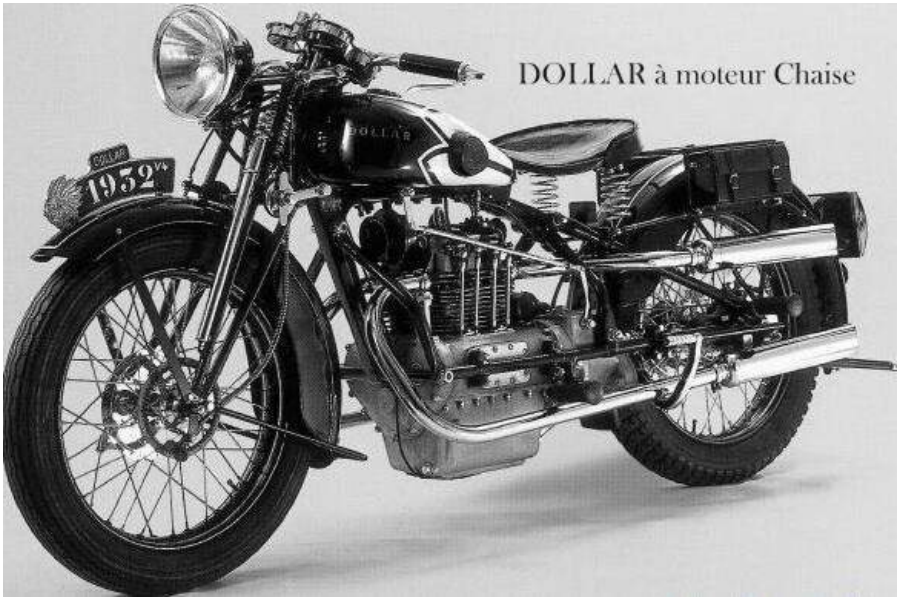
Avant les Japonaises,



750 cm^3 4 cylindres en V.

Il y avait des Françaises

JAIRBELAZ - 2018

Du même auteur :

- 236 marques d'automobiles françaises (2017)
- Artistes & chansons (2012)
- Avant les japonaises il y avait les françaises (2009, 2018)
- Camions français (2018)
- Ceux qui ont fait l'automobile (2007)
- Historique SIMCA (2013, 2017)
- La légende du flat-twin BMW (2006)
- Souvenirs d'A à Z (2010)

Introduction

Ancien motard dans ma jeunesse et utilisant l'informatique depuis quelques années, l'idée m'est venue, d'effectuer un recensement des marques de motos françaises. De mémoire, je pensais qu'il y en avait eu une trentaine, quasiment toutes disparues avant 1960, et j'ai été surpris d'en dénombrer près d'une centaine dès mes premières recherches.

Ce recueil est présenté dans l'ordre alphabétique des constructeurs, qui concernent les différentes catégories des deux roues motorisées :

- Les B M A (Bicyclette à Moteur Auxiliaire, 100 cm^3 maxi), et cyclomoteurs de 50 cm^3,
- Les vélomoteurs (cylindrée inférieure à 125 cm^3,
- Les motocyclettes et side-cars, (toutes cylindrées),
- Les scooters,
- Et les spécialistes de moteurs de moto.

Ne sont pris en considération, que les constructeurs qui ont conçu et fabriqué plusieurs machines dans un but commercial. Les nombreux artisans, surtout aux environs de 1900, qui ont réalisé quelques engins souvent originaux mais non commercialisés, n'ont pas été retenu.

Mes souvenirs d'ex-motocycliste, m'ont aidé pour faire la synthèse des innombrables documents trouvés lors de mes recherches. J'y ai trouvé un nombre important de passionnés de motos anciennes, qui ont créé des sites sur ce sujet. J'ai découvert des marques complètement méconnues et par contre des informations sont restées incomplètes pour des constructeurs renommés.

Pendant 60 ans, des constructeurs français ont réalisé de merveilleuses machines, avec des innovations technologiques d'avant-garde qui ont été parfois utilisées plus tard par les marques nippones.

En 1933, la production mondiale de motocyclettes était de 542 000, la production française de 1930 était de 105 000 motos. Le plus important fabricant de motos de cette époque, était la marque allemande D K W.

Brièvement, voici mon passé de motocycliste :

Début en 1947 (à 17 ans) avec une 100 cm³ Prester-Jonghi achetée en épave et remise en état avec beaucoup de difficultés (techniques et financières), cette 100 cm3 avait les performances d'une 125, et déjà un sélecteur de vitesses au pied (solution exceptionnelle en 1938). Puis je l'ai remplacée par une 250 Terrot de 1930, que j'ai modernisée et revendue avec un bénéfice important, ce qui m'a permis de m'offrir une 350 Monet-Goyon de 1938 en très bon état. Enfin j'ai terminé cette escalade à la puissance par une 500 Moto-Guzzi en provenance des domaines (moto de l'armée italienne de 1942), que j'ai restaurée et modifiée plusieurs fois.

Ensuite, au service militaire, j'ai eu la chance d'être le motard du PC du régiment (en Allemagne) pendant 15 mois (1951/1952), ou j'ai piloté successivement : trois Royal-Enfield 350 culbutées très performantes, deux Harley-Davidson 750, plusieurs B M W R 25 et une R 50/2(les Royal et Harley avaient participé à la guerre, mais avaient été révisées dans un centre de rénovation de l'armée, les B M W étaient neuves).

Soit environ 120 000 Km parcourus au total sur deux roues. Vers 1953 j'ai utilisé une 125 et une 175 Peugeot, mais je n'avais plus l'esprit motard, c'était un moyen de déplacement en attendant l'acquisition d'une voiture.

Précisions de la terminologie utilisée dans le langage motocycliste :

***Culbutée** : moto avec un moteur à soupapes dans la culasse, commandées par tiges et culbuteurs.*

***Latérale** : moto avec un moteur à soupapes disposées parallèlement au cylindre.*

***A C T** : moteur avec l'arbre à cames en tête (dans la culasse).*

***Bloc-moteur** : boîte de vitesses incorporée au carter du moteur.*

***2 temps** : moteur fonctionnant avec le cycle à 2 temps, pas de soupapes, graissage par ajout d'huile dans l'essence. Généralement monocylindre de petite cylindrée.*

***4 temps :** moteur avec cycle à 4 temps a distribution par soupapes, presque toutes les motos à partir de 250 cm³.*

Classification des motos d'après la cylindrée du moteur :

100, 125, 150, 175, 250, 350, 500, 600, 750, 1 000 et 1 200 cm³.

Jairbelaz 2009 ; modifié 2018.

J'envisage d'effectuer ce même travail pour les autres marques disparues : allemandes, anglaises, belges, italiennes, etc.

Plus de 100

marques de motos

françaises.

Toutes disparues

ACMA

Vespa version française

La Société de Constructions Aéronautiques du Centre à Fourchambault près de Nevers, devient ACMA *(Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires)* en novembre 1950 pour construire des scooters Vespa sous licence. Début de production en février 1951, le 100 000ème Vespa sort de l'usine en avril 1953. Au début de 1958, la production est de 200 par jour avec 2 800 employés. La société Facel-Métallon fournit 220 000 coques latérales de la carrosserie. Environ 800 Vespa spéciaux sont réalisés pour l'armée ; le Vespa 150 ACMA-TAP *(pour Troupes Aéroporté).* ACMA a aussi construit une voiturette : la Vespa 400 de 1957 à 1961, avec une production journalière d'environ 50. Les ateliers ferment en 1962, et les locaux sont repris par Simca Industrie en 1963. (*Le Vespa ACMA avait le phare sur le guidon, le Vespa italien avait le phare au-dessus de la roue).*

Vespa ACMA -TAP

A G F

Scooter A G F

Société créée à Colombes en 1944 par Georges Faizant, et son fils André qui est le manager de l'entreprise. Ils produisent le premier scooter français en 1944, bien avant les Italiens. Ce scooter de conception particulière avait un châssis coque et les roues en alliage d'aluminium, équipé d'un moteur Ydral de 125 ou 175 cm³

il connut des succès sportifs au Bol d'Or, mais de faible diffusion il disparaît en 1956. AGF a construit aussi des motos avec les mêmes moteurs Ydral, des roues de 17 pouces, un cadre autoporteur moulé en alliage léger, un carter de chaîne étanche, une selle biplace et une suspension arrière par blocs de caoutchouc. Toutes les motos AGF étaient peintes en rouge vif.

AIGLON

Marque fondée en 1902 à Argenteuil, qui construisait des vélos, des tricycles, des motos légères de moins de 30 kg, et des motocyclettes de cylindrées moyennes. Ce pionnier utilise des moteurs Mirus fabriqués dans le Doubs, mais la faible production n'est pas rentable, et Aiglon terminera son existence dans ce département en 1954, rachetée par Peugeot.

