

MOTOBÉCANE

Obsession N°4

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

MOTOBECANE ObsessionBulletin trimestriel du
Motobécane Club de France

REDACTION

Christian LEFIEF
 E.J. CHAMBELLE
 Patrick BARRABES
 J.M. LLAONA
 Gilles TOCANE
 Lionel CHARTROU
 Claude SCALET
 Christine WOLF
 Jean Marc BRUYERE

LE SOMMAIRE

Couverture: Une des photos de présentation du prototype de la Mobylette Av76 au début du cadre coque. Le charme de la mobylette nous semble bien désuet face à celui de la jeune fille ... Remarquez tout de même le guidon fixé par expendeur et l'absence de panneaux de réservoirs chromés.

Page 2 :	L'Editorial
Page 3 :	Une page du livre d'Or
Pages 4 à 8 :	Les B.M.A.
Page 9:	Découverte d'une B1V2
Page 10:	Aventures nocturnes
Page 11:	L'année des blocs S
Page 12 :	M3 l'inconnue (suite)
Pages 13 à 15	La vie du club
Page 16 :	Les annonces

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.

Dépot Légal:

Par Christian LEFIEF

Voici bientôt un an qu'a été créé le Motobécane Club de France par une poignée d'amateurs inquiets de savoir si le succès serait au rendez-vous et à la hauteur de leurs espérances.

Force est de constater que vous êtes nombreux à avoir répondu présent, des collectionneurs de la première heure comme Mr CHAPLEUR jusqu'aux spécialistes des mobylettes, couvrant ainsi toute la production de la marque.

Une mention spéciale doit être faite quant à l'adhésion de l'Ingénieur JAULMES grâce auquel une abondante documentation et une partie de l'esprit Pantin bénéficient au club.

Nous comptons désormais 260 adhérents pour lesquels l'entraide n'est pas un vain mot comme en témoignent les refabrications professionnelles ou amateurs de certains de nos membres.

Il n'est pas possible de passer sous silence le travail de l'équipe Toulousaine (P. BARRABES, J.M. BRUYERE, C. WOLF) qui ont accepté de consacrer tout leur temps libre au club et à sa revue, sans oublier le site internet qui nous permet d'être en relation avec nos amis Canadiens ou Australiens, par exemple.

A ce sujet, nous cherchons un volontaire disposant des connaissances informatiques pour gérer le site. Le bureau attend donc les bonnes volontés.

Si beaucoup a été fait en un an, il reste davantage encore à faire, notamment pour consolider l'oeuvre entreprise.

Il ne faut pas hésiter à faire part de ses besoins et à proposer ses compétences ou connaissances pour tout ce qui touche à notre activité.

Nous apprécierons tout particulièrement ceux qui ont une connaissance particulière d'un modèle, notamment pour l'avoir restauré, communiquent leur expérience en devenant correspondant spécialiste du club.

Le club sera présent à Montléry pour les coupes Moto Légendes, mais n'oubliez pas que la manifestation principale, organisée par le Motobécane Club de France aura lieu à Lunéville, en concours avec le Club des Vieilles Gloires les 9 et 10 mai prochain, et que l'on y célébrera le soixantième anniversaire de la Superculasse.

Si vous deviez ne faire qu'une seule sortie dans l'année que ce soit donc celle-ci : vous profiterez de la visite du musée CHAPLEUR, de l'hospitalité des Vieilles Gloires, des charmes de la Lorraine et d'un superbe rallye.

A l' aube de
cette nouvelle
année, toute
l'équipe
rédactionnelle
de Motobécane
Obsession, ne
résiste pas au
plaisir, grâce à
la gentillesse
de Mr Eric
JAULMES qui
nous à confié le
« Livre d' or »
de notre
marque
favorite, de
publier ce
poème qui,
bien qu'écrit il y
à un peu plus
de soixante
treize ans,
résume
parfaitement ce
que nous
pouvons
ressentir au
guidon de notre
moto favorite

ANDELAROCHE par LAPALISSE le 12/9. 1925

Monsieur le Directeur

de la

" MOTOBECANE "

P A N T I N

" SONNET ---- LA MOTOBECANE ."

" Je sais une moto qui n'a pas sa pareille "
" La reine de la plaine et de l'âpre sentier "
" Franchissant sans faiblir un vaste site altier "
" Au matin d'un jour pur, quand la terre s'éveille !-

" Elle était aux côtés de la Terrot qui veille, "
" Sur son honneur acquis, connu du monde entier, "
" De la noble Alcyon, fière de son métier; "
" Non moins que ces deux noms elle est une merveille."-

" Faut-il vous dire encore la réelle valeur, "
" La fermeté, l'entrain, l'élan de son moteur "
" Qui ne connaît jamais les ennuis de la panne ? "...

" Mais pour vous en convaincre, essayez, comparez. "
" Pour le croire, il faut voir. Voyez et vous direz : "
" Rien ne vaut pour la route une " MOTOBECANE ".

E. J. CHAMELLE,

Curé à

ANDELAROCHE par LAPALISSE

(Allier)

B.P.

BONNE ANNEE à TOUS

BONNE ANNEE à TOUS

LES BICYCLETTES à MOTEUR AUXILIAIRE chez MOTOBECANE - MOTOCONFORT

ou **VARIATIONS AUTOUR du MOYEN de TRANSPORT POPULAIRE PAR EXCELLENCE**

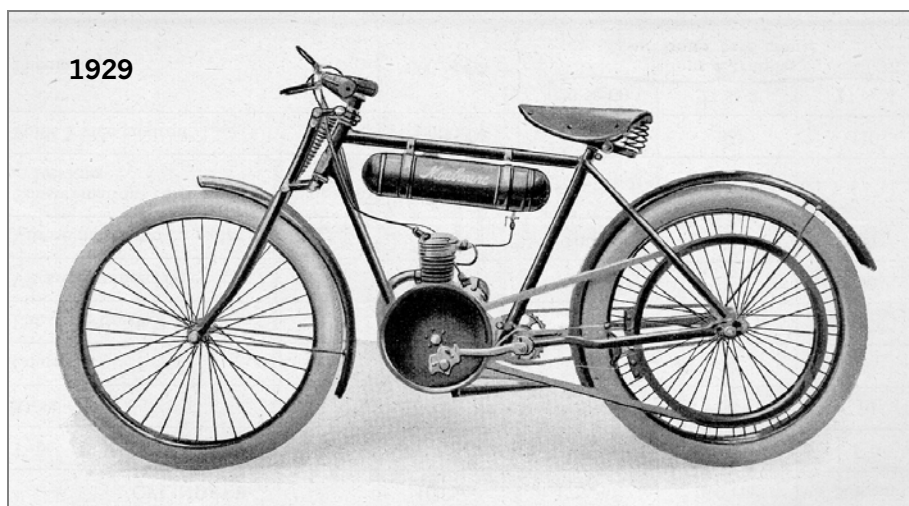
par Patrick BARRABES

Souvent dédaignée par les collectionneurs en raison de ses faibles performances, la bicyclette à moteur auxiliaire ou B.M.A. connaît aujourd'hui un fort regain d'intérêt du, bien sur à la raréfaction certaine des machines de plus forte cylindrée, mais aussi à la prise de conscience du fait que ces petits engins détiennent une place privilégiée dans l'histoire de la locomotion individuelle.

