

Motobécane 100 et 175 cm<sup>3</sup> de 1924 à 1939

par Ducloux

# Faites pour le peuple

**En étant l'égale en qualité de ses concurrentes et malgré une commercialisation au prix le plus bas du marché, la première Motobécane s'imposa en 1924, comme l'archétype de la moto populaire.**

pendant les Clément, Dé-Dé et Helyett atteignent presque toutes la barre des 2 000 F.

Mais qu'offre donc Motobécane contre une si faible somme ? La machine est équipée d'un moteur deux-temps longue course (70 x 56 mm) développant environ 2 ch réels, le cylindre en fonte est borgne, le piston est en alliage léger, il n'y a pas de boîte de vitesses, l'allumage se fait par magnéto Bosch placée à l'arrière du moteur et entraînée par chaîne sous un carter de protection non étanche. Le carburateur est un Motobécane, la mise en marche s'effectue en pédalant et la transmission à la roue arrière par courroie. Quant à la partie-cycle, elle est très conventionnelle et fait appel aux nombreux sous-traitants établis dans la banlieue nord-est de Paris : Bénicourt pour la fourche ou Motaz pour les réservoirs par exemple. Les freins sur jante sont identiques à ceux d'une bicyclette. Le cadre soudé à l'autogène est plus léger que ceux des concurrents qui sont le plus souvent brasés et manchonnés. Avec un poids total de 38 kg, les 60 km/h sont possibles.

## Motobécane Motoconfort

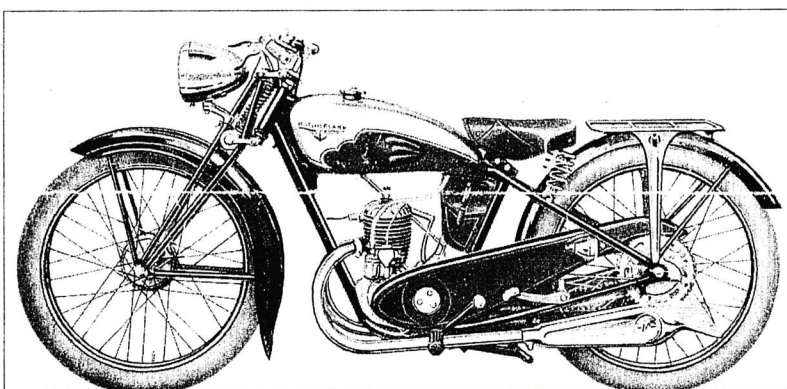
Voulant réserver l'appellation Motobécane à la MB 1, Benoît et Bardin vont en 1926 baptiser leur nouvelle 308 cm<sup>3</sup> "Motoconfort", laquelle, par un artifice juridique, est théoriquement construite par une société satellite sous licence Motobécane. Cette 308 à boîte deux vitesses influence une variante de la MB 1, la MB 2V qui est équipée elle aussi d'une boîte deux vitesses de marque Albion (ou GM suivant les livraisons) s'intercalant entre le moteur et la transmission. C'est à partir de 1928 que la MB 2V disparaît, ou plutôt évolue trois versions de type "D" construites sur une même base : la D "Standard" est une MB 1 avec une boîte deux vitesses Picard, Albion ou G.M. et un kick ; la D1 "Grand Luxe" a une transmission chaîne-courroie et un éclairage électrique ; enfin, la D2 "Grand Luxe", identique à la D1 mais avec une transmission finale par chaîne.

## Option "dames et ecclésiastiques"

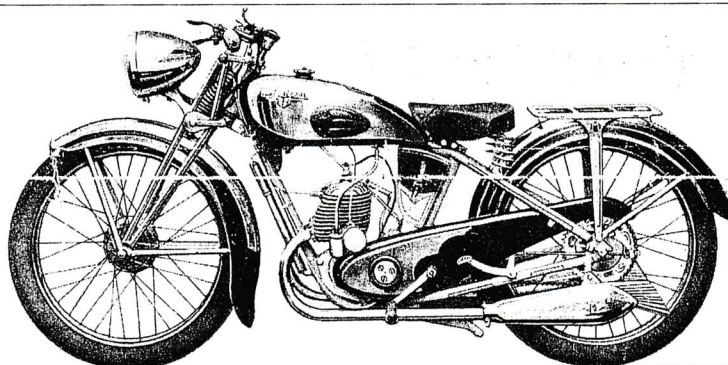
Motobécane (et -confort) a prévu des versions à cadre ouvert pour les Dames et ceux qui portent la soutane. De la MB 1 de 1924 aux derniers modèles de 1939, toutes les variantes de 175 vont être disponibles en "Dames et Ecclésiastiques". Pour pouvoir être "enjambé", le réservoir suit le tube