ALCYON

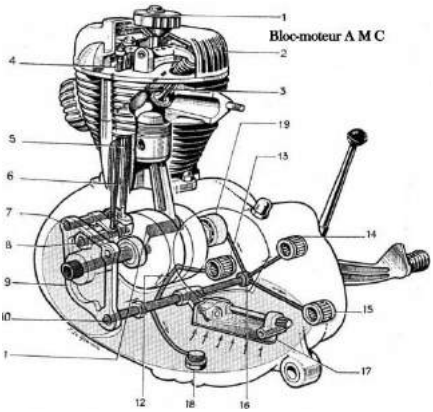
Edmond Gentil qui travaillait chez Peugeot, fonde une Société d'Accessoires pour le Cycle et l'Automobile en 1903, puis il s'associe avec

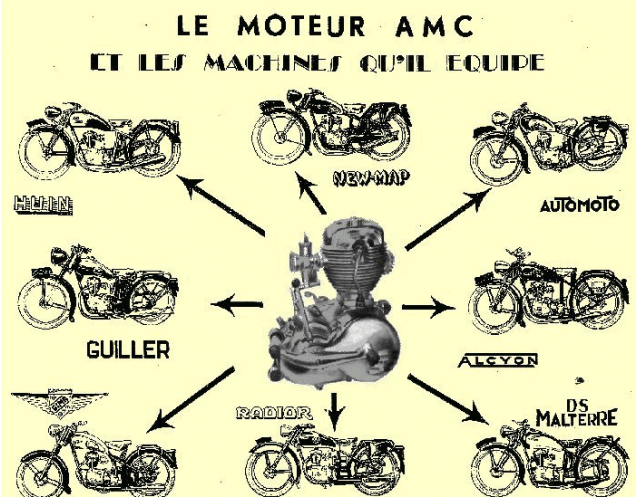
l'entreprise Buchet et crée en 1904 la marque Alcyon. En 1907 il engage Ernest Zürcher qui a été évincé de la société Zedel. *(Zedel est la contraction des initiales des noms des 2 fondateurs : Ernest Zurcher et Hermann Luthi, société qui produit des moteurs, des bougies et des voitures).* Alcyon devient un constructeur important avec une gamme très variée de motocycles, fabriquée dans l'usine Zedel à Pontarlier. En 1913, Alcyon commercialise une moto équipée d'un moteur culbuté avec 4 soupapes, 70 ans avant les japonais, et aussi des bicylindres en V, des monocylindres à arbre à cames en tête de toute

cylindrée. La politique d'Alcyon est basée sur le haut de gamme et les performances, avec des succès en course jusqu'en 1920. De 1922 à 1924, Alcyon rachète les marques Olympique, Thomann, La Française Diamant, Armor et Labor. Le fondateur de la marque Edmond Gentil, quitte le Jura et s'installe à Courbevoie en 1927. La crise de 1929, provoque un ralentissement de la fabrication, qui doit s'adapter à la demande. Les motos sportives ne sont plus produites, et Alcyon se concentre sur les vélos, les Bicyclettes à Moteurs Auxiliaires *(« l'Alcyonette »)*, et quelques 250 et 350 cm³. Après la deuxième guerre, Alcyon produit surtout des vélomoteurs de 100 et 125 cm³ et des 175 à moteurs 2 temps*, (plus de 5 000 en 1956),* jusqu'à la fermeture en 1958.

A.M.C

Les Ateliers de Mécanique du Centre à Clermont-Ferrand, qui fabriquent des machines-outils avant la guerre, se reconvertissent en 1944, dans la construction de moteurs de motocycles. Ce sont des blocs-moteurs de conception moderne, de 125, 150 et 175 cm³, à 4 temps, qui sont utilisés par de nombreuses marques de vélomoteurs et de motos : Alcyon, Automoto, DS Malterre, Gima, Guiller, New-Map, etc. Fermeture des ateliers en 1957.





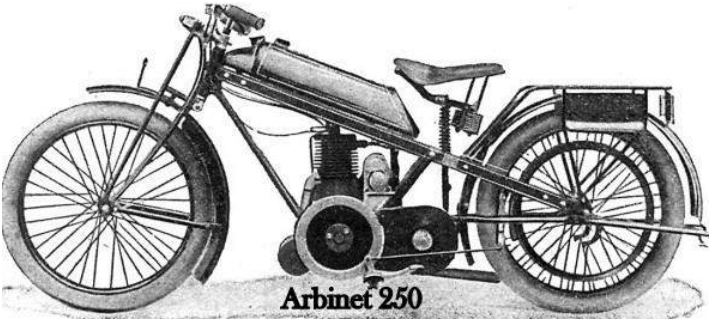
ANZANI Moteurs

Alessandro Anzani, né à Milan en 1878, émigre en France et débute comme pilote motocycliste, puis il devient metteur au point et pilote chez Alcyon, travaille aussi avec les frères Werner, et enfin s'installe à son compte à Courbevoie comme motoriste en tout genre. Il réalise un moteur 3 cylindres en éventail de 6,4 litres de cylindrée, monté sur l'aéroplane de Blériot, qui effectue le premier vol Tours/Artenay et la traversée de la Manche en 1909. Par la suite Anzani construit des bicylindres en V, qui sont montés sur plusieurs motos de compétition. Une moto de record atteint 183 km/h en 1923, équipée d'un moteur de 1 000 cm³ à 2 cylindres en V et 4 soupapes par cylindre. Anzani restera motoriste jusqu'en 1939, après avoir réalisé des moteurs de toutes cylindrée utilisés sur différentes motos, même des 125. Alessandro est décédé en 1956.

Anzani 1907 3 cylindres à 72°

ARBINET

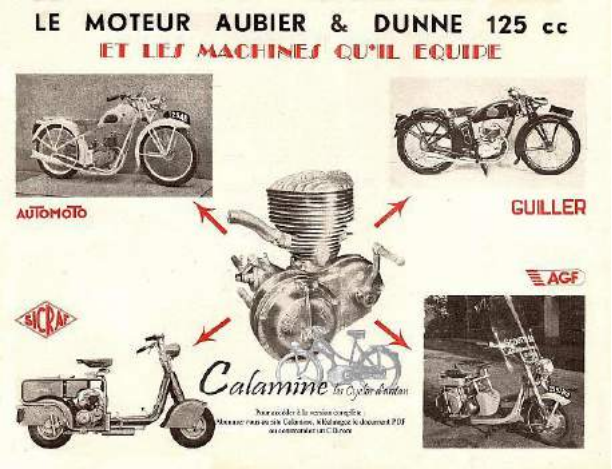
Marque créée par Aîné Arbinet vers 1924, à Dijon. Deux modèles à moteurs Train de 175 et 250 cm³. Arbinet réalise les cadres en partie en profil d'acier en forme de U. Le réservoir a aussi une forme très particulière.


Arbinet 250

ARDENT

La société française des scooters Ardent, établie à Cannes, présente en 1950 le « Baby ». Ce mini scooter ou cyclo-scooter, a un empattement assez long, pas de suspension arrière, des petites roues, un moteur Vap de 49 cm^3, et ne pèse que 27 kg. En 1952, le type « Azur » est un vrai scooter avec un moteur de 85 cm^3, enfin « l'Esterel » modèle de luxe avec des grandes roues, apparait trop tard. Cette petite entreprise disparait en 1954.

AUBIER-DUNNE

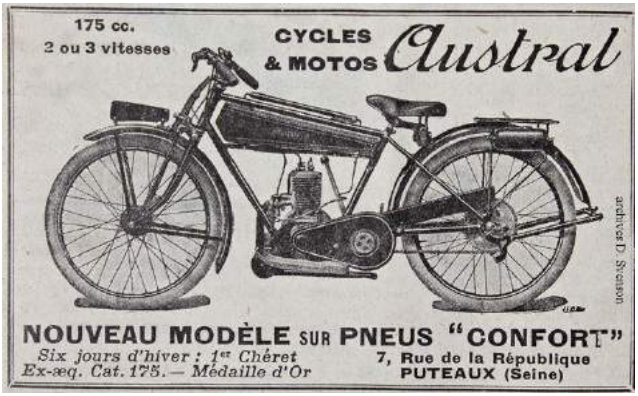


Important fabricant de moteurs deux temps de petite cylindrée, utilisés par une multitude de marques de cyclomoteurs et de vélomoteurs. Société fondée en 1921 à Saint Amand les Eaux par Georges Aubier et John Dunne ; disparition en 1955. Vers 1948, près de 200 moteurs 125 cm^3 sont fabriqués par mois. Dans les années trente, a aussi fabriqué des moteurs pour avions légers type « Pou du ciel ».

AUSTRAL à Puteaux

Marque apparue en 1905 avec le brevet d'un véhicule à 3 roues appelé « Mototricycle ». Dénommé « Tricar » pour transporter un passager dans un siège situé entre les deux roues avant, et « Trimoteur » pour une petite camionnette. Ces engins étaient propulsés par des moteurs Aster, rapidement

remplacés par des moteurs Austral dérivés d'un moteur De Dion-Bouton. Les motos Austral sont produites de 1908 à 1931. D'abord des motos légères, puis des vélomoteurs, des 175 et 250 2 temps, et des 350 et 500 grand sport. De nombreux brevets ont été déposés par ses dirigeants : L'Autralette voiture à pédales genre Mochet, La Nautilette genre de pédalo, le « Cycleau » appareil de nage propulsé par hélice, une patinette à pédale, etc. Cette société fabriquait aussi des bicyclettes qui se sont distinguées dans le tour de France en 1922. Absorbé par le groupe Alcyon en 1930.



AUTOMOTO

Automoto a pour origine, la Société de Construction Mécanique de la Loire, fondé en 1901 par MM. Chavanet et Gros, à Saint Etienne. Cette entreprise, fabrique des bicyclettes à pédales et à moteurs, des cadres, des changements de vitesse, des moyeux, des moteurs adaptables, etc. Les premières « Automoto » sont construites en 1914, d'abord des 100 cm^3, puis des 125, 150 et 175, suivies en 1924 de 250 et 350 à soupapes latérales et en 1927 de 500 latérales et culbutées avec boîtes de vitesse séparées ou avec des blocs-moteur Peugeot. En 1929, les 500 sont équipées de moteurs Chaise ou Blackburn. La production atteint 40 000 vélos en 1946. En 1949, Automoto produit des 125 et 175 avec moteurs Aubier-Dune ou Peugeot, semblables aux Monet-Goyon et Koehler-Escoffier. Le scooter 125 cm^3 type AVL équipé d'un moteur Villiers 2 temps est fabriqué à partir de 1951, et le type SA3 en 1956. En 1952 / 53 le vélomoteur léger type VML est commercialisé par plusieurs constructeurs français. La production Automoto a une réputation de haute qualité et d'excellente finition. En 1957, les scooters Peugeot et Terrot sont fabriqués sous licence à St Etienne, puis Automoto rachète Terrot avant d'être absorbé par Indénor filiale de Peugeot en 1959. Les motos Automoto seront commercialisées jusqu'en 1962, et Automoto sera la dernière des anciennes marques françaises à disparaître.