Entre les deux conflits mondiaux et avant d'être détrônés par la légendaire Mobylette, les B.M.A., ne nécessitant pas de permis de conduire, ont régné en maître sur tous les parking d'usines. Par leur prix d'achat à la portée de presque toutes les bourses, elles ont permis à beaucoup de Français de goûter aux joies de la route lors des premiers congés payés en 1936.

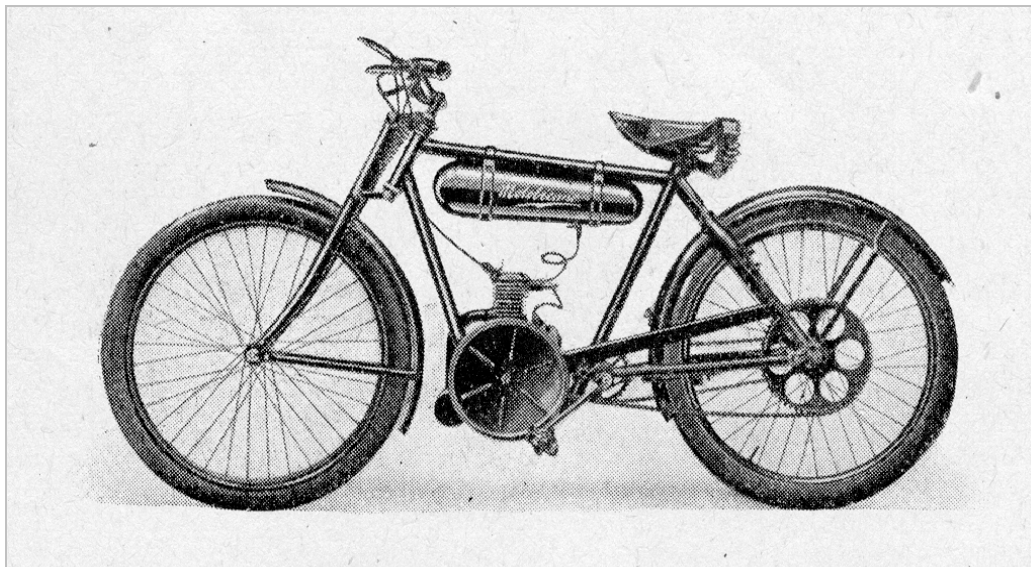
Les bicyclettes à moteur auxiliaire sont nées d'un décret du 12 septembre 1925 qui permettait de rouler sans le fameux carton rose à condition de ne pas dépasser un poids de 30 kilos et une vitesse de trente kilomètres à l'heure. Pour répondre à un cahier des charges aussi draconien, les constructeurs présentaient aux mines une version basique, dépouillée à l'extrême, et proposaient ensuite au client de nombreuses options, qui transformaient la « libellule » du départ en véritable petite moto, parfaitement équipée mais dont le poids des divers rajouts ne figurait pas sur la feuille des mines.

La grande maison de Pantin, bien connue pour ses motos à vocation populaire, ne pouvait échapper à ce mouvement. Nombreux furent les modèles produits. Sans trop entrer dans les détails, je vais faire un point sur ces 100 cc qui, sortis de la rue Lesault, tels des petites fourmis ouvrageuses et vaillantes, se sont répandues dans nos villes et nos campagnes.



La toute première : la B1

MB1 en réduction, son petit deux temps à allumage par magnéto entraîne directement la roue arrière par l'intermédiaire d'une courroie trapézoïdale. La fourche, à parallélogramme, contribue au confort, assistée par des pneus de 600 x 55. Le freinage est assuré par deux freins indépendants à patin agissant tous les deux dans la gorge de la poulie jante.



L' EVOLUTION: La B1A

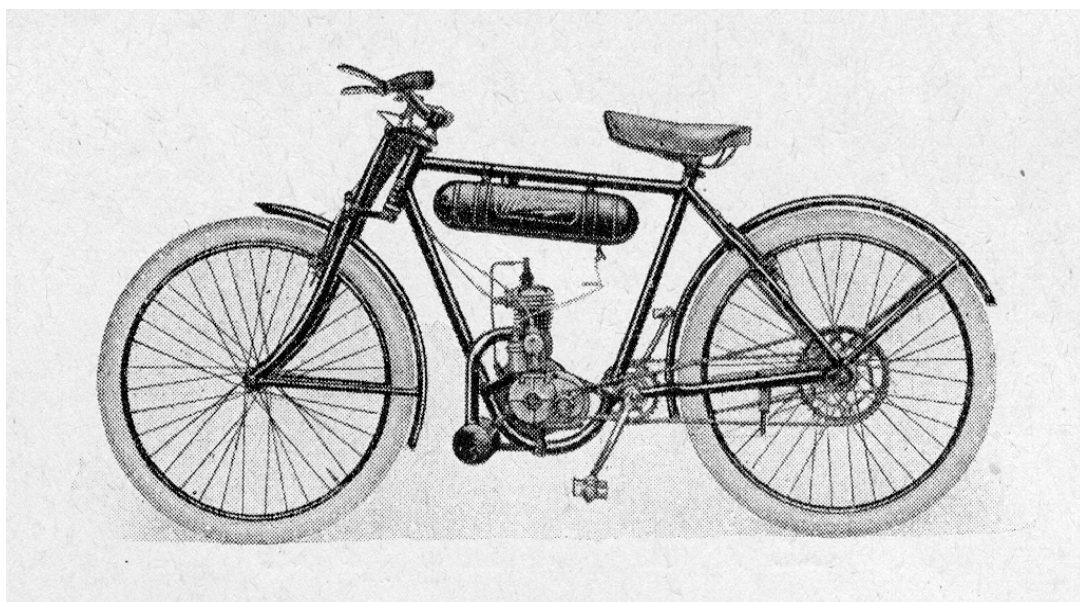
Abandon de la courroie pour cette nouvelle version qui, à l'aube de 1931 étrenne une transmission par chaîne, moins exigeante en entretien. Le nouveau carter moteur intègre un réducteur qui permet d'assurer une démultiplication

finale correcte. Le mouvement entre le moteur et la roue n'est toujours pas débrayable. Peu de modifications partie cycle si ce n'est l'adoption d'un réservoir fuselé sur l'arrière. Signalons l'apparition d'une version à cadre ouvert destinée aux dames ou aux ecclésiastiques.

