

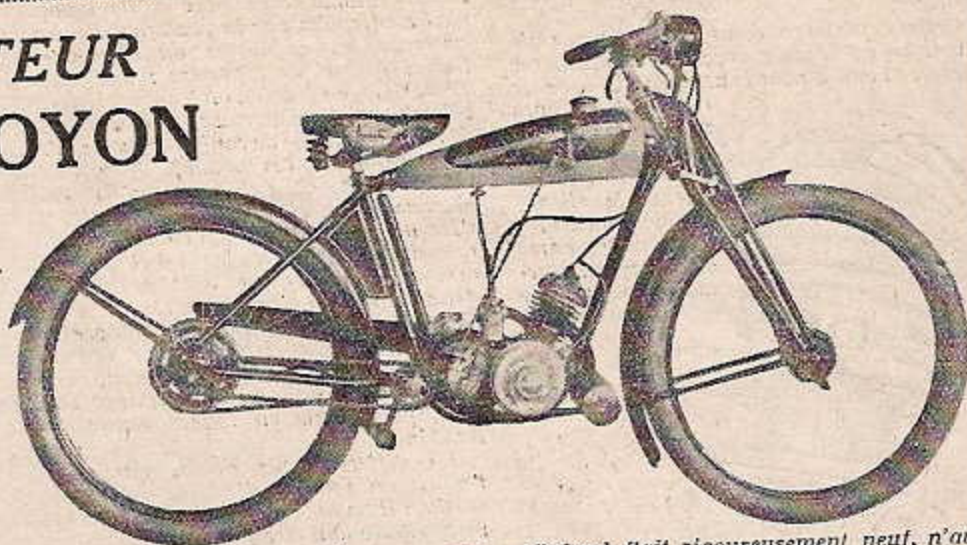
LE VELOMOTEUR MONET et GOYON

Deux Vitesses

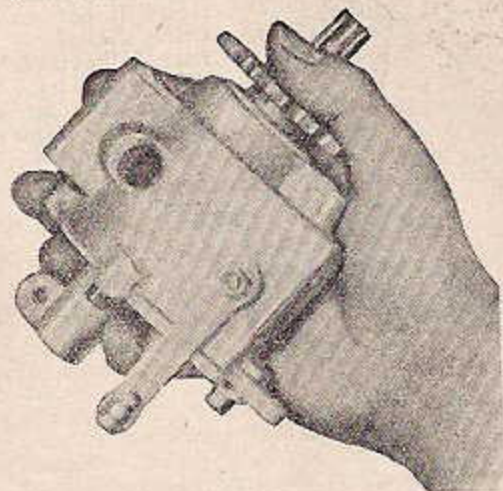
L'ESSAI du vélomoteur Monet-Goyon répond à une question d'actualité : c'est un deux-vitesses.

Chacun a pu voir dans Moto Revue les opinions alternées des constructeurs de BMA partisans de la boîte à deux combinaisons. Sans vouloir entamer une polémique, sans vouloir même négliger les arguments invoqués par les partisans du monovitesse, voyons à l'occasion de l'essai de ce vélo-moteur Monet-Goyon si l'adjonction d'une boîte à deux rapports se traduit en définitive par deux avantages marqués.

Au point de vue mise en route, on ne constate aucun changement ; le procédé ou, plutôt, les deux procédés sont les mêmes si l'on envisage pour chaque formule une machine munie de débrayage : soit enfourcher la machine et pédaler ; soit lever la roue arrière, actionner la pédale comme un kick, reposer cette roue au sol après avoir débrayé à fond. C'est donc à partir du démarrage que la différence se fait sentir. Sur le monovitesse il faut, au départ, soit donner quelques coups de pédales jusqu'au moment où, l'inertie vaincue, le moteur a atteint son régime normal d'utilisation, soit solution empirique et peu recommandable à l'usage, laisser patiner l'embrayage. Après avoir mis en route le Monet-Goyon, la première étant engagée, j'ai démarré de pied ferme, dans les mêmes conditions de souplesse et sans plus d'à-coup que sur une véritable moto, départ en douceur, extrêmement progressif, je pourrais dire : mûloux tant pour le moteur qui ne peine