Ce souriant jeune homme pose pour la postérité sur une Motobécane B1A datant très probablement de 1931 : transmission par chaîne, apparition des freins à tambours.



B1V2 Super Kick  
39 Standard  
(ci-dessus)  
et Grand Routier  
39 Standard  
(ci-contre).  
Le Grand Routier  
était équipé  
d'une boîte trois  
rapports  
et du "nouveau  
moteur" 100 cm<sup>3</sup>.



C'est la MB 1, la première Motobécane qui permit à une entreprise encore modeste et sans aucun passé motocycliste (puisqu'établie en 1924 à Pantin) de devenir numéro un de la moto populaire en France. Soulignons que cette part de marché était la plus convoitée à ce moment-là.

Les créateurs de Motobécane, Charles Benoît et Abel Bardin, se sont rencontrés en 1920 à la Sicom, société qui construisait des moteurs auxiliaires pour bicyclettes. Benoît y était ingénieur, Bardin chef du service commercial. S'appréciant mutuellement, ils décidèrent de s'associer et de construire ensemble la plus simple et la moins chère des motocyclettes. Son nom sera "Motobécane" : invention propre ou réminiscence d'une marque parisienne éphémère qui construisit des motocyclettes en 1906 ? Les deux hommes restèrent très discrets sur ce sujet et cela n'enlève rien à leur exploit de présenter au Salon 1924 une motocyclette légère à suspension avant qui n'a rien à envier à ses concurrentes du moment, et pour seulement 1 375 F ! La concurrente la plus dangereuse dans cette gamme de prix est la For à moteur Lutétia, à 1 450 F et toutes les autres machines de même catégorie sont au moins 200 voire 300 F plus chères.

Dès 1925 la Motobécane passe à 1 425 F... inflation oblige ce-

## Bibliographie

### Moto Revue

- 1930 N° 386, essai 175.  
1934 N° 601, gamme Motobécane.  
N° 604, gamme Motoconfort.  
1936 N° 677, essai "Grand Routier" 3 V.  
N° 695, kick sur tous les vélomoteurs.  
1938 N° 773, essai 175 Motobécane.  
N° 778, essai 175 Motoconfort.  
1939 N° 827, essai 100 cm<sup>3</sup> deux-temps.  
N° 851, essai 100 cm<sup>3</sup> "Grand Routier".

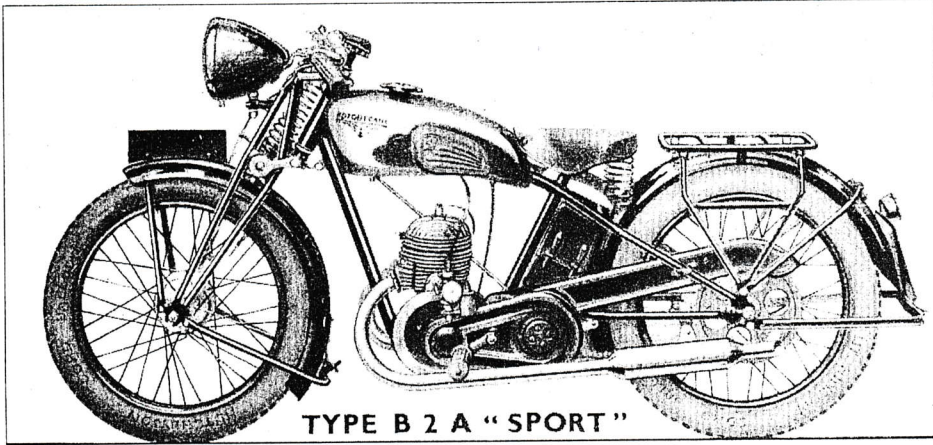
### Moto-Vélo Magazine

- 1935 N° 5, visite chez Motobécane.