B1W, REINE de L'ECONOMIE

Avec ce modèle, nouveau challenge pour Motobécane qui essaie de produire la B.M.A. la moins chère du marché. Ce pari sera tenu avec

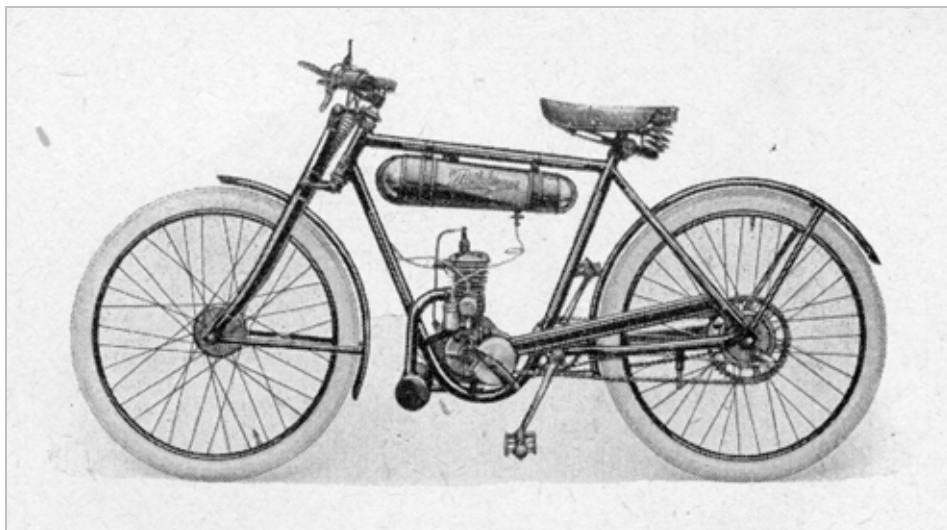
un prix affiché à 999 f. Cette grosse bicyclette, montée sur pneus de 600 x 55 utilise la mécanique et la transmission de la



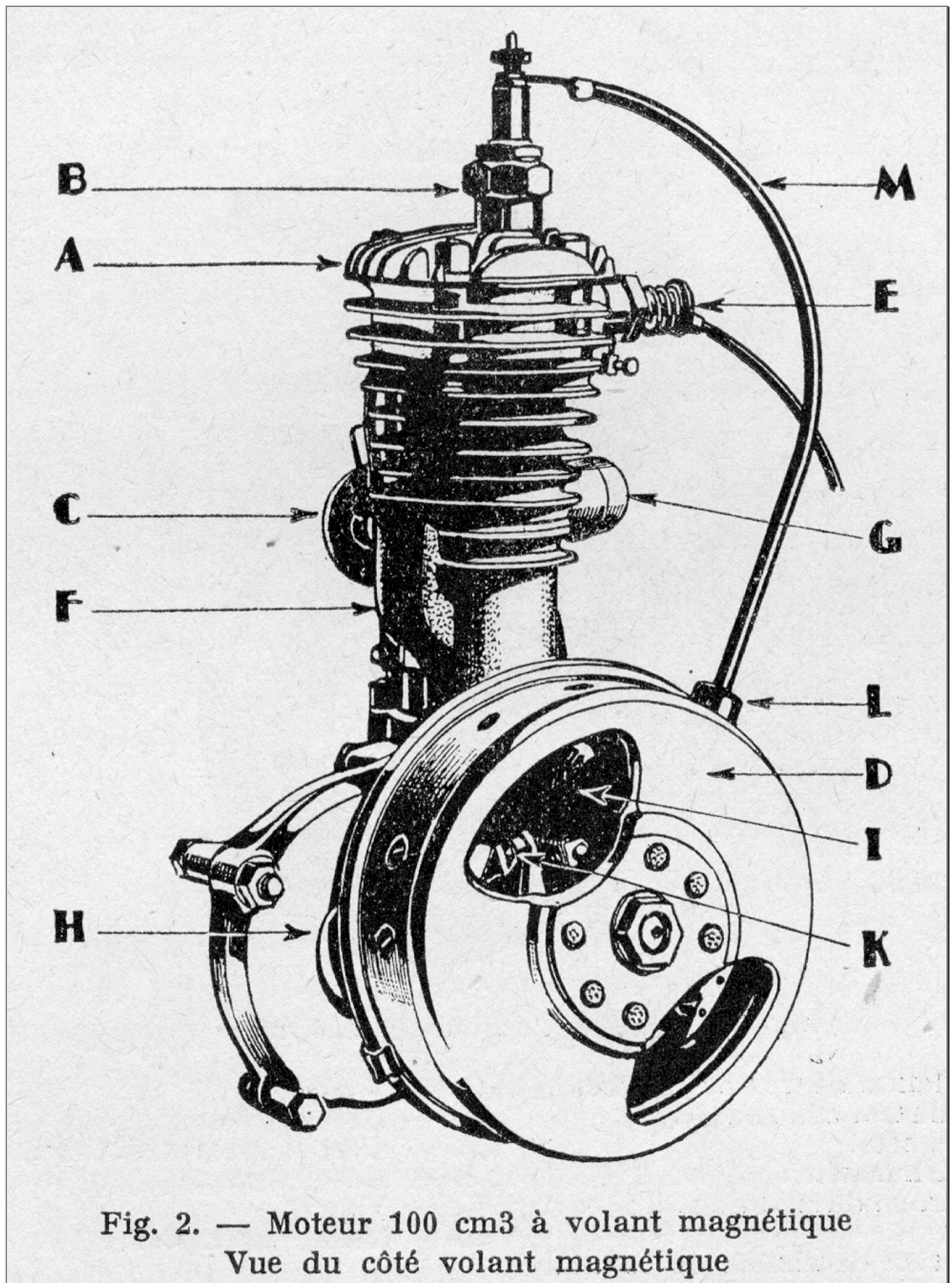
B1A mais sera équipée à compter du n° 251199 du nouveau volant magnétique NOVI monté en bout de vilebrequin.

Plus de Luxe avec la B1C

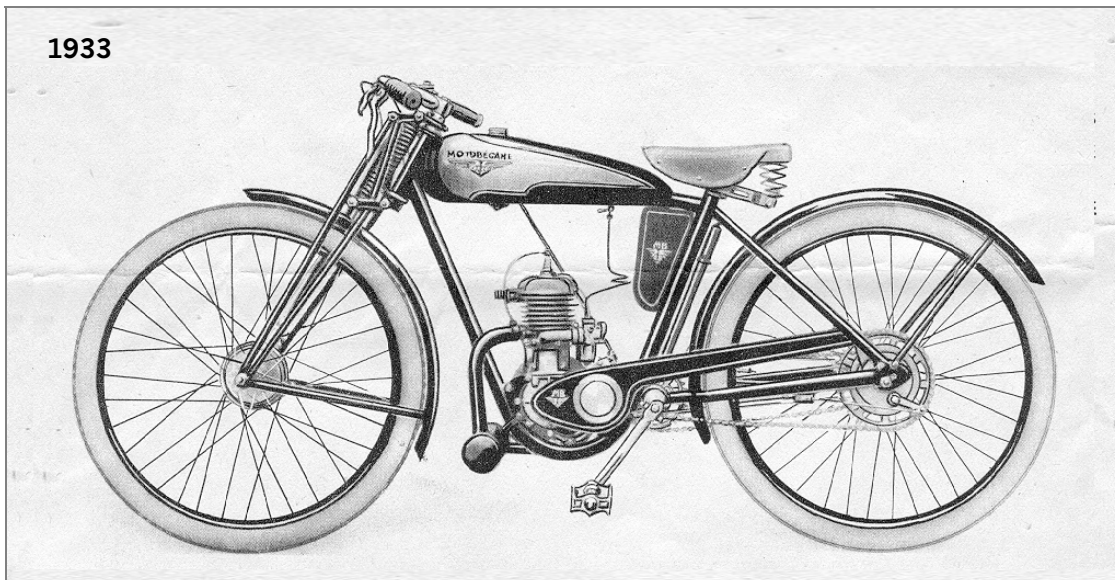
Toujours monovitesse mais désormais munie d'un embrayage évitant le calage lors des arrêts, la B1C hérite d'un équipement plus copieux avec des freins tambours de 95 mm montés sur des roues de 650 x 50.



