

MOTOBÉCANE

Obsession N°3

Bulletin trimestriel du Motobécane Club *de France*

T
O
C
O
N
F
O
R
T



Quatrième trimestre 1997

Tiré à 400 ex.

valeur 30F

N°3...

MOTOBECANE *Obsession*

*Bulletin trimestriel du
Motobécane Club de France*

REDACTION

Valera MARTIN

Jean Pierre GABRIEL

Jean Luc HARRIBEY

Christian LEFIEF

Jean Marc BRUYERE

Patrick BARRABES

LE SOMMAIRE

Couverture:	<i>C.Lefief en action</i>
Page 2 :	<i>L'Editorial</i>
Page 3 :	<i>Le dessin</i>
Pages 4:	<i>Les 125 bicylindres</i>
Page 10 :	<i>125 LT1 (expérience)</i>
Page 12:	<i>Salon de Provence</i>
Page 13:	<i>La M3</i>
Page 14 :	<i>Mes débuts sur 2 roues</i>
Pages 15:	<i>La vie du club</i>
Page 16 :	<i>Les annonces</i>

Nota:

*les photos de couverture des N° précédents
représentent Mr Eric JAULMES sur une S5C (N°2) et
moi même sur une R44 (N°1)*

*Le contenu de ce numéro est l'oeuvre de quelques
bénévoles passionnés par l'histoire de la firme de
Pantin. Malgré toute leur bonne volonté, ne leur en
voulez pas trop d'éventuelles erreurs. Celles ci ne
sauraient en aucun cas engager leur responsabilité. Je
précise également que toute reproduction même
partielle du contenu de ce journal, ne peut se faire sans
l'autorisation. du Motobécane club de France*

Editorial

Bonjour à tous. Après un été dont les derniers rayons de soleil ramollissent encore le bitume de nos petites routes de campagne, nous abordons l'arrière saison avec son cortège de bourses d'échange; ballades automnales et soirées passées à bichonner et à mettre au point notre dernière acquisition.

Pour quelques uns d'entre nous, ce début septembre nous a permis de découvrir, grâce à l'organisation sans faille et à l'accueil exceptionnel du moto club de l' O.J.L. , les contreforts des Alpilles autour de Salon de Provence lors du troisième rassemblement national Motobecane.

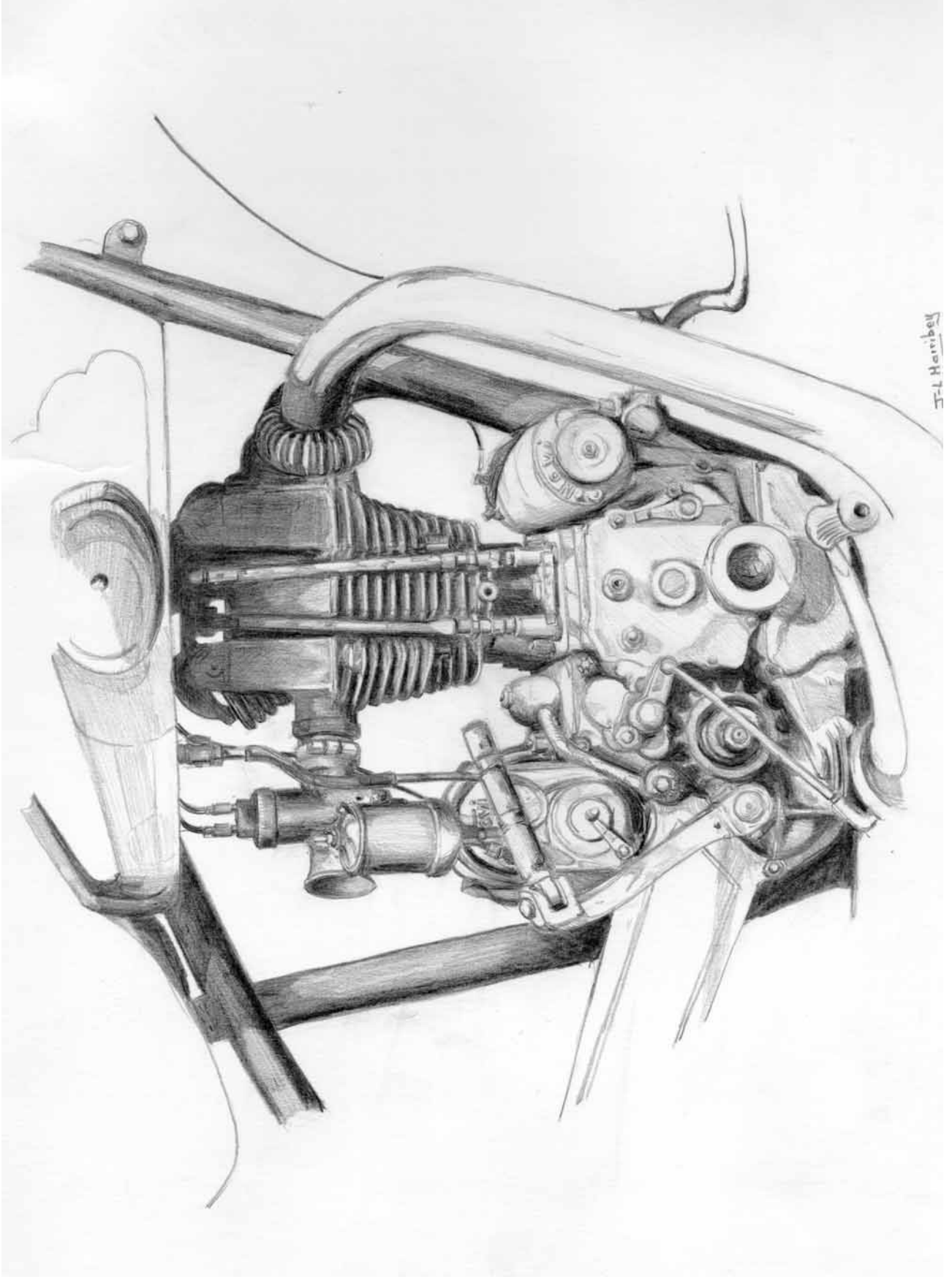
Seuls les absents avaient tort

Dans ce numéro, nous consacrons une part importante à la 125 des années 70, très décriée et boudée par les collectionneurs jusqu'à présent, mais qui, un quart de siècle après sa naissance connaît actuellement un engouement sans précédent. Vous ferez également connaissance avec une des inconnues du catalogue Motobécane: la mystérieuse M 3. Dans le prochain numéro le dossier sera consacré aux 100 cc dits

« Bicyclettes à moteur auxiliaire »

Bonne Lecture

Patrick BARRABES



La 125 Bicylindre

Etude chronologique de 1969 à 1980

Par Patrick BARRABES

France, fin des années 60. Pendant près de 10 ans, la moto s'est enfoncée dans l'oubli, tuée par les assurances et la prolifération des 4 CV et autres voitures d'occasion, devenues abordables pour le français moyen. Seuls quelques inconditionnels, regardés d'un oeil désapprobateur par le reste de la population, s'obstinaient à sillonner nos routes sur des engins souvent d'un autre âge. L'arrivée des constructeurs japonais, vers le milieu de la décennie a permis de voir, timidement au début, puis par bateaux entiers ensuite, l'arrivée de machines dont la tenue de route et le freinage étaient certes perfectibles, mais dont la propreté, la fiabilité et la facilité d'utilisation étaient sans commune mesure avec les dégoulinantes anglaises et les délicates italiennes. Les noires et indestructibles allemandes dominaient encore le lot des plus de 500, mais leur prix, trop sélectif, les réservaient à une élite ou aux administrations.