BAGGI-SAMYN

Fabriquant de cycles à La Garenne-Colombes, qui participent à plusieurs tour de France, cette marque commercialise aussi des motos de 250 et 350 cm3 équipées de moteurs J.A.P. ou Black-Burn, et un modèle 2 temps à moteur LMP, vers 1925.

BARIGO

En 1973, Patrick Barigault pilote et mécanicien débute en compétition de moto-cross avec une Maïco 250 qu'il a transformé. Puis il décide de créer son entreprise pour construire des motos sous la marque Barigo. En 1984, une Barigo réussi les tests pour la fourniture de motos à l'armée, mais c'est Cagiva qui remporte le marché. En 1982, une Barigo termine 3e au Paris-Dakar, et une autre participe à l'enduro du Touquet pilotée par Hubert Auriol. Les difficultés financières, malgré l'aide du groupe Perrotin-Automation, obligent Patrick à cesser son activité en 1997. De 1995 à 1998 Yamaha fait appel à Patrick Barigault, pour équiper les motos qui participent au Dakar.

BARRE

Gaston Barré commence la fabrication de cycles à Niort en 1888, et en 1897 réalise des tricycles et quadricycles à moteur De Dion, et quelques motos. Puis se lance dans la production de voiturettes dès 1897.

B. C. R.

Marque créée en 1920 par Béchir, Collin et Raynal, à Villejuif, avec la construction d'un genre de scooter dénommé « Motopatinette ». En 1923, apparaissent des motos de 250 et 350 cm3, équipées de moteurs Béchir et Collin, et avec suspensions arrière par demi ressort à lames. C'est une des premières marques françaises à proposer une suspension arrière éfficace sur une moto. Jusqu'en 1926 les B. C. R. ont une tranmission par courroie, les types « Sport » n'ont pas de kick, n'y d'embrayage. B. C. R. utilise ensuite des moteurs Jap et Chaise sur les 500 cm3. La suspension est améliorée en 1927, mais la crise de Wall Street provoque la disparition de cette entreprise.

BERNARDET

Entreprise fondée en 1921 par les 3 frères Bernardet : René, Roger et Robert (les 3 R du logo). Installés à Bourg-la-Reine, ils se spécialisent dans la construction de side-car de 1921 à 1948, puis de scooters de 1947 à 1956. Bernardet devient le plus important fabricant de side-cars français, accouplés à toutes les grandes marques de moto de sport et de tourisme, et utilisés par la police et l'armée. En 1935, les side-car Bernardet détiennent 26 records du monde dont un restera valable jusqu'en 1964. L'usine de Chatillon-sous-Bagneux construite en 1936, est réquisitionnée par les Allemands en 1940, et les side-cars Bernardet sont attelés aux BMW et Zundap de la Wehrmacht. Après la guerre, la mode du side-car est terminée, les frères Bernardet se reconvertissent dans la fabrication de scooters, moyen de transport qui va connaître un grand succès pendant une dizaine d'années. Plusieurs types sont prévus dans la production : le A48 de 125 cm^3 à moteur Ydral, les C50, D51, Y 52 et le Guépar aussi en 125 cm^3. Mais le plus intéressant est le B 250 avec un moteur bicylindre conçu par Marcel Violet, équipé d'un démarreur électrique *(très exceptionnel à cette date)*, ce scooter a une stabilité surprenante à cause de son centre de

gravité très bas, mais il connaîtra une faible diffusion à cause de son prix trop élevé, et de la concurrence des Vespa et Lambretta. En 1954 Bernardet présente un petit scooter de 50 cm³, le Cabri à moteur horizontal, poids 34 Kg. En 1955 Bernardet est racheté par Le Poulain fabricant de moteurs auxiliaires, les derniers scooters seront le Guépar en 125 et 200 cm³, et le Cabri 98 cm³. Le 9 mars 1959, la société Le Poulain Bernardet est mise en liquidation, René et Roger se reconvertissent dans l'immobilier, et Robert achète un magasin de fleurs.

BFG

Marque créée en 1978 par Louis Boccardo, Dominique Favario et Thierry Grange, avec une usine à Chambéry, en Savoie. Ces trois associés, ont l'idée de construire une moto de prestige française, en utilisant des composants existant sur le marché, en particulier des éléments issus de l'industrie automobile. La 600 BFG est équipée d'un moteur de Citroën G S *(Flat-four de 70 CV),* d'un pont de transmission de Méhari 4x4, d'un tableau de bord de R5 Alpine. Cette machine à l'esthétique bizarre, a bien du mal à s'imposer face aux Japonaises qui inondent le marché, elle a pourtant des qualités de confort et de facilité de réparation. Environ 400 BFG ont été assemblées entre 1982 et 1983. Une commande de l'administration française jamais honorée, le manque de réseau de distribution, et la révocation de Boccardo par le Conseil d'Administration *(qui part avec les plans de la 650 BFG)* achèvent cette tentative de nouvelle marque française.

BLERIOT

Louis Blériot pilote et constructeur d'avions, a aussi réalisé une moto de 500 cm3, qui sera fabriquée de 1920 à 1923. De conception moderne pour l'époque : un moteur bicylindre vertival à soupapes latérales, boc moteur avec embrayage et boîte à 3 vitesses incorporées, roues pleines, 2 freins à sabot sur la transmission et frein arrière à tambour, tranmission par courroie. Il existe 3 versions : Sport, Touriste et Standard. Une 750, avec une marche arrère, est prévue pour tracter un side car. En 1921, la première formation motocycliste française est équipée de 9 motos Blériot.

BLOTTO Frères

Les frères Blotto, étaient renommés pour leurs triporteurs à pédales qui gagnèrent le Championnat du Triporteur à Paris en 1926. De 1929, à 1934, ils construisent des triporteurs motorisés avec moteur Anzani de 350 cm^3, baptisés « Auto-tri commercial » *(moyen de livraison très utilisé pendant cette période).*

Auto-Tri commercial en 1929

BRUNEAU ou H & B

Herdtlé & Bruneau, fabriquaient en 1903 un moteur très sophistiqué de 120 cm3 prêt à monter sur un cadre de bicyclette. Puis il y eut les « tricars » très en vogue à cette période, et des motos légères en 1904. Les moteurs H&B sont à refroidissement par eau, solution inhabituelle pour l'époque. En 1908, Bruneau fabrique aussi des moteurs légers monocylindre et bicylindre en V, pour l'aviation.

BUCHET

Victor Buchet, a été un des premiers pilotes sportif motocycliste, et a commencé à fabriquer des moteurs en 1899. Les tricycles à moteur Buchet, participent à la plupart des courses de ville à ville très en vogue à cette époque. En 1902, un tricycle motorisé avec un bicylindre de 4 245 cm3, atteint 125 km/h. Le célèbre motoriste Anzani, réalise avec Buchet, une curieuse moto à moteur 3 cylindres, et surtout des bicylindres en V à 45° de 1 200 cm3, qui dépassent 100 km/h.

La Buchet Anzani

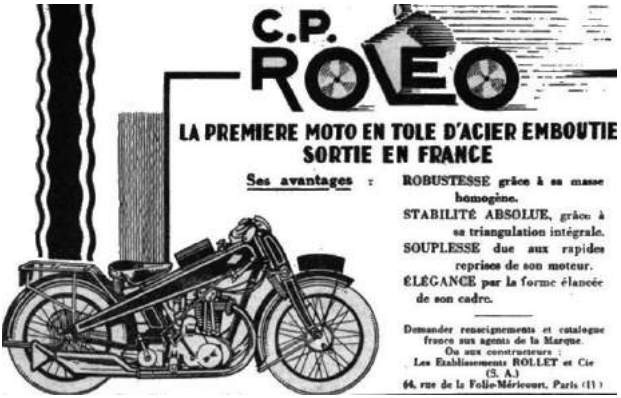
CAZENAVE

Louis Cazenave avait une scierie,et était fabricant de bicyclettes à Bélin-Beliet (33) depuis 1901, puis y succède une fonderie d'obus en 1916, et une fabrication de matériels roulants *(remorques agraires)* jusqu'en 1975. En 1920, une bicyclette Cazenave motorisée, s'appelle « La Cazenavette ». Mais c'est à

partir de 1953 que Cazenave étend sa production avec une importante série de cyclomoteurs en copération avec ABG/VAP, et de quelques vélomoteurs et motos de faibles cylindrées utilisant des moteurs Ultima. Cazenave continue d'être un important fabricant de bicyclettes, beaucoup de coureurs du tour de France roulent sur des Cazenave. En 1954 l'usine occupe 700 ouvriers. Au décès de Louis, son fils Franck *(Devenu maire de Bélin, puis conseiller général et enfin député en 1968)* reprend la direction de l'entreprise. Des difficultés de gestion s'accumulent accompagnées de mouvements sociaux, qui provoquent la fermeture de cette importante société en 1976.

C.P. ROLEO

Marque créée en Lorraine près de Nancy vers 1927. Ces motos de conception d'avant-garde avec cadre poutre constitué de 2 longerons reliant la colonne de direction au moyeu arrière, équipées de moteurs 2 temps de différente cylindrée, puis de 350 et 500 4 temps seront d'une diffusion très limitée. Une CP Roléo termine 2e au Bol d'Or 1928. Disparition en 1939.



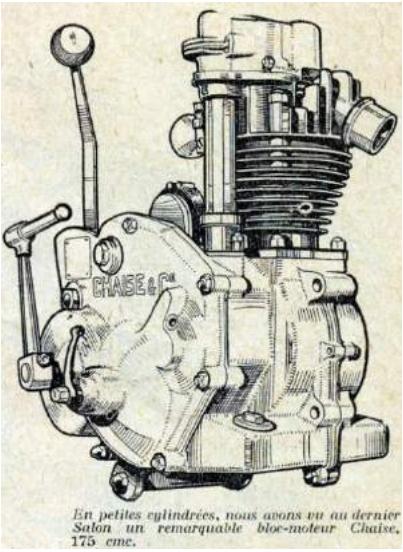
CEMEC

Quelques mois après la libération en 1944, le Centre de Montage et de Réparation est constitué afin de réutiliser les motos et stock de pièces de rechange abandonnées par les Allemands. Il s'agit d'abord de reconstituer des BMW R12, puis de fabriquer des « bitzas » * avec des éléments de R75 et de R71 qui s'appelleront R73. 300 R12 et 80 R73 sont construites par le C M R. Le CEMEC *(Centre d'Etudes de Moteurs à Explosion et à Combustion)* installé à Bièvres, remplace le C M R en 1945, pour développer la production de motos nécessaires aux administrations françaises. La CEMEC L7, à base de pièces de R12 et de R71 va être fabriquée à 1 500 exemplaires destinés principalement à la gendarmerie et à la police. En 1954 la CEMEC est rachetée par la société Ratier spécialisée dans la fabrication d'hélices d'avion.