Le Moteur de la B 1 C



1933

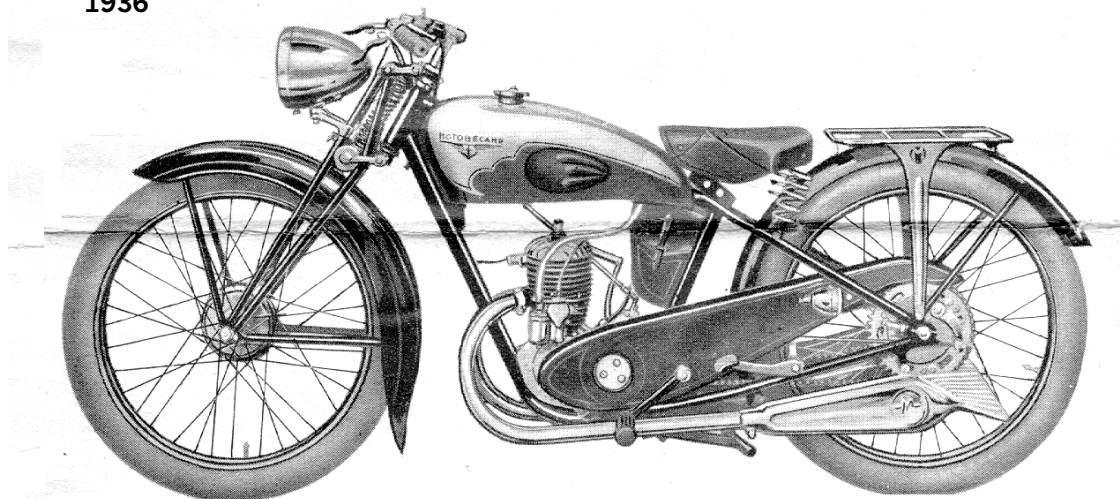


1933, La B1 V2

L'arrivée de Géo HAM chez Motobécane apporte une vague de modernisme dans le dessin de tous les modèles. La bicyclette à moteur auxiliaire n'échappe pas à cette lame de fond qui va transformer la bicyclette motorisée en véritable petite moto, équipée comme « une grande ». Apparition d'un réservoir en selle, d'un carter de chaîne profilé et d'une fourche à parallélogramme multitubulaire seront les modifications principales de la partie cycle. Grande innovation pour la transmission, puisque celle-ci se trouve désormais dotée d'une boîte à vitesses comportant deux rapports.

Signalons l'existence de la **B1V**, en tout pont similaire à la **B1V2**, mais munie d'un petit réducteur monorapport supportant un petit embrayage à bouchons de liège.

1936



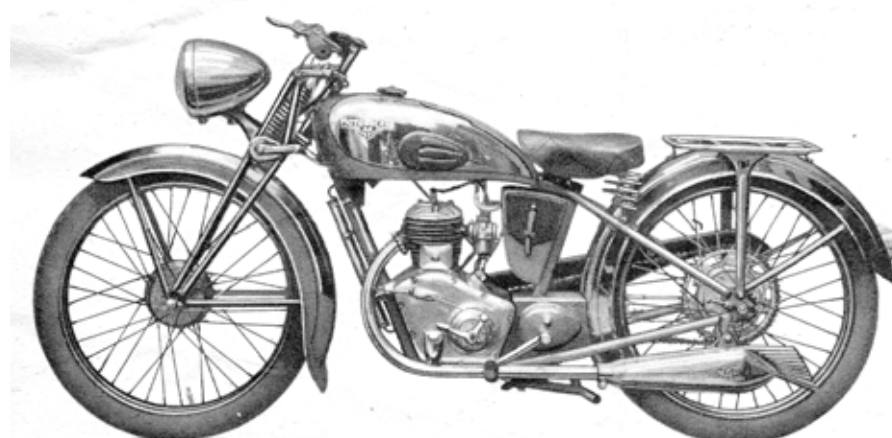
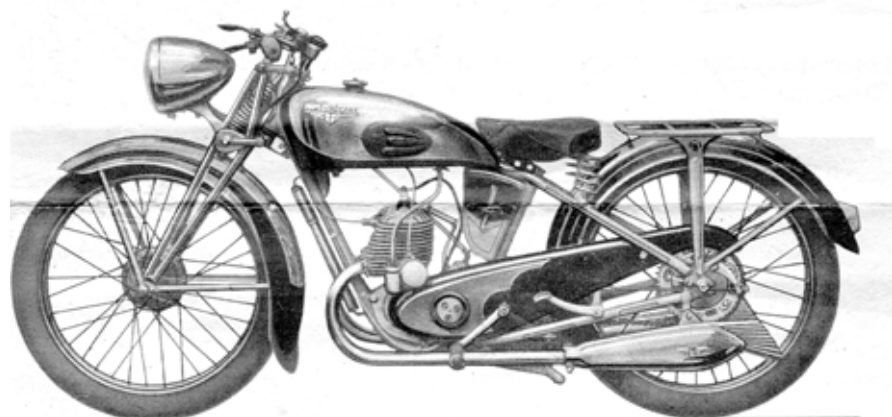
Les B1V62 en 1936

Cette année 36, bien présente dans la mémoire des Français grâce aux débuts des congés payés, voit la B.M.A. désormais équipée d'origine d'un éclairage alimenté par le volant magnétique. Le volume du réservoir augmente tandis que son esthétique rappelle ceux des séries S. Un porte bagage permet d'envisager le transport de charges diverses. Le pot transversal du modèle 33 est remplacé par deux magnifiques queues de carpes. Le moteur reçoit un nouveau cylindre en aluminium chemisé. Une boîte 3 vitesses est proposée en option.

Des modèles de finition plus austère sont disponibles. Ce sont les **TRANSPORT** chez Motobécane et **COURSIER** chez Motoconfort. Leurs prix, plus modestes, sont dus à une finition moins luxueuse (peu de chromes; déco. réservoir simplifiée ...)