Les petits constructeurs français avaient tous disparus. Le dijonnais Terrot avait été dévoré par le lion de Sochaux qui fabriquait désormais rue Voltaire des trains avant de voitures. Seuls les deux plus grands Motobécane et Peugeot avaient traversé sans encombre les années noires, solidement appuyés sur une gigantesque production de cyclomoteurs, engins populaires par excellence et dont des millions d'exemplaires remplissaient les parkings 2 roues de nos usines.

Motobécane avait hissé à bout de bras la production de la "Z", devenue confidentielle, jusqu'au seuil de 1964. Depuis, à part quelques cyclos immatriculés pour devenir "vélomoteurs", plus rien. Mais des bruits de plus en plus insistants circulaient chez les concessionnaires Motobécane et Motoconfort et enfin, le 18 octobre 1969, Moto Revue, sur sa célèbre couverture cerclée de rouge, présentait une petite 125 bicylindre, bien démarquée de la concurrence, et faisait renaître l'espoir dans le coeur des francophiles.

Parcourons donc la carrière de cette attachante 125 qui a vu les débuts de beaucoup d'entre nous (dont les miens) et qui 28 ans après sa création, charme plus que jamais les jeunes loups que nous étions dans les années 70 qui bien que devenus quadragénaires, ne dédaignent pas parfois "une petite bourre" à son guidon.

La DC 125 (STANDARD)

Présentée officiellement au salon 1969, la 125 standard se présente sous la forme d'un bicylindre 2 temps à balayage Shnurlé (canaux de transferts orientés à 120°) et admission par la jupe du piston, techniques utilisées depuis longtemps sur la mobyette ...

Son moteur, original a plus d'un titre, présente des solutions techniques se démarquant fortement de la concurrence. Je citerai en vrac : le vilebrequin composé de seulement 4 pièces forgées emmanchées en "pot" et incluant un roulement central graissé à vie (avec l'expérience, cette solution n'était pas très heureuse et créé beaucoup de difficulté aux restaurateurs de ces modèles). Le revêtement intérieur des cylindres : un chromage dur par la suite "bombardé" d'arcs électriques créant des micro porosités nécessaires à la retenue de l'huile et la boîte à vitesse à croisillon reprenant un principe cher à Maïco dans les années 60. Cette boîte, seulement composée de deux arbres, possède un arbre primaire monobloc avec 5 pignons taillés dans la masse. Le secondaire, un arbre creux, reçoit les 5 pignons récepteurs montés fou et rendus successivement



solidaires de leur moyeu par un double doigt de verrouillage monté sur une tige actionnée par le sélecteur et maintenue en position par une bille. Avec le roulement central de vilebrequin, ce système de verrouillage, constitue le deuxième défaut majeur des 125 MB. En effet, ce procédé est exempt de tout reproche lorsque la moto est utilisée par une main experte (ce système "passe" sans aucun problème les 28 CV de la 125 S),

mais supporte très mal la brutalité et les changements de vitesses approximatifs.

Or, à qui est destinée principalement une 125 : aux conducteurs novices.

La boîte et le vilebrequin sont insérés dans un carter moteur qui s'ouvre sur un plan horizontal. La précision de l'usinage des plans est telle que les deux demi parties s'assemblent sans joint. Celui-ci serait même nocif pour un bon serrage des roulements. On retrouve sur ce moteur tout les soins apporté lors de son étude et le niveau élevé de compétence de ses concepteurs en particulier par la visserie qui n'est pas au pas ISO (6 X 100 et 7 X 100) mais utilise un pas plus gros (6 et 7 X 125) permettant une meilleure tenue dans l'alliage léger de fonderie. A noter également l'allègement des goujons de cylindres, réduits sur leur partie centrale au diamètre de fond de filets (calculs de résistance des matériaux).

Les carburateurs, des Gurtner Type 2 SP 19 - 730, très classiques, sont actionnés par une poignée de gaz SAKER tirant un unique câble séparé en deux par un répartiteur situé sous le réservoir. Les volets de starter sont actionnés par palonnier. Le problème de tenue de ralenti souvent constaté est dû aux deux canaux de raccord ralenti en caoutchouc (référence 13356) reliant la cuve centrale aux corps de carbu. Après plus de 20 ans , ils sont souvent craquelés ou bouchés. La vaste chambre de tranquillisation ouverte sur l'extérieur au travers de deux filtres à air est grise sur ce modèle.

L'allumage Novi du type à décharge de Thyristor est commandée par un capteur magnétique double prenant l'information sur deux picots situés sur la périphérie du rotor (un par cylindre). Le signal est amplifié par deux blocs électroniques cylindriques. L'étincelle est transmise aux bougies par deux bobines haute tension dont l'aspect est identique à celles montés sur les spéciales 98. L'impédance est différente.

Alors que la concurrence utilisait encore des allumages à rupteurs, Motobécane par l'utilisation d'un allumage électronique agissait encore une fois en novateur. Bien sur, comme pour toute innovation, il fallait essayer les plâtres. Le point faible de cet allumage était une mauvaise résistance aux variations d'intensité électrique. En particulier, il faut impérativement éviter d'arrêter le moteur en donnant un grand coup de gaz tout en appuyant sur le bouton de mise à la masse (sous le phare). La sanction était souvent la rupture d'un bloc électronique. Ce défaut a été supprimé en mai 1973 par l'adjonction d'une diode de régulation : la M.O.V.

A signaler la livraison aux P.T.T. d'une série de 125 équipées d'un volant magnétique pourvu de deux rupteurs.

Originalité encore pour la partie cycle avec la présence d'un cadre double berceau passant au dessus du moteur. Cette technique, assez peu fréquente en construction motocycliste, permet une rigidité accrue. En outre, elle permet un gain de poids non négligeable par réduction de la longueur des tubes. Le bras oscillant est articulé sur deux Silentbloks. La fourche, une Cériani, et

les amortisseurs arrières, des Blistein Belges sur les modèles de présérie remplacés rapidement par des Télésco Espagnols à ressorts apparents, remplissent parfaitement leur office. Les freins, des tambours simple came Griméca sont supérieurs en puissance à ce que l'on pouvait trouver chez la concurrence. Pour s'en convaincre, il suffit de lire le premier essai de cette moto effectué par Christian Bourgeois pour Moto Revue. Christian avoue avoir été obligé de ré-accélérer suite à son premier freinage à Montléry. Il ne s'attendait pas à un freinage aussi court. Le seul point noir relevé pendant son essai est du à la garde au sol, trop faible par la faute d'une béquille centrale pas assez intégrée.

L'éclairage est fourni à l'avant par un phare Marchal alimenté par le volant magnétique et à l'arrière par un feu Italien CEV que l'on peu également trouver sur les Guzzi V7; V7S et 850 GT, sur les Ducati monocylindres et 750 S ainsi que sur les MV 350 et 750. L'autonomie en carburant (200 km environ) est délivrée par un réservoir de 13 litres rouge sombre métallisé équipé de panneaux chromés et de larges grips genoux. Le garde boue avant est chromé et l'arrière est gris clair sans bavolet.

L'ensemble de la presse spécialisée à souligné les qualités techniques de cette petite française mais s'est montrée un peu acerbe sur l'aspect «grosse Mobylette» de la 125 standard. Il est vrai que le dessin des culasses donnait un impression de « déjà vu ». Mais pourquoi changer ce qui marche !

Voyons maintenant les diverses évolutions qui ont emmené le bicylindre jusqu'en 1980.