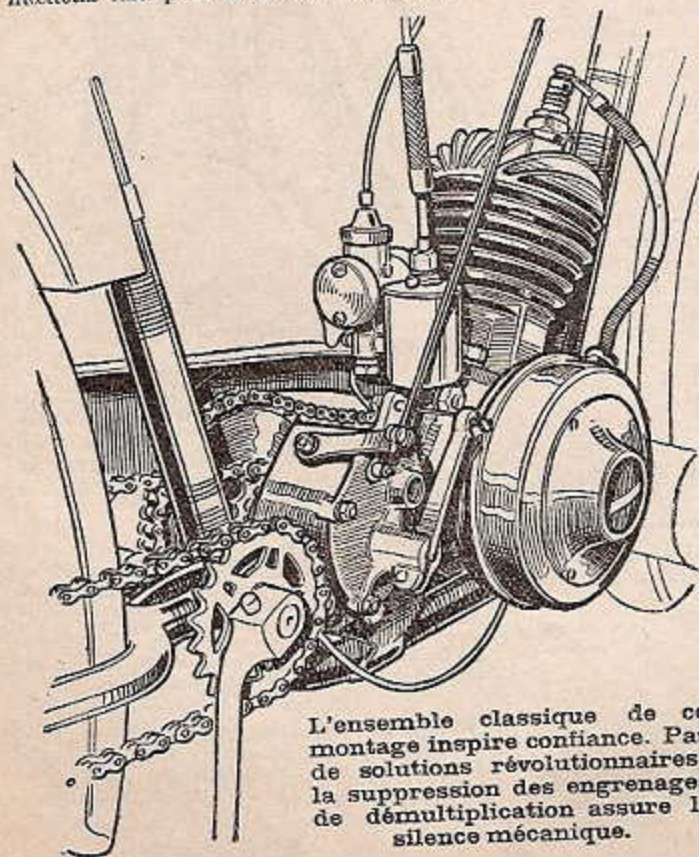
ni ne donne de « coups de collier » que pour moi-même. Ceci étant un point acquis, reste à savoir si le 100 cmc s'accommode d'une première démultipliée et ne risque



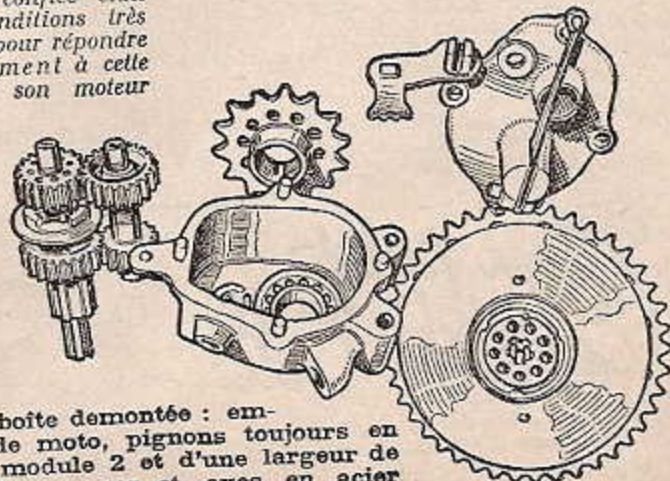
d'abord était rigoureusement neuf, n'avait subi aucun rodage préalable et était, en conséquence, tout disposé à serrer à la première occasion qui lui en serait fournie. D'autre part, mon itinéraire, qui partait de l'agence du boulevard de Courcelles me conduisait, avec un instinct malin, par le carrefour encombré de la Place des Ternes, vers la grimpe, sans lancée possible, de l'avenue Mac-Mahon. Ce parcours présentait donc plus d'occasions d'utiliser la première que le moteur n'en pouvait souhaiter. Poussant la mécanique jusqu'au bout j'abusai de cette vitesse sous-multipliée, profitant du moindre embouteillage ou du moindre passage clouté pour maintenir l'allure à l'extrême ralenti de marche. Ce fut peine perdue, le petit 100 ne broncha pas, il n'eut pas de vapeurs, ne serra pas ; certes lorsque l'on le pousse assez haut en régime en conservant cette vitesse inférieure son fonctionnement marque quelque irrégularité, il ne conserve pas intégralement sa marche en deux temps. Mais quel moteur de ce cycle n'en ferait pas autant dans les mêmes conditions ? Toujours est-il que je n'eus ni échauffement insolite, ni serrage à déplorer. Je renouvelai l'expérience en deux autres occasions, où j'aurais dû même conserver la seconde dans les petits raidillons de la Porte de Versailles et du boulevard Kellerman, sans plus de succès ; ce fut le moteur qui eut le dernier mot. La première qui n'offre pas d'inconvénients a donc son utilité puisqu'elle permet, après un départ coulé, de conserver une allure extrêmement réduite, également coulée, sans heurts, sans ces à-coups si néfastes