Dossier

B2A (175 cm<sup>3</sup>)  
Sport : cylindre  
en alliage léger,  
chemise fonte,  
boîte trois  
vitesses, freins  
à tambours...  
nous somme  
devant une vraie  
moto !



TYPE B 2 A "SPORT"

supérieur du cadre, on note la présence d'un filet pare-jupe sur les flancs de la roue arrière. L'option augmentait évidemment le prix de vente de ces modèles qui sont relativement rares de nos jours.

Les 308 cm<sup>3</sup> n'ont pas rencontré un grand succès mais Motoconfort continue à "produire" soit des modèles identiques aux Motobécane, soit, jusqu'à 1930, quelques machines spécifiques en moyennes et grosses cylindrées.

Au Salon 1928 les Motobécane MB 1 sont appelées "type A" chez Motoconfort, de même, les "D" sont baptisées "A2", les "D1" deviennent "MC2A", les "D2" "MC2"... Motobécane semble multiplier les fausses pistes pour les contrôleurs du fisc ! A partir de 1926, les équipements électriques sont construits par Novi et dès 1928, tous les moteurs Motobécane et Motoconfort sortent de la Polymécanique. Ce sont des sociétés sœurs situées très près de l'usine Motobécane et aux mêmes actionnaires majoritaires.

Ces astuces juridiques permettent une certaine "dilution" des bénéfices et modifient les amortissements du parc de machines-outils. On peut construire la moins chère des motos du marché sans être philanthrope...

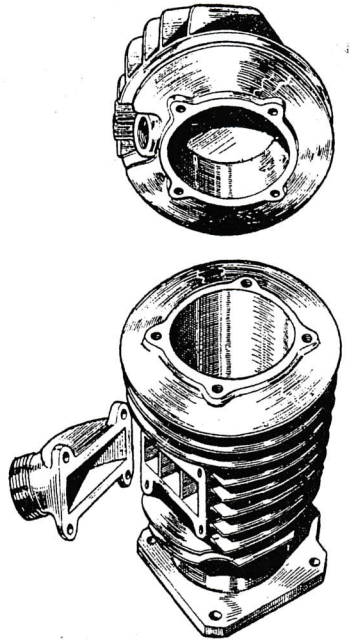
**La B1 100 cm<sup>3</sup>**

Depuis 1925, les bicyclettes à moteur auxiliaire "BMA" bénéficient d'un régime spécial : pas de permis, pas d'immatriculation mais 100 cm<sup>3</sup> maximum, pas plus de 30 kg et 30 km/h. Motobécane, emportée par le succès de sa MB 1 175 cm<sup>3</sup> ne s'intéresse aux BMA qu'en 1929... c'est déjà la fin de l'âge d'or de la MB 1 (sa fabrication s'arrête fin 1930).

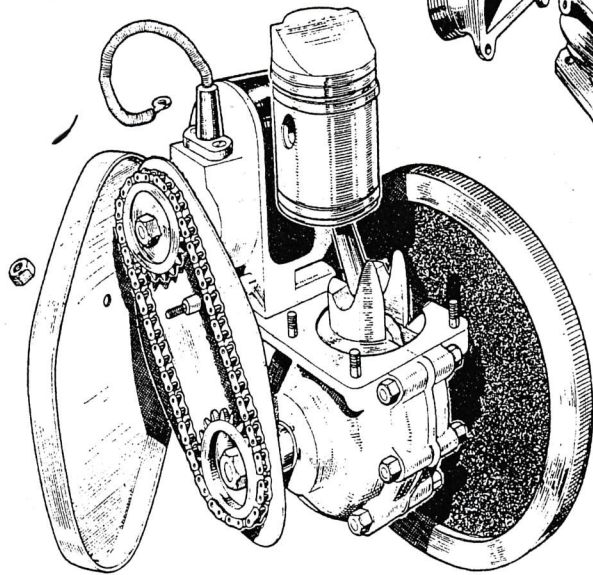
La B1 (T1 chez Motoconfort) n'est pas très élégante, il semble que son évolution technique se soit arrêtée au début des années 20. Son bloc moteur comporte un démultiplicateur, la transmission est toujours par courroie, l'allumage par magnéto, deux freins par patins dans la gorge de la poulie arrière, son réservoir de trois litres lui donne une autonomie d'environ 200 km. A 1 275 F elle est la BMA la moins chère du Salon 1929.