1971, La 125 L

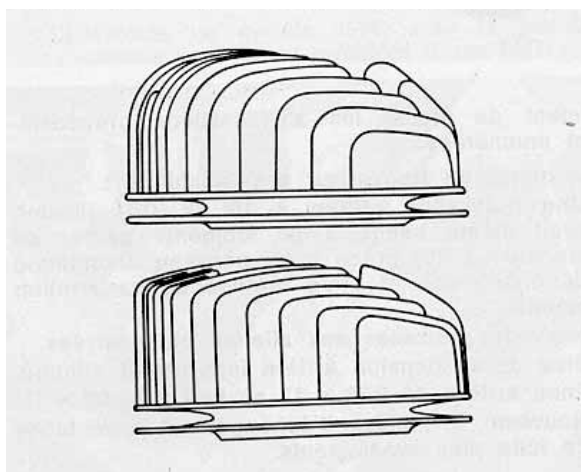
La L diffère du modèle standard par le « bouchage » du trou situé sous le filtre à air par une batterie protégée par deux carters tôle en forme de losange. Des clignotants Saker apparaissent fixés sur des pattes soudées sur le guidon semi relevé. Le volant est bien sur équipé d'une bobine réservée à la charge batterie. La diode zener est fixée sur un radiateur généreusement ailette fixé sous le réservoir. Pas d'autre changement.



Premières modernisations. La moto est désormais livrable en trois couleurs très « printanières ». L'acheteur a le choix entre le bleu Pyrénées, le vert Normandie ou l'orange corail. Les clignotants descendent au niveau du T inférieur de la toute nouvelle fourche Télesco sans soufflets. Inversion de présentation des garde-boues: peint et de taille légèrement réduite pour l'avant et chromé avec adjonction d'un petit bavolet pour l'arrière. Les ergots de béquille s'encastrent dans des évidements prévus à cet effet dans les pots. Le filtre à air devient noir. Le guidon, réversible, permet une position sportive ou une position plus décontractée. dans les deux cas l'angle de celui ci est trop ouvert et « casse » un peu les poignets.

Le changement marquant coté moteur est l'apparition d'un embrayage renforcé rappelé par six ressorts hélicoïdaux plus raides que l'ancien ressort à diaphragme et un léger agrandissement des canaux de transfert. La puissance passe à 14 chevaux

1972, La 125 LT

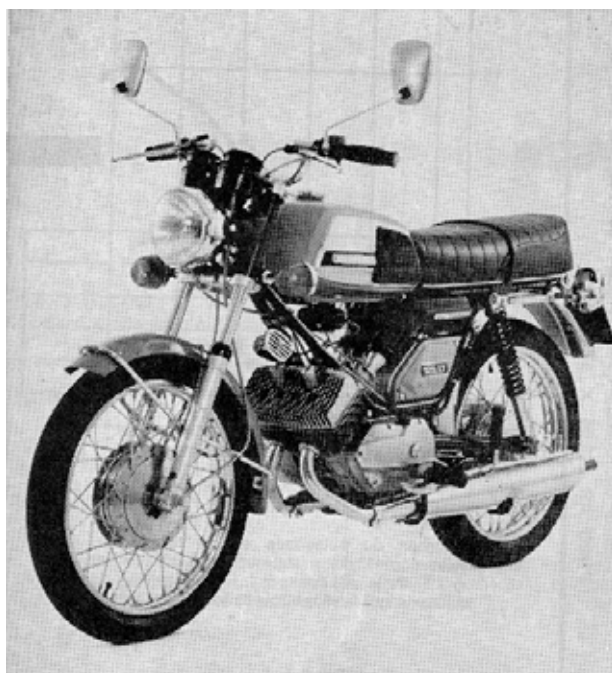


1973, La 125 LT 1

Légère modification du dessin des culasses qui deviennent plus anguleuses tout en conservant l'ailetage en chevron hérité de la SP 98. Un nouvel élargissement des canaux de transfert permet d'obtenir 16 chevaux. L'embrayage gagne un cinquième disque qui implique le montage d'un carter gauche légèrement élargit. Le tube qui termine les silencieux d'échappement est prolongé et dépasse maintenant de huit cm.

1974, La LT 2

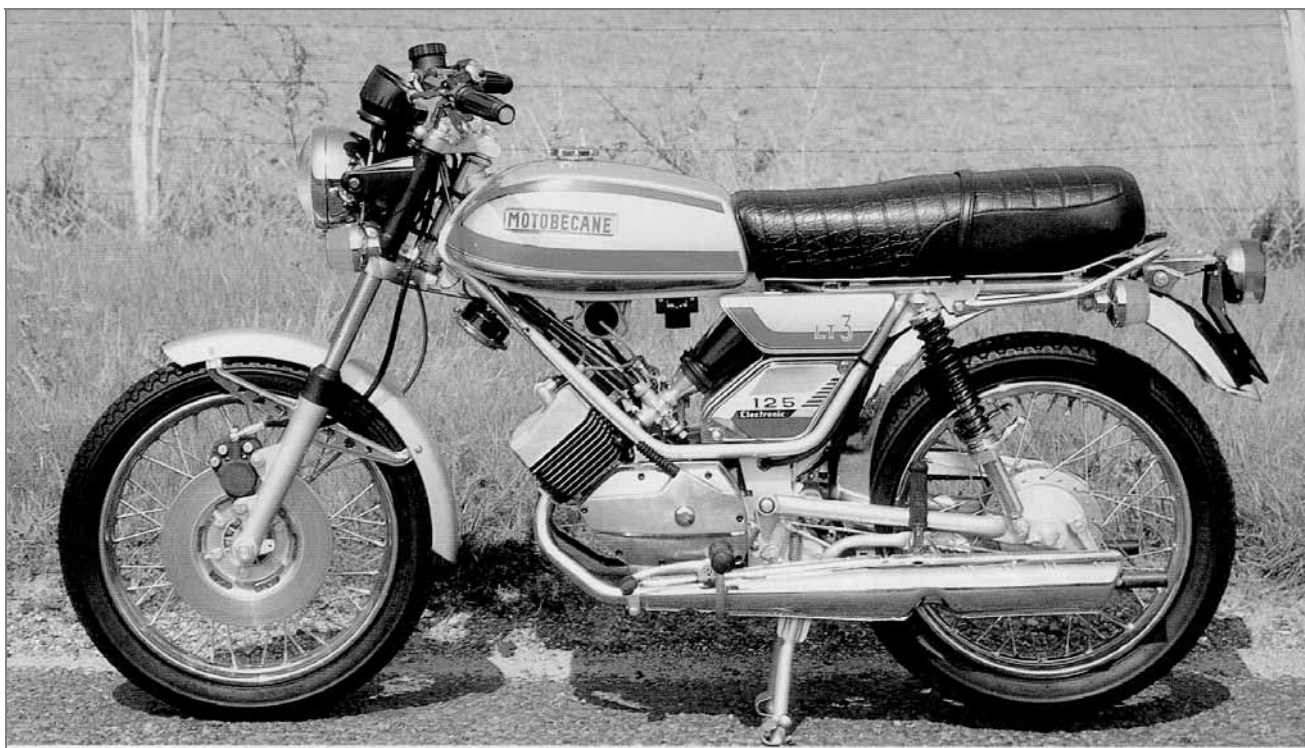
Adoption de nouvelles culasses à ailettes longitudinales. graissage séparé alimenté par une pompe située au centre du carter moteur sous les carburateurs. La variation de débit d'huile est commandée par la rotation d'un tambour entraîné par un câble relié à la poignée de gaz. Celui-ci est muni d'une rampe hélicoïdale double qui assure, en cas de rupture du câble un passage automatique au débit maxi. Le réservoir d'huile, dont la capacité supérieure à 2 litres permet d'y vider complètement un bidon standard du commerce est logé sous la selle. Nouvelle version d'allumage beaucoup plus fiable que la précédente avec des bobines dite « à noyaux de vide » et des nouveaux blocs désormais rectangulaires.