Bien que de petites dimensions la boîte n'en est pas moins très robuste étant donnée la sélection des aciers utilisés pour sa fabrication.

pas, par suite d'un régime trop élevé de s'échauffer rapidement jusqu'au point de serrer. La petite machine qui m'était confiée était dans des conditions très défavorables pour répondre victorieusement à cette expérience ; son moteur



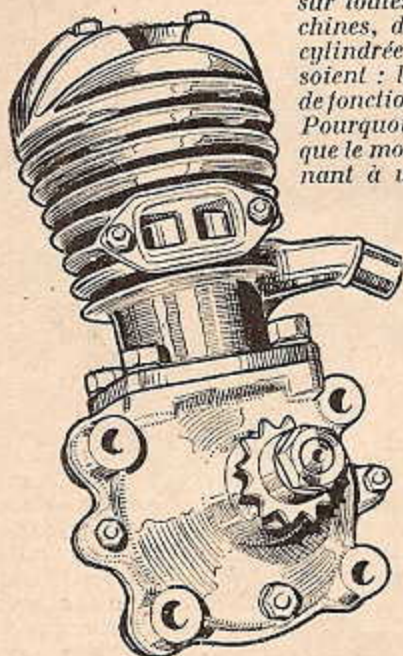
L'ensemble classique de ce montage inspire confiance. Pas de solutions révolutionnaires : la suppression des engrenages de démultiplication assure le silence mécanique.



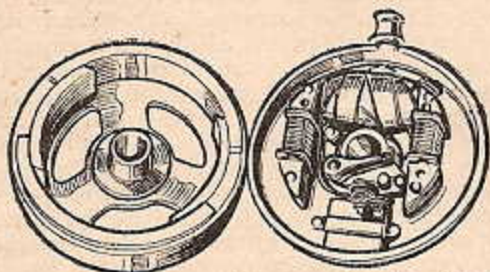
Voici la boîte démontée : embrayage de moto, pignons toujours en prise du module 2 et d'une largeur de 12 mm. Engrenages et axes en acier spécial nickel-chrome traité.

à la bonne durée des différentes pièces motrices.

Cette expérience étant concluante, reste à voir ce qu'apporte avec elle la deuxième vitesse. Tout d'abord une qualité que je recherche toujours sur toutes les machines, de quelque cylindrée qu'elles soient : le silence de fonctionnement. Pourquoi ? parce que le moteur tournant à un régime



Le « sympathique » Villiers avec sa généreuse culasse en aluminium est si connu et si répandu qu'il est inutile d'insister sur ses qualités.



