537. Galet de diamètre 46 mm. ALLUMAGE : Magnéclair ABG. Avance fixe : 1 mm avant le PMH. RÉSERVOIR : 1,4 litres. Consommation : 1,4 l aux 100 km. VITESSE maxi : 37 km/h. POIDS : 32 kg.



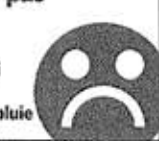
## On aime

- ▶ Sa simplicité
- ▶ Sa sobriété
- ▶ Son moteur coupleux



## On n'aime pas

- ▶ La difficulté à en trouver un aujourd'hui
- ▶ Sa conduite par temps de pluie



## La cote

### À LA HAUSSE

- ▶ 150 € pour un modèle à restaurer
  - ▶ 300 € pour un VéloVap complet, dans son jus
  - ▶ 900 € pour un modèle restauré, conforme à l'origine.
- Comptez une plus-value pour le modèle "Prestige".

## Adresses/livres

- ▶ DES CLUBS : Le VéloVap est toujours le bienvenu dans des clubs dédiés au Solex.
- ▶ DES SITES : <http://cyclovap.free.fr/> et <http://levelovap.c.la/>
- ▶ UN LIVRE : *Cyclomoteur à galet de mon père*, par Sylvie et Franck Méneret, éd. ETAI. Présentation exhaustive des nombreux cyclomoteurs à galets dont le VéloVap.