1975, La LT 3

Changement de look avec un nouveau réservoir privé de panneaux chromés remplacés par des décors autocollants. Retour chez Cériani pour la fourche équipée désormais d'un frein à disque inox Griméca de 260 mm de diamètre. La clef de contact prend place sur la patte droite du Phare. Légère réduction du volume des garde-boue dont l'avant est fixé à l'aide d'une nouvelle tringle en tôle emboutie.

La LT3 sera la dernière de la lignée. Fabriquée jusqu'en 80, les derniers modèles vendus (au compte goutte) seront peints d'un gris argent à décors rouge très classe et surtout équipés du moteur initialement destiné à la LT4, jamais mise en production. Ce groupe propulseur, est identique au précédent mais inversé : sélecteur à gauche et frein à droite. Quelques moteurs de ce type seront également vendus au titre de la réparation. Des roues Griméca en alliage léger coulé seront proposées en option. Heureux sont ceux qui possèdent ce modèle aujourd'hui.

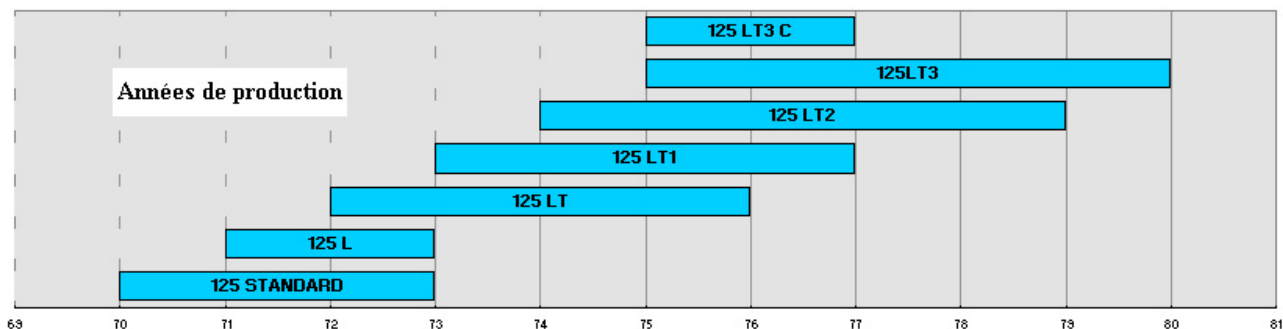
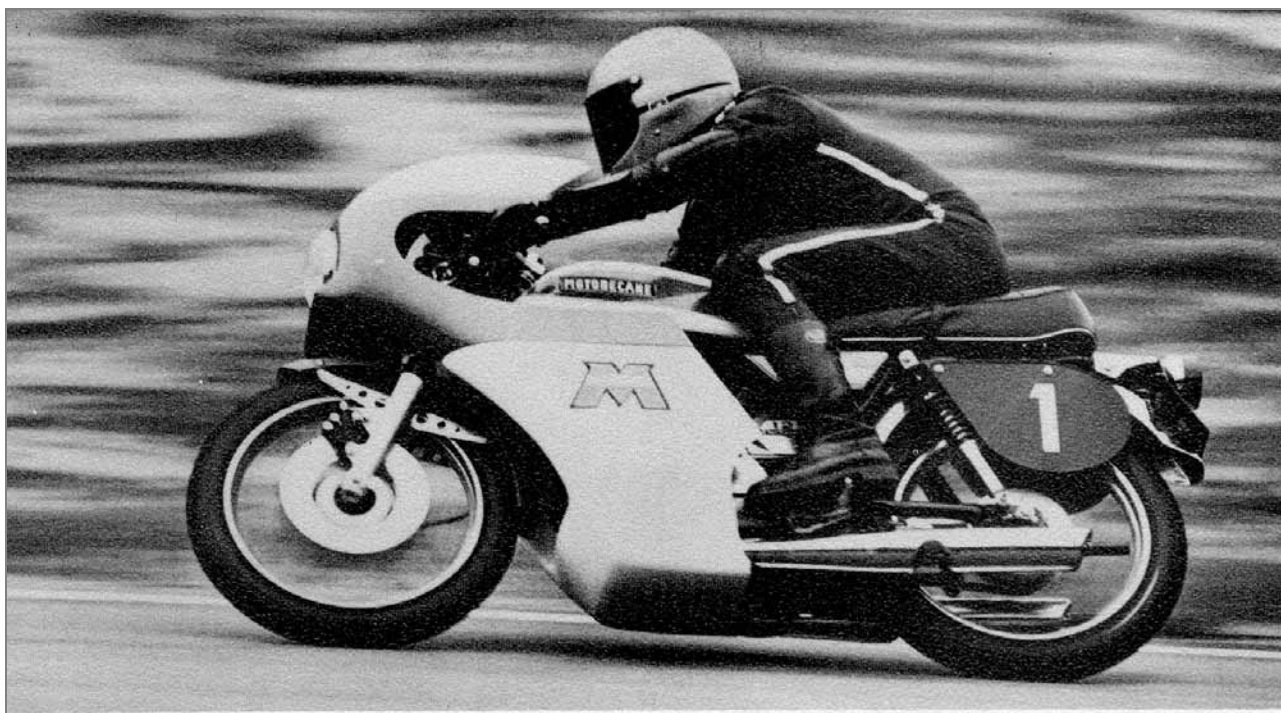


LA 125 à L'ETRANGER

Notre petit bicylindre national à bel et bien traversé les frontières. J'ai retrouvé sa trace sur des documents anglais et allemands. Dans les deux cas, c'est la version « L » qui est représentée. Je me rend régulièrement au Vétérana de Mannheim, qui est la plus « Kolossal » bourse d'échange Allemande, voire Européenne. Depuis deux ans, le même vendeur essaie de replacer une épave de 125 L, démunie de ses papiers et de tout marquage, mais agrémentée d'un panneau « PEUGEOT ». J'ai essayé sans aucun succès de le convaincre de son erreur !

La LT 3 Coupe

Fabriquée à 500 exemplaires (juste la quantité nécessaire pour être homologuée et courir les critères) la version coupe est née de la volonté du constructeur de développer une épreuve de promotion destinée à lancer des jeunes pilotes dans la course pour un coût raisonnable. Par rapport à la LT3 normale, la machine bénéficie d'un équipement coursifié : carénage intégral ; commandes reculées ; guidons bracelets fixés sur les tubes de fourche. Environ 50 exemplaires seront livrés équipé d'un ensemble selle - réservoir en polyester, le réservoir d'huile étant intégré dans le dossier de selle. Le moteur reçoit un boîtier de sélection renforcé et des carburateurs équipés d'un kit de transformation (référence Gurtner 850).



Les Prototypes

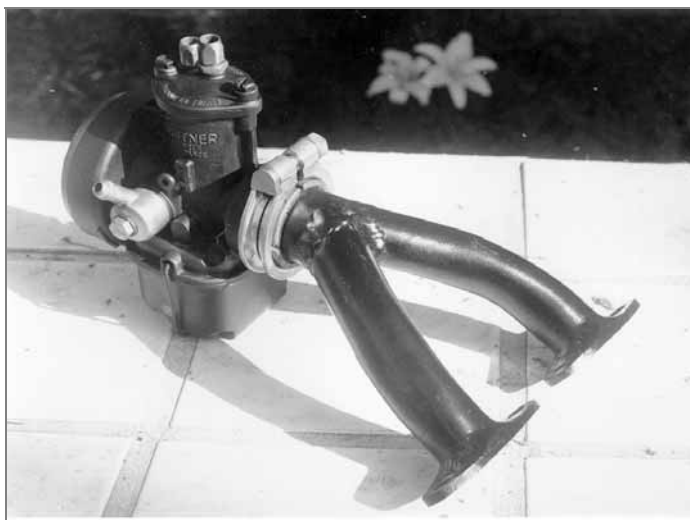
Début 80, quelques photos d'un hypothétique prototype de la LT4 circulent dans la presse spécialisée. Ce modèle à l'esthétique entièrement remodelée ne rentrera jamais en production, tué dans l'oeuf par les difficultés financières que commence à connaître la firme.