En 1930, le prix de la B1 est maintenu, une nouvelle 175 cm<sup>3</sup> B2 remplace la gamme des types D, et la MB 1 est à 2 350 F. Cette dernière ressemble maintenant à une vraie moto si l'on fait abstraction de ses freins sur poulie jante.

En 1931, une nouvelle B1 A à transmission par chaîne est vendue 1 500 F mais la B1 à courroie est encore au catalogue, elle disparaît en 1932 remplacée par la B1 W à chaîne et à freins sur jante. Cette machine bat un record en descendant en dessous de 1 000 F, elle est vendue 999 F ! La



Le propulseur 175 deux-temps (type D), déculassé et décylindrée : les premières versions avaient un cylindre "borgne" (cylindre et culasse d'un seul tenant).



**Salon de la Motocyclette**  
**A. JACOB FRÈRES**  
15, Avenue de l'Hôtel-de-Ville, CHOISY-LE-ROI  
Registre du Commerce (Seine) N° 118 071 Téléphone 175

Concessionnaires exclusifs  
des célèbres MOTOCYCLETTES Américaines

**CLEVELAND**

des Motocyclettes **TERROT**  
la plus ancienne marque française

des Motos **GNOME & RHONE - LABOR**  
et de la Nouvelle et déjà réputée

**MOTOBÉCANE**

PRIX : **1375 F** Garantie **1 AN**

La moins COUTEUSE d'achat, la plus ROBUSTE et la plus ÉCONOMIQUE des Motocyclettes légères  
Puissance : 2 CV - Consommation : 2 litres - Vitesse : 45 kil. à l'heure

**VENIE à CREDIT**  
aux meilleures conditions

Rare prospectus  
présentant  
la Motobécane  
(la première) :  
les 1 375 F indiqués  
permettent de  
la dater de 1924.

Petit prospectus-  
carte postale  
(du même  
A. Jacob)  
présentant  
la même  
Motobécane 175  
mais en 1925  
(1 425 F).

**Ateliers Motobécane**  
de la

15, Rue Beaurepaire, à PANTIN (Seine)  
TÉLÉPHONE : COMBAT 08-68

R. C. SEINE N° 243.733  
243.734

**A. JACOB**  
15 & 15, Av. de l'Hôtel-de-Ville  
CHOISY-LE-ROI (Seine)

Prix : **1425 fr.**

Garantie : **Un An**

La moins coûteuse d'achat, la plus robuste et la plus économique des Motocyclettes légères  
**PUISSANCE : 2 C.V. — CONSOMMATION : 2 litres — VITESSE : 45 kilom. à l'heure**

Cette illustration d'une 175 issue d'un manuel de graissage nous présente une version "charnière" : les tambours de freins sont déjà là et le réservoir n'est pas encore en selle.

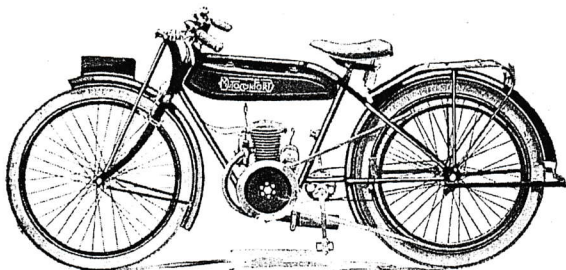


Amusant rapprochement de deux prospectus (ti ?) de 1928, celui du haut provenant de Motoconfort et celui du bas de Motobécane. Petite remarque, les modèles 175 de base étaient 50 F plus chers chez le premier !