Les ultimes évolutions : GRAND ROUTIER 38 & AB1

Les années 38 et 39 si proches du grand bouleversement qui allait transformer l'Europe en champs de bataille voient Motobécane présenter ce qui sera l'apogée de la bicyclette à moteur auxiliaire.



Notre B1V2, déjà très proche par ses équipements d'une moto de plus forte cylindrée, voit encore sa silhouette s'étoffer par l'adoption d'un gros cylindre en aluminium chemisé comportant deux échappements bien séparés. Si l'acheteur prenait soin de faire sauter la plaquette réductrice limitant le passage du carburateur à 10 mn, le moteur, bien assisté par une boîte à trois rapports dépassait et de loin les 30 kilomètres heure réglementaires.

Petite anecdote : de l'autre côté des Pyrénées, en plein pays catalan, la rencontre en 1944 de Francisco BULTO et de Pedro PERMANYER débouche sur la création de la firme "MONTESA" dont le premier modèle de 98 cm³ et une copie presque à l'identique de la dernière génération du B1V2. Simple plagia ou accord commercial ? Je ne connais pas la réponse. Peut-être que l'un de vous..... L'évolution de ce modèle conduit bientôt à une 125 extrêmement compétitive au moteur d'une esthétique toujours

très proche du BMA français. Elle fut engagée avec succès dans de nombreuses courses internationales et a contribué à établir l'image sportive de Montesa.

L'AB1

Surprise au salon 38 avec l'apparition d'un nouveau modèle équipée d'un moteur quatre temps à soupapes latérales. Ce bloc moteur, très pur de ligne, est le premier d'une très longue série et sera produit, réalisé à 125 jusqu'au seuil des années 60. Les D45A - B et S deviendront le symbole de la moto populaire Française. Malgré son prix supérieur de 550 f. à celui du grand routier, le succès est au rendez vous, car la propreté et l'économie de cette machine (2,2 litres au cent) rallient vite tous les suffrages. Après guerre, un « kit » sera même disponible chez les concessionnaires pour augmenter la cylindrée à 125 cc.

Type	De	A	identification rapide
B1 (T1)	1929	1931	Courroie directe
B1A (T1A)	1931	1932	Bloc moteur à réducteur - chaîne (1ère version dame)
B1W (T1W)	1931	1934	Bloc moteur à réducteur - chaîne
B1C (T1C)	1932	1933	Bloc moteur à réducteur - chaîne - embrayage
B1V2(T1V2)	1933	1936	Boite 2 vitesses séparée chaîne-chaîne
B1V2(T1V2)	1936	1938	Grand Routier cylindre alu 2 echaps. sortie commune
B1V2(T1V2)	1938	1940	Grand Routier gros cylindre alu 2 echaps. sortie séparée
B1V (T1V)	1934	1937	Idem B1V2 1933 mais en monovitesse
AB1	1938	1940	Bloc moteur 4 temps à soupapes latérales

Chers amis du club...

Depuis septembre dernier, je possède une Motobécane B 1 V2, vous savez bien, l'une de ces antiques mais néanmoins fabuleuses bicyclettes à moteur auxiliaire, autrement appelées BMA, d'une puissance de 100 cm³. La mienne a vraisemblablement été fabriquée entre 1932 et 1937, je ne sais pas exactement. Difficile à savoir. A moins que, une espèce de Champollion de la Motobécane, à la lecture minutieuse de la plaque de numéro de série fixée sur la culasse, puisse dater précisément la sortie des usines de Pantin... En tout cas, le beau bébé est né voilà soixante ans et des poussières d'échappement.

Je l'ai zieutée, je l'ai admirée, je l'ai humée dans la vitrine d'un petit mécano de Besançon, spécialisé dans la vente de pièces introuvables, modernes et anciennes, et de motocyclettes que boude tout ou partie de la jeune génération, celle-là même qui roule carrosse en japonaises tape-à-l'oeil et m'as-tu vu. Je l'ai tout de suite aimée, avec son petit phare chromé tout rond du plus bel effet, ses flancs arrondis, son levier de transmission de vitesses sur le réservoir, sa selle d'un autre âge, sa suspension à fourche avec amortisseurs réglables (parallélogramme déformable), ses chromes d'échappement certes un peu défraîchis mais ô combien symboliques des années trente et porteurs de toute la tendresse du monde. Ces beaux tuyaux d'orgue ne se terminent pas en queue de poisson mais en queue de canard, ouf !

J'avoue n'y rien connaître, de près ou de loin, à la mécanique moto et à la mécanique tout court. J'ai simplement l'amour des beaux objets, bien façonnés, qui ont une âme, des bijoux modestes mais cependant précieux. C'est le cas de ma B 1 V2. Dans sa vitrine elle m'a fait gamberger, désormais elle me fait rêver quand je la chevauche pour faire, tête haute, le tour du pâté de maison. Je ne m'éloigne jamais en effet à plus de mille mètres de mon chez-moi, ayant trop peur de ne pouvoir pas regagner mon logis, ma BMA, sait-on jamais, dans un accès de fièvre, m'abandonnant dans un dernier rôle de souffrance métaphysique due notamment aux dépôts intempestifs qui pourraient se former dans le carbu ou bien à un soudain et redouté encrassement de la bougie dont la flamme s'éteindrait net, souffle coupé. C'est bête de penser à cela, car ma petite B 1 V 2 est on ne peut plus fiable et roule à merveille. mais surgit toujours en moi le souvenir confus et lointain de ces machines des années cinquante, au bout du rouleau qui ne partaient jamais sans quelque grognement caractéristique des mécaniques peu ou prou entretenues ou bien trop fatiguées pour continuer le voyage. Ce n'est pas le cas de mon petit engin qui a une santé de fer

et, si tant est que j'en prenne soin, a de beaux jours devant lui, peut-être 365 jours multipliés par 60... voire au-delà, c'est-à-dire, soyons modeste, l'éternité.

Le petit mais grand mécano bisontin l'avait retrouvée (ma BMA) au fond d'une cave courant 96. A voir les clichés pris à l'époque sur le vif, on l'eut prise pour un tas de ferraille bon à jeter dans les mâchoires d'un concasseur vorace à l'appétit insatiable, ogre des temps modernes, estomac d'acier. Piteux état, triste sort. Et puis, ô miracle, après une réfection mécanique (elle était seulement un peu grippée) et une restauration (approximative) de la partie carrosserie, quelques ajouts d'accessoires disparus, voici que renaissait une machine qui a failli finir sa vie dans les poubelles de l'histoire, alors que, précisément, elle fait un peu partie de la préhistoire de la motocyclette et, en tout état de cause du patrimoine motocycliste national. Premier coup de kick, première "vitesse" et c'est le départ sinon sur les chapeaux de roue, du moins sur la bonne voie de la tranquillité absolue, n'était le "bruit d'époque" qui fait plus songer à une tronçonneuse ou à quelque engin dont le niveau élevé de rejet des décibels chatouille les oreilles pourtant insensibilisées au potin du plus aguerri des possesseurs de Walkman poussé à fond.