Un grand nombre de prototypes essayant des solutions nouvelles ont circulé. Entre autre, cette version de la LT3 à clapets.

Ce moteur délivrerait une puissance d'environ 16 chevaux, mais serait beaucoup plus "plein" à moyen régime. Je pense l'essayer bientôt pour les lecteurs de Motobécane Obsession.



Des essais ont été également effectués avec un seul carburateur, un Gurtner diamètre 22 en magnésium fixé sur une pipe en « V ». Les résultats obtenus étaient les suivants : perte de 1 cv, gain de souplesse, de un à deux litres au cent en consommation et obtention d'un ralenti exemplaire. Un volant électronique en 100 watts, destiné à supporter un phare à iode est également resté dans les cartons.



La Course

Motobécane a élaboré divers modèles de course. Tout d'abord avec un moteur dérivé de la série pour la R.A.I. construite avec l'aide de Charles Marandet, et pour la 125 « S ». Ensuite avec des moteurs spécifiquement « grands prix » jusqu'à l'obtention d'une 2^{ème} place au championnat du monde. Mais ceci est une autre histoire et fera l'objet d'un dossier spécial dans un prochain numéro de Motobécane obsession .

Eric Offenstad



La revue **Moto technique num.6** des éditions E.T.A.I est le complément indispensable de cet article, pour tout travaux de réparation, ou d'entretien courants; Elle passe également en revue par le détail les différentes évolutions commercialisées du modèle.
En souscription au club 120ff port compris

Remise en Route d'une 125 LT de 1973

L'année dernière, j'ai remis en marche la Motobécane 125 LT 1 que j'avais achetée, neuve, en juillet 1974 et qui n'avait roulé que jusqu'en octobre 1977. Lors de sa mise au repos, sous une couverture, dans un coin de mon garage, le compteur de cette machine n'accusait qu'un peu plus de 7 000 kilomètres seulement. Elle est en parfait état de conservation. Actuellement, elle a parcouru 9 000 kilomètres.

Durant ses dix sept années d'inactivité, j'ai simplement maintenu ses pneus en pression pour pouvoir la déplacer facilement et fait fonctionner, de temps en temps, son moteur, en point fixe, afin d'éviter qu'il se bloque ou que les segments collent dans leurs gorges.

Avant la remise en route, proprement dite, je l'ai nettoyé à fond. J'ai installé une batterie neuve, décalaminé les conduits et le silencieux d'échappement, changé les câbles de gaz, d'embrayage et de frein avant, procédé aux contrôles et aux réglages d'usage, remplacé les pneus Michelin Rapido d'époque par des Michelin M 38 de 2.75 X 17 à l'avant et 3.00 X 17 à l'arrière (ce sont les pneus de la Motobécane LT 3...), adapté un guidon de Motobécane 125 Standard, plus confortable que le cintre sport réversible d'origine, qui était trop étroit et trop bas pour ma taille, vidangé le réservoir du carburant éventé qu'il contenait depuis 1977 et refait le plein avec du mélange frais, comportant 4 % d'huile Castrol TSX deux temps, la LT 1 étant, au contraire des LT 2 et LT 3, dépourvue de réservoir et de pompe à huile. Prévoyant, j'avais stocké deux commandes d'embrayage de rechange, en 1977, cette machine en étant grande consommatrice. Après quelques recherches à l'échelon local, par pure curiosité, j'ai constaté, non sans inquiétude, qu'il était désormais quasiment impossible de trouver des pièces d'origine, chez les agents Motobécane, que l'usine a cessé d'approvisionner, depuis déjà plusieurs années.

Le moteur bicylindre deux temps de la LT 1 est puissant, nerveux, mais très pointu. Il développe bien les 16 chevaux revendiqués par son constructeur, mais ceux-ci sont disponibles haut en régime, à 8 500 tours/minute. Avec le réglage de carburation d'origine, trop riche, cet engin n'est exploitable qu'au dessus de 5 000 - 5 500 tours. Sa plage d'utilisation réelle est donc relativement étroite, ce qui ne facilite pas la conduite. Il faut tirer à fond (9 000 tours et plus...) sur les rapports intermédiaires pour atteindre le bon rythme en cinquième vitesse, particulièrement en duo.

Pour rouler à deux, ce que je fais souvent, en compagnie de mon épouse, sur les petites routes du bord de côte et de la campagne normande, je préférerais la Motobécane 125 L que je possédais avant cette LT 1, car bien qu'il fut moins puissant (12,5 chevaux à 7 000 tours/minute), son moteur était plus

souple et par conséquent, plus agréable à utiliser en promenade. Par ailleurs, la boîte de vitesses de la LT 1 quoique très bien étagée, est délicate à manoeuvrer, si l'on est pas haut dans les tours. Il faut enclencher les rapports sèchement, en levant, pour monter et en appuyant pour descendre, sur le sélecteur qui est situé sur le côté droit du moteur, la pédale de frein arrière étant placée à gauche, à l'inverse des motos japonaises concurrentes de l'époque. La précision n'étant pas le point fort de ce mécanisme, il arrive de sélectionner deux rapports en même temps, ce qui occasionne des craquements de pignons très désagréables, préjudiciables à la longévité de la boîte, ou de se trouver sur un faux point mort, ou encore que la vitesse sélectionnée saute inopinément avec, en accompagnement, un énorme sursaut, si l'on a déjà réouvert les gaz en grand.

Le plus gros défaut des Motobécane deux temps de tous type et plus spécialement, des LT 1, provient des carburateurs Gurtner de 19 millimètres de diamètre, qui sont totalement inadaptés. La synchronisation d'ouverture des deux boisseaux doit être effectuée avec une précision minutieuse, et contrôlée très régulièrement. Le ralenti galope ou s'éteint (il n'y a pas de vis de réglage d'air pour le ralenti !) et le moteur s'engorge, si l'on tente de le faire fonctionner à bas régimes. Il n'est pas question de le solliciter en reprise, en quatrième ou en cinquième, en dessous de 3 000 tours, sous peine de le voir s'étouffer, puis caler, purement et simplement. Et, dans ce cas, les bougies étant noyées, il faut plus d'un coup de kick pour le remettre en marche. Lors d'un arrêt au ralenti, à un feu rouge ou un stop, par exemple, il est indispensable de tenir le régime du moteur avec la poignée de gaz ouverte au tiers de sa course, pour lui conserver une vigueur suffisante en vue du redémarrage, surtout à chaud.

J'ai beaucoup tâtonné, pour pallier cet inconvénient. J'ai même, un moment, songé à remplacer les Gurtner par deux Dellorto UA 19 S à cuve orientable, que je possède en réserve. Finalement, j'ai trouvé une solution de compromis satisfaisante, en montant deux gicleurs de 72 centièmes à la place des deux "78" d'origine et en réglant les aiguilles à la position la plus basse. Ainsi, la mise en marche, à froid comme à chaud, est facile. Le ralenti tient, même après un long parcours à fond, les accélérations et les reprises sont plus franches, la souplesse nettement améliorée. Je peux relancer le moteur à 2 500 - 3 000 tours, en duo, sur le rythme normal de conduite, la consommation se stabilise autour de 5 litres aux cents kilomètres, contre 5,5 à 6 litres, parfois même 6,5 litres avant modification.