La L 7 est maintenue en production, mais Ratier reprend l'étude d'une 600 à soupapes culbutées : la C6S. Cette machine n'est plus vraiment une BMW, d'abord elle est peinte en bleu nuit avec une décoration blanche, la suspension étudiée par Ratier, comporte une nouvelle fourche télescopique hydraulique en remplacement de « l'Earles » des BMW, et à l'arrière on trouve un bras oscillant avec amortisseur Le Laurain. De 1959 à 1962 plus de 1 000 C6S sont réalisées par Ratier. La C6S a équipée la garde présidentielle, car le Général de Gaule voulait des motos françaises dans son escorte. En 1959 Ratier est absorbé par le groupe Thomson-CSF, la C6S reste en production avec le logo « Ratier » jusqu'à l'arrêt définitif en 1962.

Bitzas : motos construites avec des éléments d'origine diverse, par des amateurs ou des professionnels.

CHAISE Moteurs



En petites cylindrées, nous avons vu au dernier Salon un remarquable bloc-moteur Chaise, 175 cmc.

Maurice Chaise fait partie des grands motoristes de l'entre-deux guerres. Chef de fabrication aux moteurs « le Rhône » *(qui deviendra Gnome et Rhône)* de 1907 à 1921, il fonde sa société pour produire surtout des moteurs monocylindres culbutés et quelques-uns avec arbres à cames en tête, de 350, 500 et 750 cm³. Les moteurs Chaise sont utilisés par plusieurs grandes marques de moto, dans le motonautisme, l'aviation et ont une excellente réputation. Le summum de la production Chaise est un 4 cylindres en « V » très fermé à 14°, [formule reprise 50 ans plus tard par Lancia sur la « Fulvia »], utilisé sur les motos Dollar. Comme beaucoup d'autres marques, Chaise disparaît en 1939.

CLEMENT-GLADIATOR

Gustave-Adolphe Clément (1855/1928) fonde en 1878 une fabrique de vélocipèdes, et en 1891 se rend acquéreur de la licence des pneumatiques Dunlop pour la France. En 1896 il s'associe à Gladiator et à Humbert pour réaliser un tricycle à moteur de Dion-Bouton. La première motocyclette apparaît en 1901 baptisée « Autocyclette », suivie d'une bicylindre en 1902 qui remporte la première course de côte du Mont Ventoux. Clément très en avance sur son temps réalise une machine entièrement suspendue grâce à des amortisseurs disposés sur les axes d'articulation ; c'était « la Berceuse ». Il conçoit aussi une impressionnante 1500 cm³ à 4 cylindres en « V » qui dépasse le 100 à l'heure. Quelques motos Clément seront construites jusqu'en 1937.

COCYMO

La société de Construction de Cycles et Motocycles de Saint-Étienne, a été créée en 1955, pour fabriquer des cyclomoteurs, des vélomoteurs, des scooters et quelques motos. Les cyclos sont équipés de moteurs Lavalette, Vap ou Mistral. Les 125 et 175 cm³, ont des bloc-moteur Ydral, fourche télescopique et suspension arrière par blocs de caoutchouc.

DAX

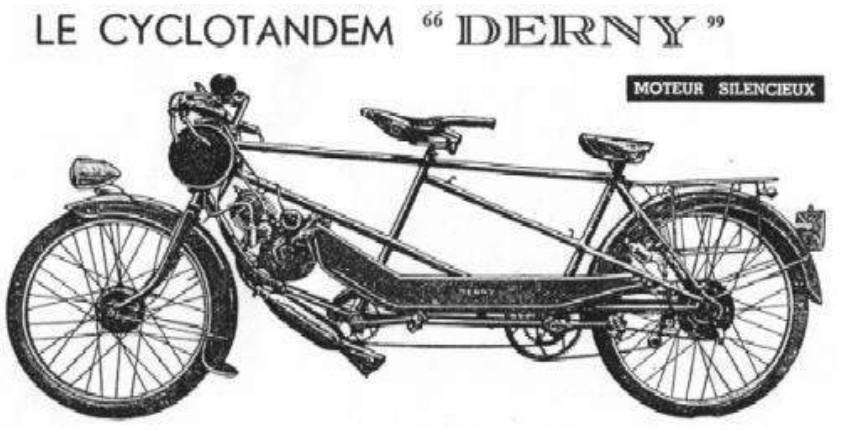
Société créée en 1932 par Pierre de Font-Réaulx associé à Robert Dahan. De Font-Réaulx né à Montmorillon en 1891, est un passionné de motos et d'aviation, il est lieutenant d'escadrille en 1917 et sera encore pilote avec les alliés au cours de la deuxième guerre *(Il est décédé en 1976)*. La première moto DAX, est une 350 cm^3 culbutée, vendue moins cher que ses concurrentes et avec une finition exceptionnelle, elle se distingue dans plusieurs épreuves de régularité et obtient 2 médailles d'or. En 1934 cette 350 est complétée d'une version luxe et d'un modèle sport. Au catalogue il y a aussi une 175 cm^3 2 temps utilitaire. En 1935, DAX a mis au point un sélecteur de vitesse au pied dénommé « Vitex », qui est commercialisé 250 F et adopté par d'autres marques de motos. La gamme 1936 s'élargit avec une 100 cm^3 4 temps culbutée la « Baby », et une série de 350 et 500 équipée d'un moteur « Rafale » étudié par Dahan qui travaille aussi sur les moteurs Chaise. Un grave accident de Font-Réaulx, le départ de Dahan comme directeur commercial chez Motobécane et les grèves de 1936 provoquent le déclin de l'entreprise. En 1946, Marc Martin rachète le brevet du sélecteur Vitex, qui sera exploité pour moderniser les motos d'avant-guerre, qui avaient presque toutes le changement de vitesse manuel.

DE-DE

Basé à Courbevoie. De 1924 à 1926, toutes les Dé-Dé sont des 175 à moteur 2 temps Moussard ou Duten avec transmission à courroie, qui se distinguent au Bol d'Or de 1925. Ensuite il y eu des 250 et 350 équipées de moteurs JAP 4 temps. Une Dé-Dé à moteur Moussard remporte le Bol d'Or de 1928. La marque offre 11 modèles différents en 1931, dont des 350 et 500 à moteur Chaise et transmissions par arbre. Ce système de transmission appelé à tort « a cardan », était fabriqué par Ydral qui produira des blocs-moteur 2 temps en 1945. Dé-Dé a été absorbé en 1933 par les Ets Eichel qui avait déjà racheté Prester.

DERNY

Roger Derny coureur motocycliste, remporte en 1902 la course de côte du Mont Ventoux sur une bicylindre Clément-Gladiator. Il créé en 1930 une entreprise à Vichy pour réaliser des vélos motorisés, utilisés pour entraîner des coureurs cyclistes sur pistes de demi-fond, ou sur route pour les compétitions derrière entraîneur telles que « Bordeaux-Paris ». Les moteurs utilisés sont des Zurcher (fabriqués par Alcyon) de 100 cm^3, la vitesse peut atteindre 70 Km/h



en pédalant. Derny fabrique aussi des tandems équipés du même moteur. Le mot derny est devenu un nom commun pour désigner toutes les motos d'entraînement des champions cyclistes. La production est reprise en 1949 surtout avec des tandems, et malgré quelques tentatives de sortir des vélomoteurs : le « Baby » en 1953 et le « Taon » en 1956, la société dépose son bilan en 1957.

DERONZIERE

Francisque Croizier-Deronzière, était un important fabricant de métiers à tisser installé à Lyon. En 1906, il réalise sa première moto avec un système d'allumage par magnéto basse tension sans bougie. En 1908, la fabrication des motos est reprise par Eugène Billion, qui sont commercialisées sous différentes marque *(Hirondelle, Rupta...).* Une nouvelle marque est créée en 1914, ULTIMA qui continuera la producion de motos jusqu'en 1958.

DFR (Désert & Font-Réaulx)

François Désert et son cousin Pierre de Font-Réaulx, décident en 1919 de fabriquer des motocyclettes avec comme devise : simple, robuste et prix modérés. Les premiers modèles sont présentés à la foire de Paris en 1920 : 250 et 350 cm^3 avec moteur Train 2 temps. Dès 1921, cette nouvelle marque remporte des succès sportifs qui contribuent à sa renommée. En 1923, DFR sort la « moto-baby », et une 350 dite populaire vendue bien moins cher que ses concurrentes (1995 F), mais sans pneus, sans selle, sans boîte de vitesses ; astuce pour contourner la taxe de luxe sur les véhicules de plus de 2 000 F. le

DFR 170 cc de 1924

pack complémentaire est disponible pour 290 F. En 1924 les moteurs Train sont remplacés par des moteurs DFR, qui sont aussi utilisés par d'autres marques de motos. Une 175 de compétition est équipée d'un moteur refroidi par eau. M. de Font-Réaulx connu sur les circuits sous le nom de M. Pierre, pilote une 350 équipée d'un compresseur Cozette. Le catalogue de 1925 est réduit à la 175 et à la 350, en attendant un accord avec Henri Dresch. En 1926 les deux fondateurs de DFR, s'associent avec Henri Dresch aussi spécialiste de la moto, qui rationalise les méthodes de fabrication pour diminuer les tarifs de vente et augmenter la diffusion.