**MOTOCONFORT "SÉRIE"**  
2 C.V. 175 C.C.

MOTEUR BREVETÉ

MARQUE DÉPOSÉE

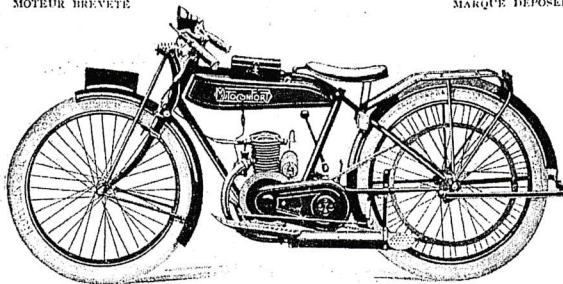


Type A. MONOVITESSE, Modèle Homme

**MOTOCONFORT "LUXE"**  
2 C.V. 175 C.C.

MOTEUR BREVETÉ

MARQUE DÉPOSÉE

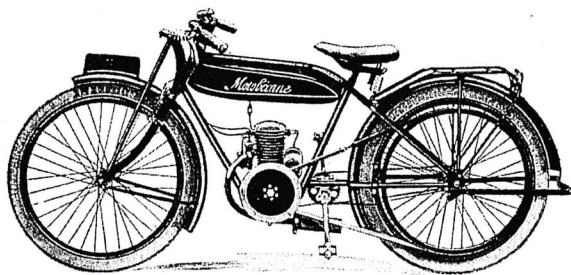


Type M. C. 2. A. TRANSMISSION CHAÎNE-COURROIE

**Motobécane "STANDARD"**  
2 C.V. 175 C.C.

MOTEUR BREVETÉ

MARQUE DÉPOSÉE

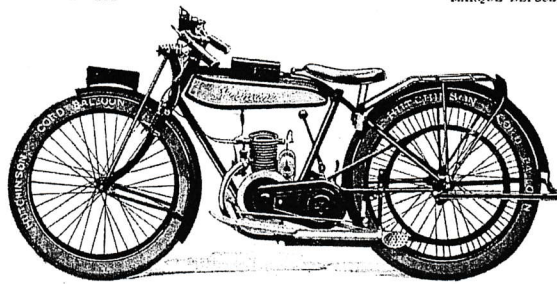


TYPE M. B. I. MONOVITESSE, Modèle Homme

**Motobécane "GRAND LUXE"**  
2 C.V. 175 C.C.

MOTEUR BREVETÉ

MARQUE DÉPOSÉE



TYPE D. 1. TRANSMISSION CHAÎNE-COURROIE

moins chère des Peugeot est à 1 150 F, des Terrot à 1 395 F. Une B1 C à embrayage et freins tambour coûte 1 375 F.

Ce n'est qu'en 1933 que le ridicule petit réservoir cylindrique accroché par deux colliers au tube supérieur de cadre disparaît. Les appellations ne changent pas (la transcription Motoconfort pour toutes les "B" se fait en remplaçant cette lettre par un "T". La même machine est utilisée pour les clichés des catalogues, le réservoir porte le sigle Motobécane sur le flanc gauche, Motoconfort sur son flanc droit, on la photographie d'un côté puis de l'autre !).

En 1934 nous trouvons toujours une B 1V rustique, une B1 V2 monovitesse avec embrayage et une B1 V2 "Grand Luxe" à boîte deux vitesses. L'appellation BMA est remplacée pour la première fois par "Véломoteur".

En supplément, on peut disposer d'un cylindre en aluminium chemisé, d'un réservoir chromé, d'un émaillage de couleur et même d'une béquille (à 20 F quand même) sur la B1 V.

**Toutes options**

En 1935 un 4<sup>e</sup> modèle est proposé : la B1 V2 "Super Grand Luxe" qui intègre toutes les options, pour 1 625 F.

En 1936, ce sont cinq B1 V 100 cm<sup>3</sup> qui sont disponibles, la toute dernière la B1 V2 "Grand Tourisme" dispose d'un nouveau mo-

teur à double échappement, d'un embrayage, de deux vitesses, de freins à tambour de 120 mm, de larges garde-boue, de jantes chromées. Les pédales peuvent être bloquées en position repose-pied.