Visiblement, les ingénieurs de Motobécane s'étaient ménagés une marge de sécurité confortable, excessive, même, en choisissant un calibre de gicleurs beaucoup trop gros. Ceci devait permettre au moteur de mieux

résister, lors d'une utilisation sur longue distance, à plein régime, par les jeunes conducteurs auxquels cette 125 était destinée, en priorité. L'usine corrigea le tir, lorsqu'elle mit en vente la petite série de 125 LT 3 "Coupe" préparées à 500 exemplaires, pour les courses de promotion. Celles-ci reçurent des gicleurs de 76 centièmes et des réglages adéquats, qui se révélèrent largement suffisants, pour une utilisation intensive sur circuit. Les LT 3 "Coupe", semble t-il, ce qui les handicapa jusqu'à l'arrêt de production du modèle, en 1980.

Les bougies Bosh 225 et 260 T2 préconisées n'étant plus disponibles, j'utilise des NGK B7 ES, pour la promenade et les déplacements en ville, réservant les B8 ES, plus froides, pour la conduite sportive et les parcours à plein gaz par forte chaleur. Celles-ci donnent de très bons résultats.

Parmi les qualités de la Motobécane 125 LT 1, je citerai, en premier, sa tenue de route, qui est excellente, grâce à un cadre double berceau porteur bien imaginé, bien construit et très rigide car bien dimensionné. La fourche avant et les amortisseurs arrière de marque Telesco sont parfaitement adaptés aux capacités de la machine. Le freinage, assuré par deux tambours Grimeca, ne souffre, lui non plus d'aucun reproche. Il est puissant et progressif.

La robustesse d'ensemble de la mécanique, de l'équipement et des accessoires de série, collectés chez des fournisseurs européens réputés, est très correcte. Aucun point d'oxydation suspecte n'est apparu. Les chromes, les jantes, les tuyaux et les silencieux d'échappement, notamment, ont conservé un très bel aspect, ce qui doit être noté. C'était une machine faite pour durer.

En résumé, je regrette pas le choix que j'ai fait, en 1974. Certes, à caractéristiques et prestations égales, les 125 japonaises de Honda, Yamaha et Suzuki, coûtaient de dix à quinze pour cent moins cher que la Motobécane. Mais, ayant possédé, auparavant comme je l'ai écrit plus haut, une 125 L et en ayant été amplement satisfait, je voulais persévérer, avec une machine de fabrication française. Sur le plan des performances (accélération, vitesse, tenue de route, freinage, confort), la Motobécane supportait aisément la comparaison. Bien réglée et bien conduite, elle ne se laissait pas facilement distancer par les petites nipponnes.

J'ai préféré une LT 1 à une LT 2 parce que je ne faisais pas suffisamment confiance au système de graissage séparé, par pompe. J'ai choisi la sécurité : j'ai toujours confectionné mon mélange pour deux temps moi-même, depuis mes débuts motocyclistes, en 1958, avec un cyclo sport, et cela m'a évité, très certainement, de casser des moteurs avec lesquels je me montrais, parfois, très exigeant, sinon franchement féroce. Je me

suis, avec l'âge, un peu assagi. Mais un peu, seulement, vous dirait mon épouse !

Lors de son achat, j'avais décidé de conserver cette machine très longtemps, sachant qu'elle n'aurait à parcourir qu'un faible kilométrage, chaque année, dans des conditions atmosphériques le plus souvent favorables. Pendant la période 1974 - 1977, je la considérais comme un jouet. Ce que j'aimais et ce que j'aime toujours, chez elle c'est le son de son moteur. Quelque chose qui me rappelle le miaulement du scooter Rumi 125 de ma jeunesse. En l'utilisant, aujourd'hui, je me détends. Ce que je ne parviens plus à faire, en me déplaçant en voiture, sinon, bien sûr, au volant de ma berlinette Alpine, qui est, comme chacun sait, une sorte de moto à quatre roues...

Alors, vraiment, que pourrai-je lui demander de plus ?

Jean-Pierre GABRIEL

RASSEMBLEMENT 97

Salon de Provence

L'association OJL de Salon de Provence (portail COUCOU) recevait donc le premier rassemblement officiel du club Motobécane. Il est des régions de notre beau pays où le mot accueil prend toute sa signification.

-Le samedi matin une petite bourse permettait de créer les contacts entre les régionaux et les membres du club venus de très loin pour certains.

-Dans la salle juste à coté, petit à petit, une belle exposition statique se mettait en place.



-Le message était passé, chacun avait sorti de son cher garage ce qu'il avait de mieux, et pour une fois la majorité du plateau était constituée de très beaux blocs S, d'une 4 soupapes bloc B, de quelques belles série Z, plusieurs mobylette et scooters, autres "Poneys", et d'une très belle LT3 coupe. Pouvait-on rêver mieux ! La journée fut bien courte.

Déjà dimanche, arrivée des retardataires et à 10h00, horaire respecté, départ pour la balade. De 106 kms exactement, me dira plus tard un participant qui aime la précision.

Rapidement nous rejoignons les alpilles, je dis rapidement car la 4 soupapes de notre ami CHAVET ouvrait la route (chaud devant), puis ce fut le tour des étangs et une route très roulante comme nous les aimons, nous ramena au repas.

Remise du "trophée des clubs" a Alain Chavet

L'heure de la pause

Il fallait voir l'ambiance ponctuée d'accents très différents. Pendant quelques heures nous avons vécu avec insouciance un peu en dehors du temps. Si tu penses que j'exagère, tu n'y étais donc pas ! La formule d'un rassemblement itinérant est certainement une très bonne chose, il y a tant à voir dans notre pays.



Encore merci pour ces 2 jours de rêve au portail Coucou ...

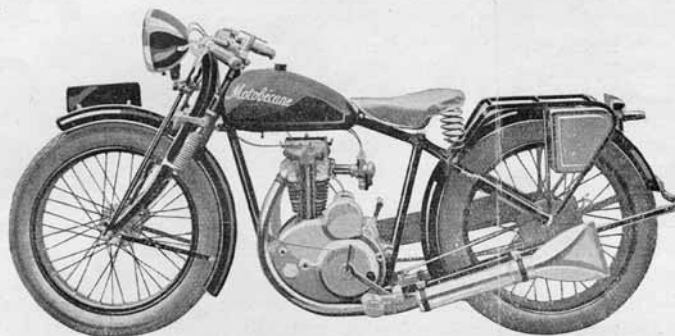
Christian Lefief

M3, l'inconnue...

Ateliers de la Motobécane

MARQUE DÉPOSÉE

MOTEUR BREVETÉ



Motobécane Type M 3 C.V. 4 temps

DESCRIPTION

BLOC MOTEUR : 4 temps. Arbre à came en tête.
Alésage : 63.
Course : 80.
Distribution complètement enfermée et graissée.
Vilebrequin sur gros roulements à billes.
Tête de bielle sur galets.
Embrayage : Disques multiples.
Démultiplication par engrenages.
Boîte : 3 vitesses.
Commande au cadre.
Allumage par magnéto avance variable.
Eclairage par "Alternovi" commandé par engrenages avec dispositif permettant d'isoler le pignon de commande pendant le jour.
Graissage : complet par pompe à engrenages assurant sous pression le graissage de tous les points à graisser et aspiration de l'huile en excédant dans le carter moteur.
Boîte : Graissage par renouvellement automatique de l'huile chaque fois que l'on fait le plein du bloc.