Puis Dresch devient le patron de DFR, avec Désert comme Directeur commercial et De Font-Réaulx directeur technique. A partir de 1929 les deux marques se confondent, les modèles sont identiques mis à part le logo et la couleur du réservoir. En 1931 apparaît la 500 cm^3 avec cadre en tôle emboutie et un moteur Dresch étudié par de Font-Réaulx, celui-ci quitte le groupe en 1932 pour créer DAX : c'est la fin des motos DFR.

DOLLAR

En 1924 la firme Delachanal constructeur de mécanique de précision et des bicyclettes « Omnium & Spencer », qui a des ateliers à Charenton, décide de fabriquer des motos en créant la marque « Dollar » avec comme emblème une tête d'indien. La première Dollar est une 125cm^3, moteur 4 temps Moser, 2 vitesses et transmission par courroie, suivie des 175 et 250 en 1925. En 1927

la société transfère ses ateliers à Joinville-le-Pont, et présente une 350 à moteur Chaise avec arbre à cames en tête. Dollar connaît une période de succès de 1928 à 1932, la 350 est utilisée par l'armée, la gamme va de 100 à 500 cm^3 avec même une 750 4 cylindres en V. Les 100 cm^3 catégorie BMA *(Bicyclette à Moteur Auxiliaire)* sont appelées « Mobylette » en 1931. Les cadres des Dollar sont en acier matricé, certaines ont une suspension arrière et une transmission

par arbre, la finition peut se faire à la demande *(réservoir chromé...)*. Mais à partir de 1933 le marché de la moto devient difficile, la firme endettée est reprise par OMI (Omnium Métallurgique et Industriel) la marque Dollar subsiste jusqu'en 1939 avec ses 250 et 350 à moteur Chaise.

DRESCH

La première Dresch apparaît en 1923 dans la course Paris/Nice, pilotée par son créateur Henri Dresch *(avec le pseudonyme de VACHET)*. En 1925, Henri Dresch rachète une petite marque « Le Grimpeur », qui assemblait des motos équipées de moteur MAG, puis il s'installe à Paris, s'associe avec Pierre de Font-Réaulx et les motos Dresch deviennent une marque importante. La publicité annonce : 12 000 motocyclistes satisfaits pour l'année 1929. La MS604 une 250 4 temps avec moteur MAG fabriquée sous licence, est le modèle le plus diffusé suivi de la 350 MS30 équipée de série avec compteur de vitesse, avertisseur, montre et siège passager. La série « National » est présentée en 1930 avec cadre en tôle emboutie et transmission par cardan. En 1932 la raison sociale devient la MACAM *(Manufacture d'Armes et Cycles des Arts et Métiers)*, et redevient Dresch Motor SA après le départ de Pierre de Font-Réaulx en 1933. La production Dresch a été très vaste, des vélomoteurs de 98 cm^3 aux 750 4 cylindres. La « Monobloc 500 », sera la dernière Dresch commercialisée jusqu'en 1939.

D.S. MALTERRE

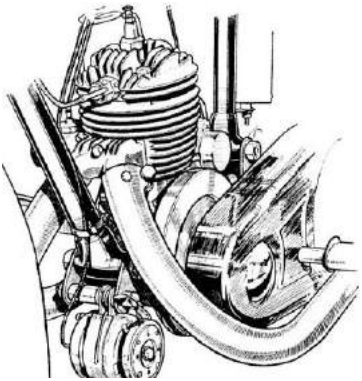
Entreprise créé par Debladis et Sigrand et les frères Malterre en 1920, cette marque fabriquait des 350 et 500 cm^3 équipées de moteur « maison ». Puis de 1949 à 1956 la gamme est composée de petites cylindrées de 100, 125, 150,

et 175 motorisées avec des moteurs Ydral 2 temps, et quelques 250 à moteur AMC 4 temps. En 1955 une voiturette est réalisée avec moteur Ydral, mais le projet n'est pas viable à cause du prix de revient excessif.

DURANDAL

Marque fondée à Dijon *(près des usines Terrot)* en 1926 par Philippe Ulbérich ingénieur créateur. La fabrication limitée à environ 1 000 motos, est d'une très grande qualité, avec des solutions originales et une finition soignée. Les cadres sont en tôle emboutie assemblé par boulons, et étudiés pour recevoir des moteurs d'origine différente. Les premières Durandal sont équipées de moteur Train ou Harrissard, et ensuite de moteurs Chaise, Rudge, Sturmey-Archer et Zurcher. Les 500 sont motorisées avec le moteur d'origine anglaise Sturmey-Archer, et se distinguent dans plusieurs compétitions : Paris/Nice 1927, la montée du Salbert *(Suisse)* en 1932. En 1931, Philippe Ulbérich réalise une suspension avant par des ressorts coulissant dans des tubes télescopiques : solution qui avait plus de vingt ans d'avance. Mais cette marque méconnue et de haute technicité, disparaît en 1934.

DUTEN



Ce fabricant de moteur, spécialiste du 2 temps « rotatif » a réalisé en 1931 une moto de 230 cm3 dénommée « Type Armée », mais qui ne fut pas retenue par les militaires. Le moteur très élaboré avait un double échappement, et un système d'alimentation par distributeur rotatif. La conception des motos DUTEN ressemblait aux Dé-Dé. Les motos ROCHESTER, étaient motorisées par des moteurs Duten.

ELF

En 1978, le groupe pétrolier français ELF présente une moto de compétition conçue par André de Cortanze, et animée par un moteur Yamaha 4 cylindres de 750 cm3. Cette Elf-X, est remplacée par la Elf-E dotée de moteur Honda 1 000 cm3 avec suspension arrière monobras, prévue pour les courses d'endurance type Bol d'Or. Se succède les Elf-2, Elf-3, Elf-4, Elf-5 avec des suspensions avant type McPherson, toujours avec des moteurs Honda 500 à 3 ou 4 cylindres. Une Elf-3 termine 9ème au championnat du monde 1986. La dernière apparition d'Elf sur un circuit sera en 1990, avec un side car conçu par Alain Michel qui remporte le Grand Prix après avoir été 3 fois champion du monde dans cette catégorie.

FAVOR

Société gérée par les frères Guillaume, à Chamalières près de Clermont-Ferrand pour construire des motocyclettes. La première Favor en 1923, est une 125 à moteur Chevillard, puis la gamme s'élargit avec des 350 à moteurs Jap latéraux ou Blackburne culbutés. En 1930, Favor réalise une 350 avec un bloc-moteur Staub, et une transmission par arbre. Après les difficultés de la guerre, la marque renait avec un vélomoteur et une 250 cm^3 à moteur AMC, puis les 50 cm^3 vont être la principale production. De vaines tentatives d'accords avec Benelli, Gima et Motobloc, n'évitent pas l'arrêt d'activités de cette entreprise en 1955.

FOLLIS

Fabrique de bicyclettes fondée en Italie en 1903, transférée en France en 1922. Après la deuxième guerre, Follis connut une période d'expansion avec la fabrication de bicyclettes et de motos de petites cylindrées équipées de moteur Ultima ou Ydral. En 1957 il en a été construit 3 033 175 exemplaires. Vers 1956 François Follis conclu un accord avec Gnome et Rhône, et construit des machines de cette marque ; une 175 pilotée par Joseph se fait remarquer dans plusieurs compétitions. Les cycles et tandems Follis très réputés, étaient surtout utilisés par les cyclotouristes, cette fabrication s'est poursuivi jusqu'en 2007.

175 cm3 FOLLIS restaurée

FRANCAISE-DIAMANT

Marque créée en 1902, intégrée au groupe des Établissements Gentil et Cie vers 1922 [Alcyon], devient la société Alcyon-Lucer en 1958, et disparaît en 1959. La fabrication ressemble aux modèles Alcyon.

G.I.M.A.

Le Groupement Industriel Métallurgique et Automobile, à Chamalières (63), fabrique des motos de petites cylindrées de 1947 à 1954 équipées de moteurs A M C ou YDRAL de 125 et 175 cm³. Deux auvergnats passionnés de motos, les

frères Gonzalez, tentent de relancer cette marque en présentant au Mondial 2005 une 125, mais la fabrication n'a toujours pas démarré en 2008.

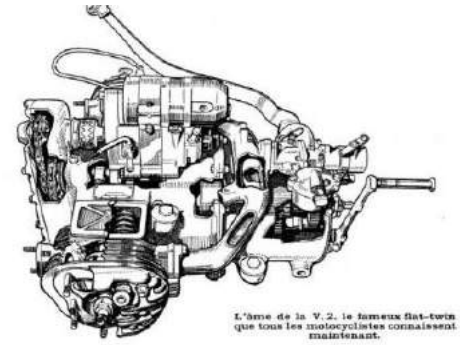
GITANE

Marque déposée à Nantes le 5 juillet 1928 par Marcel Brunelière forgeron à Marchecoul et fabricant de bicyclettes depuis 1925. Surnommé « le Gitan », il se lance dans la construction de vélomoteurs et de motos en 1950. Les 50, 100, 125 et 175 sont équipées de moteurs Ydral, Vap, Mistral, Sachs...En 1969, un accord est signé avec la société italienne Testi, pour réaliser un cyclomoteur sportif, et une 125 « Champion » avec cadre double berceau, bloc Minarelli 6 vitesses, qui font la renommée de Gitane-Testi.

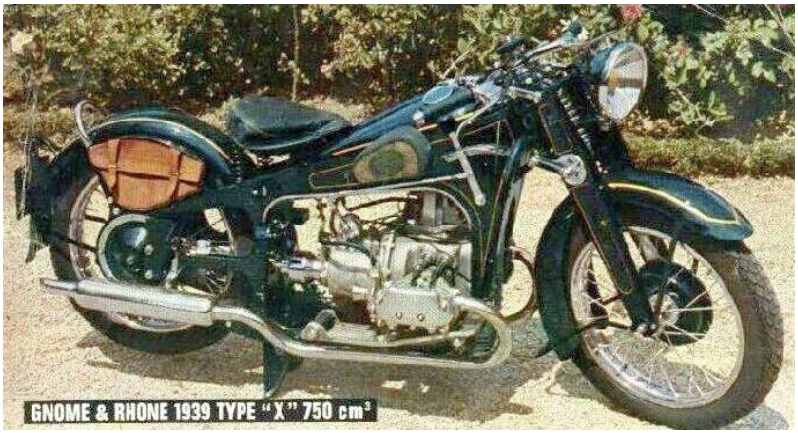
Les vélos Gitane utilisés par Anquetil, Hinault, Fignon etc. ont remporté un grand nombre de compétitions, dont 10 fois le tour de France.