Le volant magnétique qui a toujours donné satisfaction et qui semble le complément indispensable du Villiers. Ce volant assure non seulement l'allumage, mais aussi l'éclairage

plus lent et non déchaîné n'a pas tendance à transformer en trépidations et vibrations auxquelles participent tous les organes, sa puissance inutilisée. Tous les vélomoteurs monovitesse ne vibrent pas, c'est entendu, mais il en est parmi eux qui, lorsqu'on garde les manettes à fond, déclanchent dans toute la machine une sarabande et d'importables fourmillements dans les membres du conducteur. Tournant moins vite, moins de vibrations, moins d'usure, consommation plus faible, etc... Bref, tous les avantages énumérés par les constructeurs du Monel-Goyon eux-mêmes, au cours de l'enquête que Moto Revue a récemment publiée.

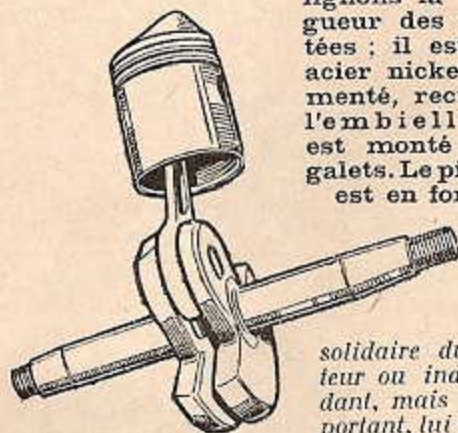
Cel essai tendrait donc à prouver que leurs arguments sont valables et que les

considérations techniques qu'ils invoquent sont confirmées par la pratique. En ce qui concerne les avantages du deux-vitesses, l'essai permet de répondre : oui. Avec le Monel-Goyon à boîte, on trouve à la formule vélomoteur de nouveaux agréments : plus de souplesse, plus de confort, plus de silence.

Evidemment ces avantages ne seraient qu'illusoire et éphémères s'ils étaient obtenus au détriment d'autres facteurs, et s'ils n'étaient acquis qu'en diminuant la robustesse par exemple. A-t-il fallu pour arriver à incorporer cette boîte, alléger dangereusement d'autres pièces ? Cette boîte, elle-même, n'est-elle pas une pauvre petite chose délicate et fragile plus proche de l'horlogerie que de la robuste mécanique indispensable dans notre domaine ? Détaillons, pour nous en rendre compte, cette machine.

La différence de poids, qui vient à l'esprit en premier lieu, ne joue pas en réalité ; il ne faut pas oublier en effet qu'un monovitesse doit être pourvu d'un réducteur

Le vilebrequin est robuste, soulignons la longueur des portées ; il est en acier nickel cémenté, rectifié, l'embellissage est monté sur galets. Le piston est en fonte.



solidaire du moteur ou indépendant, mais comportant, lui aussi, un train de pignons ; à un poil, réducteur et boîte peuvent s'équilibrer. Le débrayage n'intervient pas, lui non plus, puisqu'il figure également sur tous les vélomoteurs modernes. Pour la boîte elle-même, ses organes sont si réduits en nombre, le travail qu'on leur demande est si minime que l'on peut avec les aciers actuels et les méthodes modernes d'usinage garantir sa solidité et sa longévité.

La boîte comporte un véritable embrayage de moto monté sur galets à garniture de liège, des pignons toujours en prise au module 2 et d'une largeur de 12 mm. adoptée pour beaucoup de motos ; tous les engrenages et axes sont en acier spécial nickel-chrome traité. Le verrouillage est sans critique, le passage des vitesses s'opère avec deux doigts comme aussi le débrayage très doux.

Que dire du moteur que nos lecteurs ne connaissent déjà ? C'est toujours cet extraordinaire Villiers aux qualités de robustesse, de cramponnage et de solidité consacrées. Adapté à la formule BMA ce petit 100 travaille bien au-dessous de sa puis-