Réserve d'huile de 3 litres comprise dans les parties du bloc renfermant la démultiplication.
Cadre : Berceau renforcé et surbaissé.
Réservoir enveloppant de 9 litres environ.
Selle souple suspendue en 3 points.
Pneus de 26x3,50 à tringles.
Fourche parallélogramme avec amortisseur et frein de direction.
Freins : à tambour AV. et AR.

Cette machine convient admirablement à tous genres d'utilisation et ne demande aucun entretien en dehors du :
 Plein d'essence,
 Plein d'huile,
 Graissage des articulations de la fourche.

Vitesse : 80 à 95 kilomètres à l'heure environ.
Consommation : 2 1/4 à 3 litres aux 100 km. environ.

REMARQUE IMPORTANTE.— Tous les points du bloc tels que moteur, distribution, embrayage, boîte de vitesses, peuvent être visités très facilement séparément et sans démontage compliqué.

La disposition générale des organes a permis d'éviter également toute fuite d'huile quel que soit le service effectué par la machine.

La machine est livrée complètement équipée avec compteur, éclairage par "Alternovi" 80 bougies, phare de 200, éclairage à l'arrêt et outillage, au prix de Fr. **4.600**

Type M 2, même modèle mais avec moteur J.A.P. d'origine à soupapes latérales et boîte 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Eclairage "Alternovi" 80 bougies, éclairage à l'arrêt. Sans compteur Prix **3.950**

ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE

Société Anonyme au Capital de 2.140.000 Francs

USINES } 27, 29, 31, Rue Beurepaire } PANTIN
 14, 16, Rue Lesault

ATELIERS DE REPARATIONS, SERVICE DES PIÈCES DÉTACHÉES
 ET LIVRAISON DES MACHINES PRISES A L'USINE :
 13, Rue Beurepaire. PANTIN

SIÈGE SOCIAL & BUREAUX :
 16, Rue Lesault, PANTIN (Seine)

Téléphone : Combat 08.68 et 15.68
 Adresse Télégraphique : MOTOBÉCANE-PANTIN
 R. C. Seine 217036 B

Parfaitement inconnue il y a encore cinq ans, cette mystérieuse 250, à resurgit du passé lors de la découverte de ce catalogue publicitaire édité vers 1928. La seule représentation connue à ce jour était un dessin du moteur dans Moto Revue. Mr JAULMES, interrogé au sujet de cette machine, nous a dit n'avoir jamais vu de pièces, mais savoir quelle « chauffait ». La partie cycle est identique à la M2, équipée d'un classique JAP à soupapes latérales. Le bloc moteur, de ligne très dépouillée, préfigure déjà les blocs B. Qui en sait plus?

Mes Debuts sur 2 roues...

Par Valera Martin

Dans ma prime jeunesse je rêvais d'avoir une moto, pas une Tobec, plutôt une 1000 Laverda, une Norton commando ou autre prestigieuse.

Plus tard quand j'ai été grande, j'ai acheté une 2 CV plus amortie à mes finances d'étudiante. Je faisais la mécanique moi-même (j'adore ça) et j'ai ainsi pu garder ma petite "Deutsch" bien des années. Quand j'ai été en âge de me marier, j'ai choisi un mari bricoleur aimant la mécanique lui aussi.

En dehors d'une TERROT HCTL, il avait une chouette petite moto à remettre en état. C'était une D 45 S de 1950, ce fameux petit engin avec les vitesses au réservoir avec lequel il faut lâcher le guidon d'une main pour atteindre le levier. Nous avons passé quelques savoureuses soirées à remettre la Motoconfort en route. La restauration du moteur m'a valu quelques étonnements, je n'avais jamais vu de soupapes latérales, et tout y est si petit.

Après quelques coups de kick, j'ai entendu le joli bruit si caractéristique du D 45 et j'ai pu faire mes premiers mètres... à moto !

Mon mari m'a montré comment on débraye avec le pied puis avec la main gauche, on passe la première toujours avec la main gauche (je suis handicapée de la droite ça n'aide pas).

Je débraye me voilà partie droit sur notre voiture, j'ai pas trop tourné les freins. Ca a été du "freine avec tes pieds", en charentaises s'il vous plaît. J'ai évité la BX et trouvé le chemin du portail.

Une fois sur la route, j'ai entamé la recherche de la deuxième vitesse : je débraye, je tire le levier, j'embraye... tout va bien pourvu que ça dure et ... catastrophe !

J'ai entortillé la manche de mon pull dans le bouchon du réservoir. Me voilà partie dans les pâquerettes. J'ai freiné avec mes pieds, et calé.

J'entendais mon mari qui rigolait tout à fait ravi un peu plus loin. J'ai redémarré la petite moto et j'ai continué ma route.

Depuis la moto ancienne est une passion et j'ai un attachement très particulier pour la D 45 ; j'ai fait des progrès aussi.

Maintenant, nous avons une dizaine de moto dont trois Motobécane de 1950, 1954, 1955 ; du printemps à l'automne nous roulons presque exclusivement à moto et ceci nous fait vivre quelques gags pas tristounets.

A bientôt, amitiés.

Valéra

Coup de vis

Nouvelle souscription !

L'ouvrage de Claude Scalet, Motobécane 1927 / 1939 est désormais disponible en souscription, il s'agit d'un petit format, a prix canon, et gavé d'informations précieuses sur les avant guerre. Illustré de quelques jolies photos, ...

Grand tirage !

Voyant se profiler l'ombre d'une pénurie de bulletins trimestriels pour les mois à venir (+ de 220 adh.), nous avons décidé de passer le tirage de celui-ci et des suivants à 400 exemplaires; Quant aux numéros 1 et 2, une réédition n'est pas envisageable pour l'instant, gardez donc précieusement vos exemplaires, qui seront recherchés dans les années à venir.

Indiscrétions ! (Rassemblement 98)

Tout porte à croire que le rassemblement 98 aura lieu dans l'est, je ne vous en dit pas plus, c'est comme pour les bons films...

Coup de vis

par Jean Marc Bruyère

Les résultats du sondage :

Vous avez répondu nombreux au sondage refabrication adressé à tous les adhérents de notre déjà vénérable association, nous allons donc pouvoir accorder quelques lignes à tirer les premières conclusions.

Tout d'abord, et sans surprise aucune, c' est les pièces d'usure qui manquent le plus, garnitures de freins, vis platinées, pneus, bobines haute tension (notons au passage que les disques d'embrayages sont fort peu recherchés, ce qui atteste de l'excellente qualité de ceux ci sur nos machine...).

certaines de ces pièces existent déjà sur le marché comme vous avez pu le constater en feuilletant le catalogue; D'autre seraient dorés et déjà "refabricables" (décalques pour 308 par ex.),si vous en avez besoin, faites nous signe !

Sortie des vieilles gloires

Nos camarades des vieilles gloires d'Essey les Nancy (54) organisent une bourse d'échange Moto anciennes le 19 Octobre, de 9h00 à 19h00...

Tel:03.87.52.62.36 ou 03.83.31.84.81

Cyber, Rétro, et Satanas

On peut s'intéresser de près aux vieilles choses, sans pour autant être hermétique à toute forme de modernisme, c' est pourquoi la curiosité nous a incité à explorer le grand fouillis de l'internet à la recherche d'éventuelles traces de Motobécane (seul signe tangible de civilisation) sur la planète, et quelle ne fut pas notre surprise lorsqu'une avalanche d'amateurs américains, canadiens, espagnols, anglais, et bermudiens (je ne garantis pas l'appellation) se sont manifestés, l'un à la recherche de renseignement sur tel ou tel modèle, l'autre à la recherche d'une rondelle pour son D45, ou de quelques informations sur son bien étrange X1. Nous avons donc décidé tout de go (surtout moi!) de mettre en place un mini site internet avec quelques articles historiques issus du bulletin trimestriel et quelques renseignements concernant notre club, le tout associé avec une adresse courrier électronique (E-mail pour les intimes, MEL pour les intégristes francophiles et anglophobes). Ajoutez à cela quelques liens avec les sites de quelques clubs amateurs de vieilleries roulantes difficilement identifiables, et le tour est joué.