Bien au chaud sous une couverture (ancienne, en laine) dans un garage à l'abri des intempéries et des regards inquisiteurs, elle attend son heure de gloire au printemps prochain où elle roulera, du moins je l'espère, les mécaniques devant un public admiratif et nostalgique des temps anciens où la beauté des choses passaient avant la course effrénée à la productivité et à la rentabilité à tout va.

Merci "Monsieur Motobécane" pour tout ce que vous avez fait pour nous depuis les années vingt jusqu'à ces sombres années 80. où il fallut déposer le bilan. Mais les amoureux de la Motobécane eux, ne déposent jamais les armes... ni les moteurs sauf pour les bichonner avec amour et respect de la belle ouvrage. Merci aussi aux honorables, nécessaires et utiles fondateurs du Club Motobec...

Jean -Michel Llaona

Fin novembre 1997

Un grand merci, Jean Michel, pour la tendresse et la grande sensibilité qui émane de ta lettre. En quelques lignes, tu as su nous faire partager tout le bonheur que l'on peut ressentir lors de la découverte et du retour à la vie d'une de nos anciennes.

A très bientôt dans les colonnes de Motobécane Obsession.

B . P .

AVENTURES NOCTURNES

Par Gilles Tocane

Il y a une douzaine d'années, nous étions, ma femme et moi, les heureux et fiers propriétaires d'une paire de MOTOBECANE 125 ZS.

En compagnie d'un groupe d'amis dont l'actuel président du MOTOBECANE CLUB de France, nous décidâmes de nous rendre à la Ronde des Etangs à Nantiat. Je bénéficiais en ces temps lointains des possibilités quasiment illimitées de garage qu'offraient les granges d'une propriété familiale avec cependant l'immense inconvénient d'être à côté de MONT DE MARSAN. Il fallait donc effectuer cent vingt kilomètres pour rejoindre Bordeaux d'où partaient le groupe et un fourgon accueillant, mais en sachant que nous avions deux motos à convoyer jusque là, dont une en échappement totalement libre, pas de remorque, mais une fourgonnette CITROEN 2cv de 1960 (elle aussi largement pourvue en boulonnerie de 7 au pas de 100) que j'étais seul à pouvoir conduire. Il n'y avait donc d'autre solution que d'y charger la plus bruyante des deux ZS.

Il était exclu d'y enfourner la deuxième et de ce fait, nous partîmes, à la tombée de la nuit, la MOTOBECANE suivant la CITROEN. En pleine forêt landaise, et alors qu'il faisait nuit noire, l'éclairage de la moto s'éteint (le lendemain nous découvrirons que le fil sortant du volant magnétique avait été cisailé par les oscillations de la béquille). Il est exclu de continuer ainsi, nous n'avons bien entendu aucun outillage, et nous ne pouvons en conséquence que monter la machine défaillante dans la camionnette après avoir descendu l'autre dont la lumière fonctionnait normalement, ce qui signifie que l'on n'y voit rien mais que les autres vous devinent. En l'espèce le vacarme tonitruant émis par le tube inox faisant fonction d'échappement constituait la plus efficace des signalisations comme nous n'allions pas tarder à nous en rendre compte après être repartis, la moto devant, à quatre vingt kilomètres heure de croisière

En effet, à la faveur des virages précédant l'arrivée sur la banlieue de Bordeaux, ma femme a pris une petite avance et c'est donc seule qu'elle fit la connaissance d'un jeune homme paraissant profiter de la fraîcheur nocturne, portant moustache et couvre-chef, nonchalamment appuyé sur le capot de sa RENAULT 4 bleue marine assortie à une seyante tenue vestimentaire composée d'un délicat camaïeu de bleus. Levant la main en un geste rappelant celui que font les Indiens d'Amérique en signe de paix, il se mit en travers de la route et tint à peu près ce langage : arrête le moteur, petit, pose la mobylette contre le trottoir et montre moi tes papiers, cela fait dix minutes que l'on t'entend, tu faisais du cross dans les bois? (à onze heures du soir !!)

Avec l'ingénuité et le calme propres aux innocents, ma femme enleva son casque intégral et répondit ne pas avoir ses papiers, mais que son mari qui suivait allait arriver et les présenterait. Peu mélomane pour avoir confondu un bruit de cyclomoteur trafiqué avec le staccato du quatre temps, et déjà étonné de n'avoir pas affaire à un gamin, son interlocuteur fut manifestement surpris de cette réponse.

Sur ces entrefaites, j'arrive avec la 2cv, et à la lueur discrète des MARCHAL Isoroute, entrevois le drame susceptible de se nouer. Je vais me garer dans une rue adjacente, puis, d'un pas assuré, me dirige vers l'homme au képi qui examine rapidement les " pièces afférentes à la conduite du véhicule " avant de nous inviter à reprendre notre route, sans doute devenu bienveillant après avoir constaté que ce qu'il croyait être un loubard en cyclo et sans papiers n'était qu'une sage et paisible jeune femme en moto ancienne, effectivement chaperonnée par son époux.

Mais que ce serait-il passé s'il avait aperçu, au travers de la vitre arrière de la vaillante utilitaire, la partie postérieure d'une deuxième moto, strictement identique, au point de porter le même numéro d'immatriculation ? Valait-il mieux tenter de lui susurrer que cela pouvait être du aux effets d'une boisson anisée, qui selon une rumeur tout aussi douteuse et tenace que fausse, serait fort goûtée en certains lieux, ou bien lui expliquer que, jeunes mariés, il était normal de faire carte grise commune ?

Il est des questions auxquelles il est préférable de ne jamais connaître la réponse...

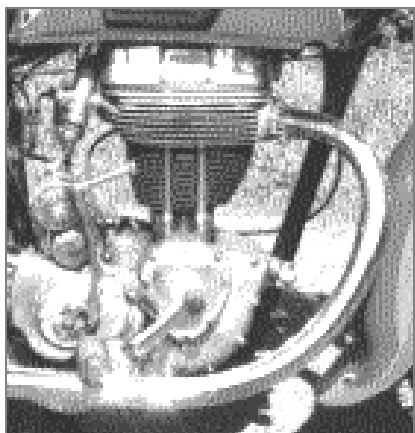
N.B. Pour les âmes sensibles, empressons nous d'ajouter que quelques semaines plus tard une carte grise de collection régularisait la situation.



Blocs S, De quelle année est le votre ?

Par Lionel CHARTROU

Le recensement des modèles Motobécane R/S et Motoconfort C/M se poursuit, et malgré le faible nombre de réponses on peut dès à présent en tirer quelques renseignements intéressants:



Comme prévu, la numérotation des cadres et des moteurs à 6 chiffres est commune aux deux marques, sans qu'il y ait la possibilité de les différencier. Ces modèles ont bien les trois premiers numéros qui identifient le code du type de la moto, et les trois derniers qui désignent le numéro incrémenté chronologiquement de la série. Il faut noter qu'après 999, le code se retrouve augmenté d'une unité et la série reprend à zéro. Par exemple, la machine n° 381 038 (de 1937 environ) correspond à la 1038ème R33A codée 380 en début de fabrication (en 1935).