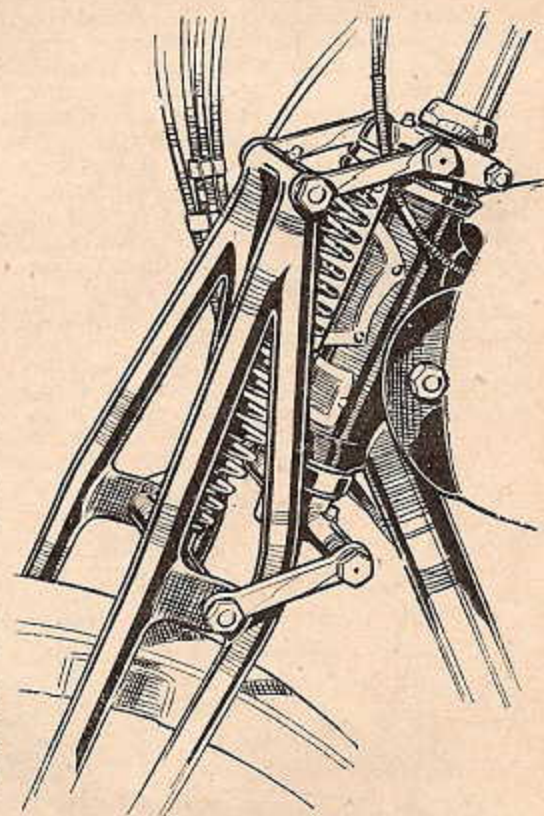
sance réelle puisqu'il équipe en Angleterre les petites motos Snowden dont la vitesse n'est pas limitée et qui peuvent dépasser le 60. Son volant magnétique qui assure l'allumage a été complété par un dispositif fournissant également l'éclairage.

Le cadre, s'il diffère peu de celui que nous avons déjà signalé, son beau moteur débrayage séparé, présente cependant une ligne plus molo en raison du copieux réservoir en selle dont la grande capacité permet d'accomplir, sans ravitailler des parcours de 400 kms., la consommation moyenne n'étant que de 1 l. 500 aux 100 kms.

Avec sa fourche à ressort central unique, le réservoir déjà signalé, son beau moteur coiffé d'une large culasse alu, son cylindre incliné dans le cadre, son carter de chaîne très enveloppant, ses freins à tambour, sa sacoche métallique sous la selle, le vélomoteur Monel-Goyon a une ligne très séduisante ; on regrette en le détaillant que les Pouvoirs Publics exigent pour ce type de machine les pédales inutiles.

Essai concluant, mécanique cotée et consacrée depuis longtemps, marque réputée et si largement diffusée, il n'est besoin d'aucun autre argument pour assurer le succès de la nouvelle production Monel-Goyon : le vélomoteur deux vitesses.

MAX END.



La fourche est à parallélogramme déformable, ressort central travaillant à la compression ; c'est une vraie fourche de moto, efficace et sûre. On aperçoit la fixation du réservoir à cheval.

Mon petit doigt m'a dit..

QUE le record des 24 heures, à peine battu, allait être très bientôt réattaqué, par ses plus récents ex-détenteurs...

QUE nous verrions (peut-être) à cette occasion sur piste, un moteur français d'un ingénieur français et piloté par des français...

QUE Paris-Nice aurait probablement lieu l'an prochain en une seule étape, par la vallée du Rhône...

QU'UN défi sur un tour de piste, de Montlhéry (circuit routier) opposerait l'as professionnel et l'as amateur parisiens...

QU'AU banquet des ex-recordmen nous avons retrouvé l'excellent Richard, remis de sa terrible chute de l'an dernier...

QU'UN motocycliste de la Haute-Marne aurait inventé un dispositif permettant le montage et le démontage instantanés des sièges arrière et qu'il envisagerait d'en céder licence aux fabricants de tan-sads.

QUE dans le secret d'un atelier près le Père-Lachaise, il se prépare un bolide de derrière les fagots dont le moteur serait un 750 Bugatti. Aura-t-il une culasse Speed?...

QUE deux méchantes flat-twin françaises s'aligneraient dans les épreuves de vitesses, l'une en solo, l'autre en side-car...

QU'A propos de side-car, le Ardie dont nous avons noté le cousinage pour le moins germanique avec la production de Bourg-La-Reine, est bien une licence de cette dernière maison...

KAMOTSU.