Notons que tout ceci nous a permis d'apprendre un tas de chose; l'existence d'un modèle "Bertrand" aux états unis (on attend la photo") par exemple.

Notre club fonctionne donc désormais à l'échelle planétaire, ce qui tranche radicalement avec l'image franchouillarde si souvent scotchée à la marque de Pantin.

Si vous êtes équipés, et curieux, allez donc visiter:

><http://ourworld.compuserve.com/homepages/Motobec><

Vous pouvez également adresser vos messages à: >Motobec@compuserve.com< c'est rapide, efficace, et ça contribue à épargner la vie de quelques peupliers...

On apprend des choses à tout âge; Ceci est vrai même pour les plus érudits... Lorsque notre ami Alain chavet nous a sorti de son chapeau un carter de "Z", (du moins ce qu'il en restait !) vestige de ses années trialistes, équipé d'un bien curieux rupteur, emprunté à une AV88, semble-t-il; Les plus imbibés de culture Pantinistes en sont restés sciant rivés à leur chaise, en effet, une "vulgaire" petite platine en acier, commercialisée dans les années 60/70, par le réseau Motobecane, permet d'équiper les "Z" des très courantes vis platinées de la plus populaire de nos mob, la "bleue"; Ce kit a probablement permis à de nombreux propriétaires de Z, de prolonger de quelque décennies la vie de leur infatigable monture, après l'arrêt de production.

Qu'en est il aujourd'hui ? S'il est presque certain que le kit en question n'est plus commercialisé, il est en revanche tout à fait concevable de refabriquer la susdite platine.

Reste 2 possibilité : Faire un plan de la pièce, et le diffuser afin que chacun s'arme d'une bonne bâtarde (la lime) ou étudier la refabrication de la pièce par un spécialiste, afin d'en faire réaliser quelques centaines au meilleur prix...

Dechambennoy Production,

Premier fournisseur à proposer de vraies remises aux adhérents, Dechambennoy production change de numéro de téléphone, et de fax. Nouveau numéro en attente

Attention ! l'adresse ne change pas !

Le num. de tel mobile reste vrai: 06.08.74.46.47

À propos des remises, et pour toute commande par courrier, n'oubliez pas de joindre une photocopie de votre carte du club (recto verso).

Timbrés !

Si vous êtes soucieux (se) de préserver les finances du club, et épargner les nuits blanches aux experts, dont la passion principale n'est pas le collage des timbres; Joignez systématiquement une enveloppe grand format (A4), affranchie au tarif de base, et à vos noms et adresse, pour toute demande de renseignements, ou de documentation.

Merci à l'avance

Carte Postales

Une jolie carte postale (photo archives M. Eric Jaulmes) a été éditée par le club (tirée à 1000 ex.), un exemplaire vous est offert avec ce numéro.

Excellent support promotionnel pour le club, cette carte sera également idéale pour vos correspondances personnelles et vœux de fin d'année. Le prix a été fixé au plus juste: 14fr les 10, port compris. Si vous trouvez moins cher ailleurs...

>>>Bon de souscription joint au bulletin<<<

Si l'opération fonctionne, une belle collection est envisageable. Attention, il n'y en aura pas forcément pour tout le monde.

Vis platinées *Peut être le bout du tunnel*

PETITES ANNONCES

VENTES

- AV 76-79 (cadre coque coulissant) Garde boue arrière enveloppant avec porte bagage Tel Jean Marc 05 61 19 81 99 (H.B.)

- jeu de pistons neufs complets pour 125 LT (modèle à segments normaux) tel 05 61 24 43 15 (19 à 21h)

- 175 Z2C 1952 1ere main arrêtée il y à 10 ans en très bon état de marche Philippe COUDERC 146 Bd de Grenelle 75015 Paris 01 47 83 71 14 (dom) 01 49 55 63 58

Pneus MB1 26 x 1 3/4 600 f la paire port compris Jean LALAN Tel 03 86 69 21 92 Fax 03 86 69 21 28

- M2 250 1929 à moteur JAP latéral C.G. collection complète à 90% Echange possible contre 125/175 ZS ou Z23C Cherche Z22C échange possible contre Guiller 125 G9 1949 (moteur 2 temps Aubier Dunne bitube) J.L. KLEISER (oise) 03 44 56 66 62 (bureau) 03 44 56 69 98 (domicile)

RECHERCHES

- Pour AV32 carters tôles; petit feu arrière; pédales; poignées blanches; jantes et pneus flanc blanc 600 x 50 Christophe DESCHAMPS 19 rue des Rieux 02320 SUZY Tel: 03 23 80 22 24

- Culasse Z23 et carbus Gurtner M20 et M22D L.DUGAST 2 rue Maréchal Joffre 44240 LACHAPELLE / ERDRE

- 350 culbutée bloc S: toutes pièces ou épave; 175 Z2C saine pour restauration S. DALUZ 3 rue du Dr. Bernheim 54000 NANCY Tel: 03 83 40 26 59

- Pour une R33A: roue avant avec frein diamètre 130 ou 150 ; gardes boue av et ar largeur 120 ou 140; repose pieds; carter de chaîne en tôle; carburateur Gurtner M18D ou Amac 4/012; carcasse de selle. Lionel CHARTROU 5 av d' Occitanie 31520 Ramonville St Agne 05 61 75 08 32

-500 Superculasse: écrou échappement; guidon Amac; selle complète ; feu arrière; porte bagage

J.C. GILBERT (Ain) 04 74 00 57 25

- Cylindre 350 R4C même H.S. mais ailetage propre et bouton de mise à la masse avertisseur Timbrelec AV3 49 Francis LOTH 10 rue Pasteur Le Tavoy 59320 Hallennes les Haubourdin

- Toutes documentations MB; MC et sous marques: Sicam; Belfo; Garin ; Astral ainsi que toutes docs sur les productions à l'étranger : Kaptein ; Raleigh ect tel 05 61 24 43 15 (soir) ou 05 61 19 83 02 (H.B.)

- Il aurait été fabriqué quelques X7 « attelés » à un petit side car en polyester moulé d'une seule pièce avec un ensemble selle réservoir spécifique. Qui peut donner des renseignements sur cette réalisation. J'en possède un et il est à vendre. Gérard PIN 8 bis chemin Neuf 13570 BARBENTANE tel: 04 90 95 60 56

ECHANGES

1 cadre Z 57c (sans C.G.) avec G.boues, roues,pneus, réservoir, phare+verre, guidon complet, moteur complet à remonter - contre- 1 ligne d'échappement complète pour 125 u56c A.Roussel, tel: 02.51.59.32.78 (dpt 85, Vendée)

Contacts

Suite rencontre Moto Légende 97, cherche a joindre M.Thomas, Jean-Luc Kleisler, 2 Bis plce de la République, 60340 ST Leu d' Esserent

Cherche des membres du club dans ma région (Ouest) pour bricoler et rouler L. DUGAST 2 rue du Maréchal Joffre 44240 LA CHAPELLE / ERDRE

A l'heure ou nous clôturons ce numéro le MOTOBECANE CLUB de France Compte 220 adhérents !

Pour toute correspondance:
MOTOBECANE CLUB de France
BP10 31470 Fontenilles