GNOME & RHONE

La société des moteurs Gnome & Rhône, est le résultat de l'absorption en 1915 de la Société Industrielle des Moteurs Le Rhône, par la société Gnome. Louis et Laurent Seguin, avaient acquis la licence des moteurs à pétrole de la firme allemande Motoren Fabrik Oberursel, qui devait s'appeler le GNON, ce qui deviendra Gnome ! Ils fondent à Gennevilliers la société des Moteurs Gnome, ou ils construisent des moteurs pour bateaux et automobiles avant de créer en 1905 un moteur rotatif en étoile. En 1910, ce moteur permet à Henri Farman de dépasser 100 Km/h sur un avion Voisin. La société des moteurs Le Rhône, construisait aussi des moteurs industriels depuis 1897 ; en 1909, Louis Verdet étudie des


L'âme de la V. 2. le fameux flat-twin que tous les motocyclistes connaissent maintenant.

moteurs de 7 et 9 cylindres en étoile de conception plus conventionnelle que celui des frères Seguin. Après la fusion des 2 sociétés, la production avec la technologie de Louis Verdet, dépasse 25 000 moteurs, utilisés sur les avions de la première guerre mondiale. Puis en 1921, G & R achète la licence Jupiter de la Bristol Aéroplane Company. Les moteurs G & R de 7 et 14 cylindres en étoile, sont utilisés par plusieurs constructeurs d'aéronautique jusqu'en 1940. Après la fin de la première guerre mondiale, la diminution des commandes pour l'armée, incite la société G & R à se diversifier vers la production de motocyclettes. En 1921, elle rachète la licence des motos britanniques A B C Motors crées par Granville Bradshaw et en 1923, les motos sont conçues en France : des 175 2 temps, et des 500 monocylindres à soupapes latérales. Puis la gamme s'étoffe avec des 250, des 300, des 500 à soupapes latérales ou culbutées. En 1931 apparaissent les cadres en tôle emboutie, et les moteurs flat-twin de 500 cm3 des types V2 et CV2. Les 750 et 800 cm3 sortent en 1935, de performances modestes mais robustes elles sont souvent attelées à un side-car, et utilisées par l'armée, la police et les livreurs de journaux. En 1940, la X40 (750 culbutée) est destinée à l'escorte présidentielle ; produite à une centaine d'exemplaires, elle reste en service jusqu'en 1952 après avoir escorté E. Lebrun, Ph. Pétain, Ch. de Gaule, et V. Auriol. Pendant la Seconde Guerre, la 800 AX2 est fabriquée par les usines Terrot à Dijon et utilisée par la Wehrmacht. En 1945, après la destruction des usines par les bombardements, l'entreprise est nationalisée pour former la SNECMA *(Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Avion)*. La production des grosses cylindrées est abandonnée au profit de 100, 125, et 175 cm^3 avec un cadre classique en tube. Ces petites motos concurrentes des Motobécane, des Peugeot, des Monet-Goyon et des Terrot, avaient une très bonne réputation. Une sous-marque est créée en 1954 « Motavia », pour les cyclomoteurs, mais la production des motos Gnome & Rhône cesse définitivement en 1959.



GRIFFON

La première Griffon de 1902, a un moteur Zedel bicylindre de 615 cm³, qui se distingue dans la course du Mont Ventoux. D'autres modèles sortent ensuite comme la 250 ci-contre. Rachetée par Peugeot en 1932 *(groupe France Motor Cycles)* qui utilisera le nom jusqu'en 1955, pour une série de vélomoteurs 125.

GUILLER

La société des cycles Guiller a été fondée en 1922 à Fontenay-le-Comte, et a vendue plus de 2000 vélos avant de construire des motos en 1928, vendues sous la marque ORIGAN. La gamme comprend des 175 et 250 équipées de moteur Madoz 2 temps et des 350 à moteurs Chaise 4 temps. La crise de 1929, contraint Guiller à se concentrer sur la production de bicyclettes et de B M A. En 1946, Guiller renait avec la production de 125 et 175 équipées de moteurs AMC ou Ydral. En 1951 les frères Guiller construisent sous la licence italienne Moretti, un scooter qui ne sera fabriqué qu'à 1500 exemplaires : les cadres sont importés d'Italie, les moteurs sont des 125 et 175 AMC.

HELYETT

Manufacture de cycles créée en 1919 par les frères Picard, à Sully-sur-Loire. Vers 1930, Helyett sort une moto avec un moteur Jap, bicylindre en V de 750 cm³. A partir de 1936, la production est concentrée sur des vélomoteurs de 100 cm³, à moteur Sachs. Dans les années cinquante, cette marque fabrique des 100, 125, et 175 cm³ motorisés avec des moteurs Ydral, AMC, et Aubier-Dunne. Les cycles Helyett, se sont distingués dans plusieurs tour de France, et étaient utilisés par Robic, Anquetil, Koblet...

HIRONDELLE

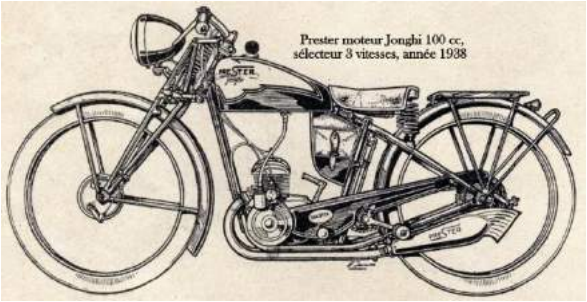
Très ancienne marque de bicyclettes, rachetée par la Manufacture d'Armes et Cycles de Saint-Etienne en 1888. De nombreuses 125 et 175 ont été commercialisées et quelques scooters, de 1952 à 1961, avec des blocs moteurs Ydral.

125 Hirondelle moteur Ydral

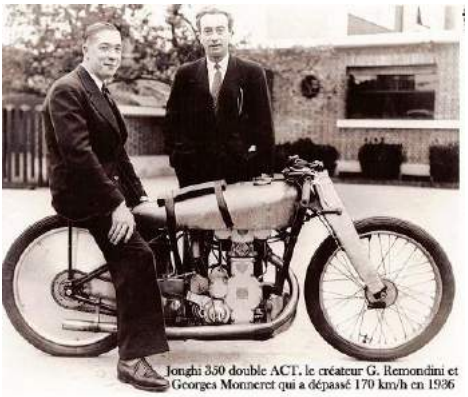
HURTU

La Compagnie des Automobiles et Cycles Hurtu, d'abord installé à Albert dans la Somme, a fabriqué des motos à partir de 1903, et aussi des vélos, des autos et des machines à coudre. Ensuite à Paris, de 1948 à 1956, construction de cyclomoteurs de 49 cm³ à moteur Vap, de vélomoteurs 125 à moteur Aubier-Dune 2 temps, et de 175 à moteur AMC 4 temps culbuté.

JONGHI



En 1926, un ingénieur italien Guiseppe Remondini réalise une 350 à bloc moteur latéral qui connaît quelques succès. Le financier argentin Tito Jonghi impose son nom et le transfert des activités en France en 1932, mais en 1933 l'entreprise est en difficulté. Les frères Eichel propriétaires de la marque Prester s'associent à Remondini : d'où la marque Prester-Jonghi jusqu'en 1939. Les 250 et 350 connaissent des succès sportifs mais leur diffusion est insuffisante pour rentabiliser l'entreprise ; ce sont les BMA et les vélomoteurs qui font rentrer les bénéfices indispensables *(l'auteur de cet ouvrage, a possédé une 100* cm^3 *Prester identique à celle de la photo ci-dessus, officiellement un Vélomoteur mais très performant pour l'époque avec un sélecteur au pied).* Suite au décès des frères Eichel déportés pendant la guerre, la société est reprise par la S.A.T.A.M. fabricant de pompes à carburant et de réfrigérateurs. A partir de 1945, le nom de Prester disparait, les 125 sont très performantes, le type E50 sera diffusée à 12 000 exemplaires. Pendant la guerre, Remondini conçoit un moteur de 34 cm3 adaptable sur vélo construit par Monet Goyon : le Motorox. En 1947 Remondini réalise une 125 à ACT qui atteint 110 Km/h avec laquelle le fils de Guiseppe bat 8 records de vitesse. Cette machine gonflée en version Sport, a été utilisée par J. P. Beltoise à ses débuts, et a connue de nombreux succès en compétition. La 125 ACT est diffusée à seulement 500 exemplaires à cause de son prix très élevé : 185 000 F en 1951 contre 145 000 F pour une 125 Peugeot. Une 250 2 temps dérivée de la 125 est présentée au salon 1951, moto de caractère utilitaire produite à 1 200 unités. Enfin en 1953 Jonghi sort un scooter à roues de moto, qui réunit la protection d'un scooter et la tenue de route d'une moto, avec fourche avant tirée comme les autres modèles de la marque, et qui sera commercialisé jusqu'en 1957.