Malheureusement, il est impossible actuellement d'établir une correspondance directe entre la numérotation des cadres et leur date précise de fabrication; il faut encore passer par la datation des équipements de série des parties-cycles.

Notons au passage qu'il est vivement déconseillé de se fier aux illustrations des catalogues car les photos ont été réutilisées sans modification d'une année sur l'autre, et sans tenir compte des améliorations apportées aux exemplaires livrés (phares aérodynamiques, plaques arrières lumineuses en aluminium embouti dès 1936 ~ etc...). Les photos de publicités et articles de Moto-Revue, ainsi que celles d'époque où on peut voir l'immatriculation (donc dater la 1ère mise en circulation de la moto) sont bien plus fiables. On se reportera donc au tableau suivant; les codes suivis d'un " ? " doivent être confirmés par le recensement futur d'au moins deux modèles du même type.

J'ajouterai que des numéros " hors-normes " existent sur des plaques d'identification, car des erreurs lors du frappe des cadres pouvaient survenir à l'usine, et plus fréquemment qu'on peut le croire ...

Je reste ouvert à toutes vos remarques, compléments d'informations, etc ... Vous pouvez écrire au club qui transmettra:

TYPE		CODE du TYPE	PERIODE PRODUCTION	
Motobécane	Motoconfort		Début	Fin
R23	C23	141 ***	1936	1939
R33A	C33A	380 ***	1935	1938
R3C	C3C	350 *** ?	1935	1935
S3C	M3C	? ***	1934	1934
R34	C34	146 ***	1936	1939
R4	C4	355 *** ?	1935	1935
R44	C44	375 ***	1935	1939
S4	M4	300 *** ?	1934	1935
R4C	C4C	360 ***	1935	1935
R44C	C44C	385 ***	1935	1939
S4C	M4C	312 *** ?	1934	1935
S4C GS	M4C GS	312 ***	1934	1939 (sauf 38)
R5	C5	365 *** ?	1935	1938
R55	C55	? ***	1936	1938
S5	M5	306 *** ?	1934	1935
R5C	C5C	370 ***	1935	1938
R55C	C55C	390 ***	1936	1939
S5C	M5C	314 ***	1934	1935
S5C GS	M5C GS	317 ***	1934	1939
ARM	(armée)	391 ***	?	?
R47(projet)	C47(projet)	? ***	1946	1946
R46C	C46C	366 ***	1948	1950

M3 L'INCONNUE... Suite

Par Claude SCALET

"Qui en sait plus ?" Demandez-vous dans Motobécane Obsession n° 3. Pas beaucoup plus sinon que le document présenté, que j'ai eu en main, indique "type M, 3 CV ...". Donc M tout court et non M3 qui existe par ailleurs ainsi que nous allons le voir.

Quant à Monsieur.JAULMES, avec qui j'avais parlé de ce modèle lors de la préparation de mon livre, il m'a déclaré avoir vu à l'usine quelques pièces de ce moteur, et qu'il fut abandonné en raison de problèmes d'échauffement et de coûts de fabrication.

Mais venons à la M3, car il y a bien une M3. A la suite de la parution de mon ouvrage, Gilles BRICOU, de Rochefort me signale, preuves à l'appui que j'avais oublié un modèle (qui ne figure ni dans la littérature publiée par Motobécane, ni dans la presse spécialisée). Il avait eu connaissance d'un catalogue de pièces de septembre 1928 où ce modèle était répertorié, et de l'existence d'une Motoconfort type R3 (rien à voir avec une Motobécane R3C de 1935) correspondant bien à cette fameuse M3 Motobécane.

Cette machine est équipée d'un moteur JAP référencé A / S

37863 BF

Ce qui signifie :

Moteur type A : 70 X 78 soit 298 cm³

- Année de fabrication : S soit 1929

(en fait entre le 1er septembre 1928 et le 30 août 1929)

- N° moteur : 37863

- Particularités : B position de la magnéto arrière basse

F piston spécial

J'ai pu retrouver quelques réglages de ce moteur :

Distribution : AOA : 8° ou 0,8 mm RFA : 52° ou 11 mm

AOE : 60° ou 14 mm RFE : 20° ou 2,4 mm

- Avance à l'allumage : 35° ou 8,7 mm

(certains documents indiquent 9 mm)

- Le type de carburateur m'est inconnu en l'état actuel des choses

- Puissance 6,5 CV à 3 500 t/mn

- Pignon moteur de transmission primaire : 16 à 19 dents

- Huile préconisée : Castrol XL, soit de nos jours SAE 30

- Pompe à huile réglée à 30 gouttes environ à la minute

- Jeu de à la coupe des segments 5/10^e mm

- Jeu aux soupapes : 1/10^e mm à chaud

- Jeu aux vis platinées : 4/10^e mm

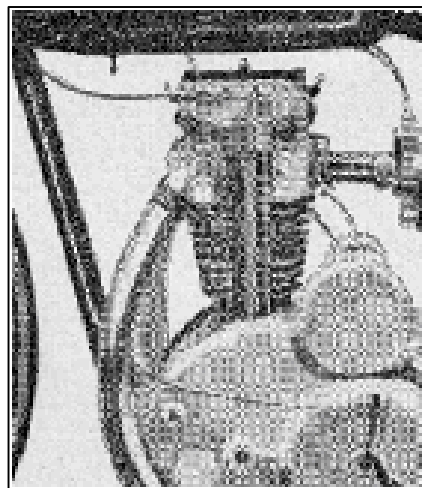
- Jeu aux électrodes de bougie : 6/10^e mm

Il était préconisé de nettoyer le pot d'échappement tous les 1 500 kilomètres et de décalaminer cylindre et piston tous les 2 500 à 3 000 kilomètres ce qui aujourd'hui est très excessif en raison de la qualité des huiles (on peut doubler ces valeurs).

Ce moteur, d'une cylindrée hybride ne répondant ni à une tradition, ni à une réglementation quelconque, est certainement peu répandu même dans son pays d'origine, tant et si bien que la documentation des établissements Dekitereff, importateurs JAP en France, qui donne les réglages ci-dessus, ne mentionne pas ce type de moteur dans son catalogue de pièces détachées de 1929.

Alors, pourquoi Motobécane l'a-t-elle utilisé ? Une réponse, ou tout au moins une hypothèse plausible est apportée, par analogie, à propos d'un autre élément peu utilisé, le Delco Rémy de certains blocs S, par Guy MENOT qui a pu rencontrer certains anciens de la marque. Selon eux, Motobécane achetait à vil prix des fins de série soldées de certaine ensemble que leurs fabricants ne parvenaient pas à écouler. Cela est notamment vérifié par la taille inhabituelle de ces dynamos-allumeurs Delco-Rémy américains conçue pour des usages agricoles ou industriels.