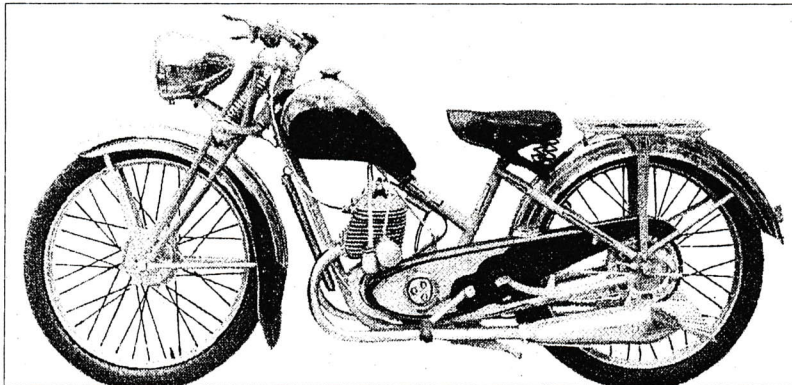
A 1 850 F dans cette version, mais une boîte trois vitesses est proposée en option pour 150 F de plus. Sept modèles de véломoteurs 100 cm<sup>3</sup> deux-temps sont au catalogue en 1937 : les B1 V2 "monovitesse" simple échappement (l'ancien moteur), B1 V2 "mono Super" à double échappement, B1 V2 "Super Grand Luxe" à deux vitesses, B1 V2 "Super Luxe Kick", B1 V2 "Super Luxe Kick trois vitesses", B1 V2 "Grand Routier Standard" et B1 V2 "Grand Routier Luxe".

La gamme des prix va de 2 100 à 3 100 F. En 1938, l'apparition du 100 cm<sup>3</sup> quatre-temps type AB 1, précurseur du D 45, réduit la gamme des 100 cm<sup>3</sup> deux-temps à cinq modèles.

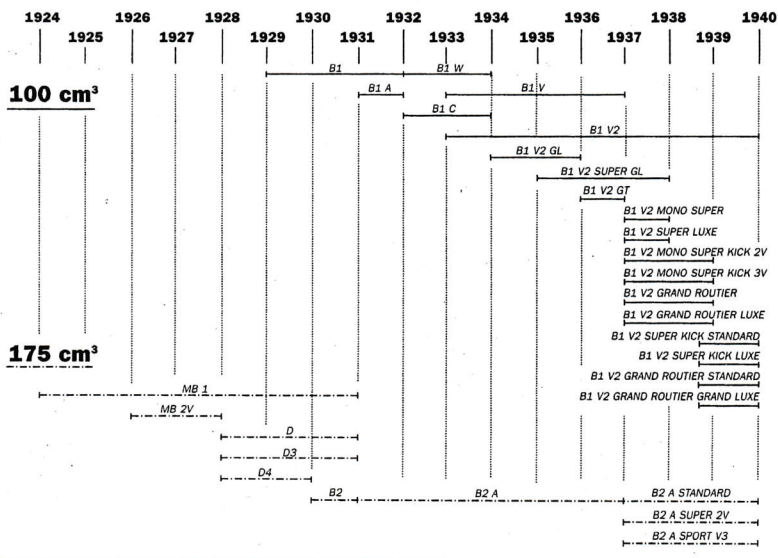
En 1939, avec d'un côté le nouveau "Poney" 60 cm<sup>3</sup>, de l'autre les quatre-temps monobloc "Standard" et "Grand Luxe" on ne compte plus que quatre B1 V2.

Les 175 B2 attendront 1937 pour être déclinées en trois variantes jusqu'à la fin de leur fabrication en 1939 : B2 A "Standard", B2 A "Super" et une B2 A "Sport" qui utilise un moteur double échappement semblable à celui des 100 cm<sup>3</sup> "Grand Routier".

Le même Grand Routier de 1939 en version "Dames et Ecclésiastiques".



**Chronologie 100 ET 175 - 1924/1939**



Fiches techniques 175 et 100 premiers modèles		
Modèle	MB1 1924	B1 1929
Moteur	monocylindre deux-temps	
Alésage x course	56 x 70 mm	46 x 60 mm
Cylindrée exacte	174 cm <sup>3</sup>	99,3 cm <sup>3</sup>
Allumage	magnéto	
Puissance maxi	2 ch à 2 400 tr/mn	1,5 ch à 2 000 tr/mn
Graissage	mélange	
Capacité réservoir	6 l	3 l
Pneumatiques	650 x 45	600 x 55
Poids	38 kg	29,9 kg
Vitesse maxi	45 km/h	30 km/h