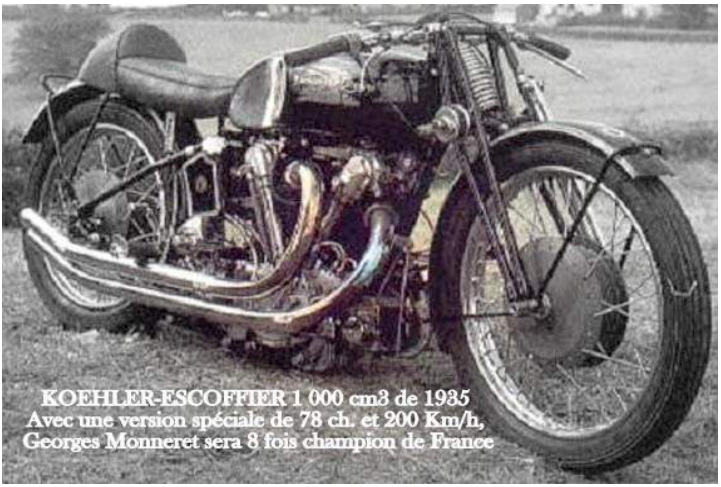

Jonghi 350 double ACT, le créateur G. Remondini et Georges Monneret qui a dépassé 170 km/h en 1936

JUERY

Charles Juéry, constructeur à Paris entre 1930 et 1939, de triporteurs de livraisons à pédales. Et motorisés, avec des moteurs Ultima ou Chaise de 350 et 500 cm³, puis quelques motos 125 et 175 de 1945 à 1963.

KOEHLER-ESCOFFIER

Marque créée en 1912 à Lyon, par Marcel Koehler ingénieur et Jules Escoffier ancien mécanicien, et pilote chez Magnat-Debon. Après la mort de Jules Escoffier, la marque est rachetée par Raymond Guiguet, ingénieur-mécanicien, en 1922. La première moto est une 500 culbutée V-Twin, baptisée « *Mandoline* » puis suivent des 500 monocylindres, et des 1000 bicylindres à 4 soupapes. Malgré quelques succès en course, les K-E de fiabilité incertaine, ont un volume de vente très faible, la situation financière de Guiguet est désastreuse, ce qui le contraint à conclure un accord avec le dirigeant de Monet-Goyon. A partir de 1929, les K-E sont construites à Macon avec des machines-outils et un personnel plus qualifiés. Raymond Guiguet modernise la 500 Sport et améliore sa technologie de fabrication. En 1930 cette moto remporte le titre de champion de France et un record du tour à Montlhéry à 162 Km/h. La gamme comprend des 100, des 175, des 250, des 350, des 500 et 1 000 qui sont commercialisées sous la

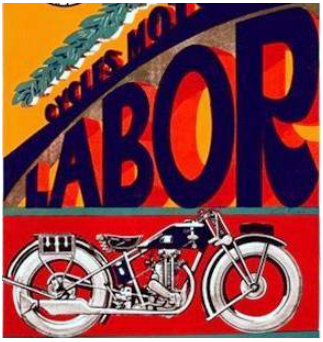

KOEHLER-ESCOFFIER 1 000 cm3 de 1935
Avec une version spéciale de 78 ch. et 200 Km/h,
Georges Monneret sera 8 fois champion de France

marque Koehler Escoffier jusqu'en 1940. Le moteur bicylindre en V étudié par Raymond Guiguet, est considéré comme une des plus belles mécaniques de l'époque, avec le 1 000 Vincent HRD britannique. A partir de 1945, la production est ciblée sur des vélomoteurs, équipés de moteur Villiers de 125 cm3, qui sont commercialisés sous les deux marques. En 1951 l'entreprise est absorbée par le groupe Peugeot/Automoto, et disparait définitivement en 1957.

LA PANTHERE (SMAC)

600 motos ont été assemblées par la Société Manufacturière d'Armes et Cycles de Saint-Etienne, au cours des années 1920. De cylindrées différentes, elles étaient équipées de moteurs LMP, Villiers et Zurcher. SMAC Motorcycles était surtout un fabricant de bicyclettes.

LABOR



Marque créée en 1908, par Maurice de Clèves à Neuilly-sur-Seine, sous le nom de Labor-Motos, et transférée ensuite à Courbevoie. Labor fabriquait des vélos à cadre renforcé depuis 1900, qui ont gagné de grandes course comme Paris-Roubaix en 1922. Différents modèles de motos, équipés de moteur 2 temps ou 4 temps de 100 à 250 *cm³* sont réalisés sous la direction d'Edmond Gentil. Labor-Motos est intégré à la marque Alcyon en 1924, et rachetée par Peugeot en 1960. *(Voir Alcyon).*

LE GRIMPEUR

Quelques motos de cylindrées variables ont été commercialisées sous cette marque avant la fusion avec DRESCH en 1926.

LIBERIA

Le fondateur de cette importante entreprise familiale méconnue est Antoine Biboud, serrurier, puis Directeur chez Magnat-Debon. En 1920 il achète un magasin de cycles à Grenoble, et choisi le nom de « Libéria » comme raison sociale. Les premières motocyclettes sont réalisées en 1929 ; des 250 équipées de moteur JAP, et en 1933 viennent les vélomoteurs BMA avec

moteurs 100 cm³. Aubier-Dune. Cette société fabrique en plus, beaucoup d'accessoires : les dérailleurs Cyclo, des plateaux, des moyeux, des roues libres, des freins, des pièces de cadre, des fourches, les carburateurs AMAC, des éclairages électriques, et les boîtes de vitesses Staub *(Libéria est aussi fournisseurs des constructeurs automobiles, fabrique de l'outillage, des machines à coudre, et possède un atelier de chromage et d'émaillage).* A la reprise des activités en 1945, Liberia se concentre sur la fabrication des deux roues motorisés, avec des 125, 150, 175 et quelques 250, équipés surtout de moteurs Ydral et AMC. La demande est importante, la fabrication est de bonne qualité et les bénéfices s'accroissent jusqu'en 1958. En 1954 la production atteint environ 2 000 machines, dont la moitié sont des cyclomoteurs, et quelques scooters légers à grandes roues. Le « top modèle » de Libéria est en 1956 le type Y, cadre en tube carré ultra léger, réservoir caréné, selle biplace, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, bloc moteur Ydral avec sélecteur au pied ; moto élégante et performante mais de diffusion confidentielle malgré une version destinée à la police. En 1957 et 58, la production diminue car les ventes sont insuffisantes à cause du prix élevé des Libéria, et du réseau commercial rarissime. L'année 1959 annonce le déclin des marques de moto françaises, Libéria résiste avec quelques cyclomoteurs, des karts, des tondeuses à gazon, et même des balayeuses. La dernière moto est une 175 Ydral vendue en 1963, considérée comme une des dernières motos françaises. Libéria continue jusqu'en 1986, à produire des cyclomoteurs et des 2 roues motorisés à vocation utilitaire pour le commerce et l'industrie, et jusqu'en 1995 des vélos qui participent à plusieurs tours de France, et surtout des VTT. En 1980 Libéria est le seul fabricant français de Moutain-Bike, et réalise le premier vélo électrique le « Vélectric ». Un des fils d'Antoine, Gérard Biboud, sera le dernier PDG de la société jusqu'en 1996.

125 Libéria "horizontal" 1957

LOUIS CLEMENT

Pionnier de l'aviation, Louis Clément réalise une moto très élaborée en 1919. Son moteur est un bicylindre en V avec une seule culasse et un seul ACT, la boîte à 3 vitesses est incluse dans le carter moteur, et les transmissions par chaînes sont sous carters étanches. Le cadre est en tole emboutie, les roues interchangeables ont des flasques en aluminium, avec des moyeux à broches. Mais cette mécanique remarquable, fut un échec commercial car son prix était très disuasif par rapport à la concurrence.

LUCER

Important fabricant de vélos et de cyclomoteurs à Hazebrouck dans le Nord, 25 000 bicyclettes en 1958. La gamme comprend des vélos d'enfant, des vélos de tourisme, des vélos de course, des cyclomoteurs à moteur VAP, et quelques motos 175 avec bloc-moteur Ydral. Lucer absorbe la marque Alcyon en 1959, et augmente encore sa production : le VéloVap est le concurrent direct du légendaire Vélosolex, le Triton a un cadre en tôle emboutie, la Lucerette comprend une dizaine de version différentes.

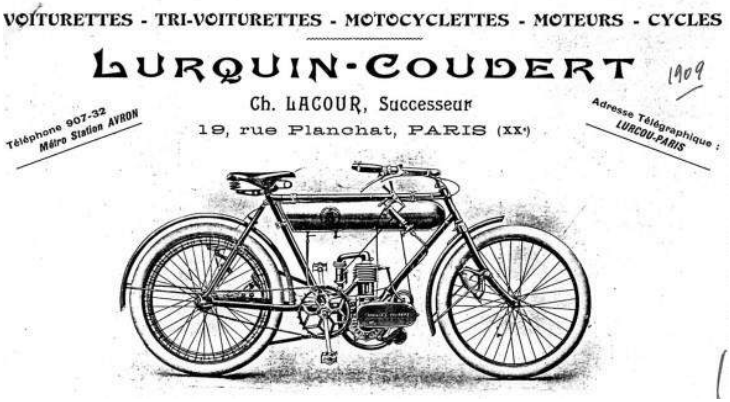
LUCIFER

Lucifer ou Génial Lucifer, était une marque de vélos et de motos vendue par Mestre & Blatgé. Cette entreprise très importante vendait tout ce qui concerne : l'auto, le vélo, la moto, l'outillage, la chasse, la pêche et même les appareils ménagers. Ce magasin était Avenue de la Grande Armée de 1902 à 1956. Les vélos Lucifer ont été utilisés par plusieurs champions cyclistes. La « Motoreinette » était un vélomoteur de 100 cm^3. avec transmission à courroie, vitesse 30 km/h.

LURQUIN-COUDERT

Marque de la Compagnie de Paris en 1899, reprise par Ch. Lacour en 1904, et rachetée par Emile Train en 1914. D'abord production d'un tricycle, avec 2 roues avant, actionné par un moteur monocylindre qui entrainait la roue arrière par une courroie. Puis toute une gamme de motos de puissance différentes, mais toutes motorisées par des moteurs maison.

La production L-C comprenait : des moteurs de motos, des moteurs marins, des moteurs industriels, des motopompes, des cycles, des trivoiturettes, et des voiturettes à partir de 1906. L-C a été un précurseur avec une moto à suspension arrière dès 1908.