On peut penser que ces 300 JAP relèvent de la même logique qui est une constante à Pantin : la recherche du moindre coût. Pour ce qui est du reste de la machine les M3 sont identiques aux M2. Le catalogue pièces Motobécane 1928 traite de la M3 dont les seules pièces différentes de la M2 sont référencées dans un additif : il s'agit du cylindre complet, piston complet, bielle et vilebrequin. Voilà donc un point d'histoire éclairci. Si quelqu'un en sait plus ... Sachez enfin que le Motobécane Club de France est en mesure de vous fournir les réglages de la plupart des moteurs JAP, pour peu que la demande soit accompagnée de timbres pour la réponse.



M3 C.V. ; M 3 ou M ?

En vrac !

Carte postale, C'était quoi ?

Vous avez peut être eu quelques difficultés à identifier le type des 2 machines figurant sur la carte postale, en effet, nous avons le choix entre la légende originale inscrite au dos de la photo, et une légende plus explicite, mais moins authentique, nous avons choisi l'authenticité, quitte à laisser planer une partie du mystère; Levons maintenant le voile, les paris sont faits, il s'agit de 2 B1 (1929)

Nouvelle carte postale...

La première série de carte étant bientôt épuisée, et dans le respect de l'esprit "série limitée", une nouvelle série est envisagée pour le printemps, toujours 1000 cartes, avec une nouvelle photo, toujours extraite des archives prêtées par M. JAULMES....

A suivre...

Infos refabrication

Pistons LT, carénages LT3C, caoutchoucs pour 350, etc...

J.FAIVRE a pris le problème des **pistons LT** à bras le corps, consultation des fournisseurs, négociation des prix, etc... N' hésitez pas à lui faire connaître vos besoin en retournant le coupon joint a ce journal, ce qui permettra de définir précisément le besoin et les quantités envisageables, affaire à suivre...

Egalement possible, **les carénages de LT3** coupe (il a les moules) et **les bulles** pour les sus dits carénages...

Le fameux **croisillon de boite** est également à l'étude...

Refabrication bis...

En projet également , les caoutchoucs de pipes d'admission pour les 3 cylindres 2 temps, Cette fois c'est **Dominique BESSOUAT** qui s'y est collé, chiffrages en cours, retournez la partie du coupon qui vous intéresse au club qui transmettra.

La aussi, c'est les quantités qui conditionneront les prix de revient...

Petit remerciement dans le coin pour les experts qui rament dur et mettent tout leur dévouement, et leurs connaissances au service du club, et de ses adhérents, souhaitons leur ensemble une bonne année !

Messages personnel:
A l'attention de MM Dol,
et Balou.

Vos articles paraîtrons
dans le num.5 d'Avril,
parce que le journal était
vraiment trop plein, ne
nous en tenez pas
rigueur...
Merci

Internet infos:

Plus de 150 visiteurs sur 2 mois pour notre site internet, et une bonne soixantaine de messages d'amateurs étrangers, qui témoignent que les Motobécanes, et en particulier les mobylettes sont arrivées jusqu'en Australie (probablement pas par la route...)

**Cette fois ci,
Vous ne pourrez pas dire:
"Je ne savais pas..."**

Le Rassemblement 98
se déroulera le week end des
9 & 10 Mai 1998, à
Lunéville

organisé par nos amis du
Moto club des Vieilles gloires.

Au programme: quelques centaines de "Motobécane", l'assemblée générale de notre club, le renouvellement du bureau, le soixantenaire de la superculasse, la visite du musée de M. Chapleur, une bourse d'échange, une balade, etc...

Vous ne pouvez pas manquer ça !

**Archive du collectionneur:
la fin !**

L'éditeur de la revue technique archives nous a annoncé la fin du stock, aucune réédition n'est envisagée pour l'instant, une solution de remplacement est à l'étude, mais on ne vous en dit pas plus...

Domage tout de même que cette revue disparaisse alors même qu'on constate un intérêt croissant pour les machines de cette époque...

SMART..OBECANE

Il fallait être attentif, mais on a tout vu! La moto qui accompagne la renversante **SMART..** dans l'étrange univers de sa publicité télévisuelle n'est autre qu'une série "Z" (identifiable au galbes du moteurs en vue de 3/4 avant droit) probablement une ZS ou une Z23, si l'on se fie à la selle biplace, visible lors d'un rapide plan de profil... Le pilote de l'engin semble lui aussi venir d'un autre temps et nécessiter une sérieuse restauration...

Archive du collectionneur: Il nous en reste encore une petite huitaine...

Suite...et fin !

250... C'est le nombre d'adhérents sur lequel nous avons décidé de clôturer l'année au 15 Décembre, pour faire un compte rond, et surtout parce que le numéro 1 d'obsession venait à épuisement; Depuis cette date, une douzaine d'amoureux de la marque nous ont déjà rejoint...

Cherche fiches des mines...

Ce précieux document présente l'intérêt de spécifier précisément la date d'homologation d'un véhicule, ainsi que ses caractéristiques mécanique, toute modification faisant l'objet d'un nouveau passage. De plus, le duplicata de ladite fiche était fourni en guise de certificat de conformité à tout client achetant une machine neuve. C'est pourquoi je suis preneur de toute fiche de mine (photocopie) concernant la marque...

Jean Marc Bruyere

Internet bis:

L'assemblée générale va permettre l'entrée au bureau de quelques uns d'entre nous qui souhaitent prendre une participation plus active au sein du club, dans cette optique, et afin d'optimiser la répartition des tâches au sein de l'organisation du club, nous cherchons quelqu'un, ou quelqu'une susceptible de prendre en charge l'activité internet (gestion et mise à jour du site, suivi de la messagerie, contacts et liens internet avec les clubs étrangers.

Trois conditions: Disposer d'un PC connecté au réseau, d'un peu de temps libre, et de bonne volonté.

Envoyez vos candidatures au club sans plus tarder....

Quasiment épuisés..... Les experts qui ont eu fort à faire durant les 6 derniers mois, on attend toujours quelques renforts de ce côté là ...

Assemblée Générale 98

L'assemblée générale du club aura lieu lors du rassemblement 98 à Luneville; Renouvellement du bureau, bilan activité, bilan financier, projets 98 et plus, organisation, sont au programme.

Comme le prévoient les statuts du club, seuls les adhérents présents pourront voter pour le renouvellement du bureau, vous savez ce qu'il vous reste à faire...

Quasiment épuisé..... Le numéro 1 d'**obsession** tiré à 300 ex. , situation moins critique pour le num.2, environ 50 exemplaires dispos, et une bonne réserve pour le 3... puisque tiré à 400 !

Motobécane club of U.S.A.

Un correspondant motobécaneophile de l'Orégon, ex bucheron de son état, nous propose la création d'une antenne aux Etats Unis. Pourquoi pas ! En premier lieu cela permettrait peut être à nos amis d'outre Atlantique la lecture de **MB Obsession** dans leur langue natale.

Coté finances : Un bilan annuel vous sera présenté dans Obsession num.5 , dépenses, recettes, état des lieux, c'est promis, vous saurez tout !

BP 10 31470 Fontenilles E-Mail : [Motobec @ compuserve.com](mailto:Motobec@compuserve.com)