MACQUET

Louis Macquet, possède une petite usine à Armentières, ou en 1951 il réalise un genre de triporteur le « Motocar » : c'est un scooter AGF sur lequel il a greffé une caisse utilitaire (comme les tri Vespa italien). Il construit aussi quelques motos avec moteur Ydral 175, et réalise un prototype avec le carburateur à l'avant et l'échappement à l'arrière, avec lequel Georges Agache se classe 3ème en 175 au Bol d'Or 1951. En 1953, une Macquet se classe 5ème toutes catégories, avec un moteur qui avait des ailettes en cuivre. En 1954, la marque est reprise par AGF.

MAGNAT-DEBON

La manufacture est fondée en 1893, à Grenoble, par Joseph Magnat horloger et génial inventeur et Louis Auguste Debon mécanicien, pour fabriquer des bicyclettes. En 1901, Antoine Biboud entre dans la société, qu'il quittera en 1913 pour créer la marque Libéria. La première moto sort en 1902, équipée d'un moteur De Dion Bouton de 248 cm^3 développant 2 HP. Un jeune ouvrier, Jules Escoffier, participe à cette réalisation ; il devient rapidement pilote, puis metteur au point jusqu'en 1920 ou il quitte Magnat-Debon pour s'associer à Marcel Koehler. Le premier moteur M-D est un 331 cm^3, étudié par le polytechnicien suisse Arthur Moser, qui devient le directeur technique. Le Touring Club de France décerne deux médailles d'or à la manufacture en 1905, pour un changement de vitesses à rétropédalage, et pour un système de freins sur jantes en acier forgé. En 1906, M-D réalise une fourche élastique, qui est probablement à l'origine des fourches télescopiques généralisées sur toutes les motos 40 ans plus tard. A partir de 1913, la gamme comprend des nouveaux moteurs à soupapes en tête, monocylindre ou bicylindre en V. En 1921, un industriel nommé Alfred Vurpillot, suite à des tractations boursières très compliquées, devient propriétaire des marques : Terrot et Magnat-Debon. La production des deux marques est désormais identique, sauf pour la décoration, et quelques modèles M-G qui n'auront pas d'équivalent chez Terrot (« Alpina » et « BCSS »). Le groupe est absorbé par Peugeot-Indénor en 1957, et les deux marques disparaissent définitivement en 1962.

MAGNAT-DEBON 350 latérale 1930

MAJESTIC

Marque créée en 1929 par Georges Roy mécanicien à l'esprit très inventif. Ce type de moto de conception d'avant-garde, est l'aboutissement d'une étude faite en 1923, qui s'appelait New Motorcycle : cadre composé de deux longerons, transmission par arbre, habillage intégral en tôle. La Majestic a été construite à seulement 100 exemplaires, l'entreprise a été absorbée par l'Omnium Métallurgique et Industriel, qui possédait également les marques Dollar et Chaise. *(un modèle est exposé au Musée d'Andorre).*

« MAJESTIC » 350 de 1930.

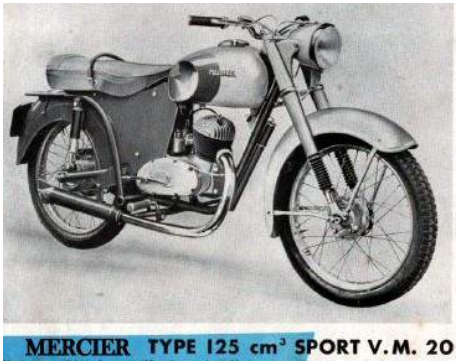
MANURHIN

La Manufacture de Machines du Haut-Rhin, fabriquait des armes, des munitions, des machines-outils et des appareils de contrôle. En 1956, les dirigeants achètent la licence du scooter Hobby de DKW, qui va être produit avec les méthodes les plus modernes du moment. *(Machines-outils spéciales, tolérance de l'ordre du micron, peinture automatique électrostatique, moteurs*

contrôlés au banc d'essai, scooters essayés sur piste). Le scooter Manurhin est maniable, silencieux, fabriqué à 14 000 exemplaires en 1957, troisième rang derrière les deux leaders Vespa et Lambretta. Caractéristiques : cylindrée 75 cm^3, roues de 16 pouces, suspension avant télescopique, suspension arrière par bras oscillant et blocs de caoutchouc, poids 77 kg, mais son succès est dû surtout à sa transmission automatique.

MAUCOURANT

Pilote motocycliste et bon metteur au point, il était surtout connu pour les culasses qu'il commercialisait sous le nom de « Super-culasse ». Les ailettes étaient disposées de façon à ramener l'air vers la bougie, afin d'améliorer le refroidissement. Ces culasses ont été utilisées sur les moteurs Ydral, et sur des motos Peugeot, Gnome et Rhône, et Follis. Maucourant fabriqua aussi quelques vélomoteurs et motos légères.

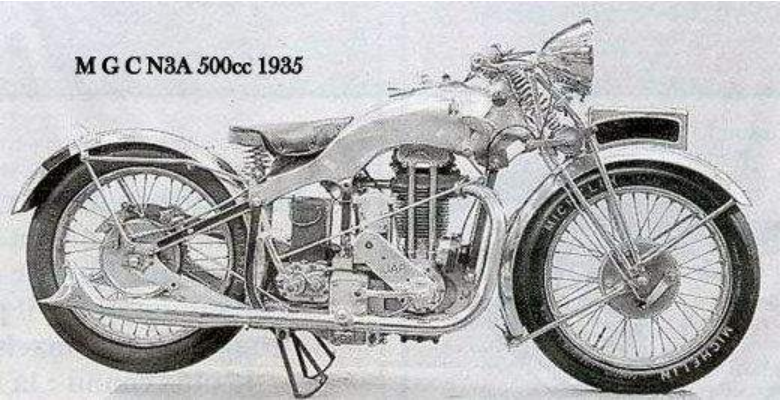


MERCIER

Fabricant de cycles à Saint-Etienne, marque utilisée par Antonin Magne et Raymond Poulidor. A fabriqué des cyclomoteurs et des motos de 1950 à 1959, qui utilisaient des moteurs Ydral.

M G C

Société fondée en 1928, par Marcel Guiguet Corbelin, qui réalise un prototype de moto avec cadre poutre en alliage d'aluminium (Alpax), et répartiteur de freinage avant/arrière. Sensationnelle présentation à la foire de Lyon en 1929, la gamme comprend des 250, 350 et 500 équipées de moteur



JAP anglais ou de moteur Chaise. En 1931, Marcel Guiguet présente une 500 qui réunit l'élégance, une tenue de route et un freinage remarquable, mais les ventes sont difficiles à cause de la crise. Les dernières MGC sont vendues jusqu'en 1937, d'autres prototypes sont étudiés et Marcel Guiguet restera un novateur de l'industrie motocycliste.

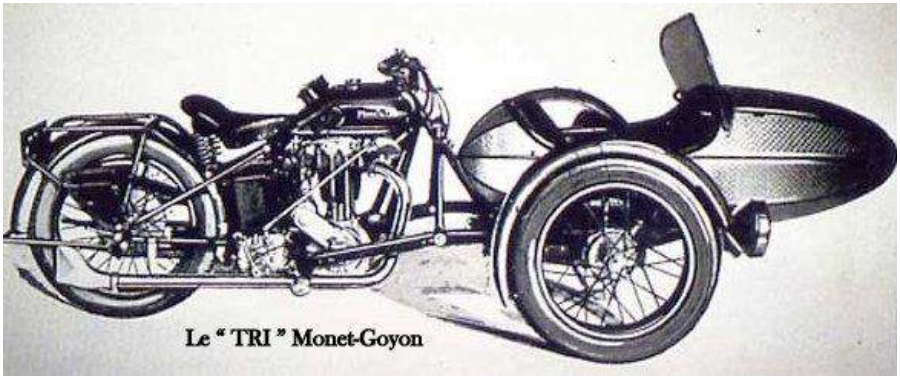
MILLET

Félix Millet (1844-1929), ingénieur des Arts et Métiers, dépose en 1887 un brevet pour un moteur rotatif en étoile à 5 cylindres, et en 1893, il réalise une motocyclette avec ce moteur disposé dans la roue arrière et des suspensions avant et arrière, mais la complexité de fonctionnement, et la tenue de route très aléatoire, ont été fatales à sa diffusion. Le moteur de 1925 cm^3, qui consommait un litre de pétrole pour 40 km, avait les performances d'un Vélosolex. Un exemplaire de cette machine, est exposé au lycée Hippolyte Fontaine *(génial électricien)* à Dijon.

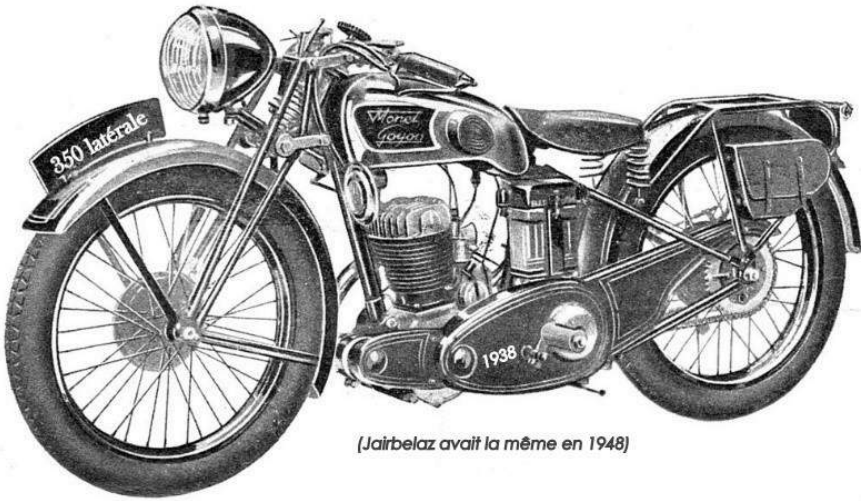
MONET-GOYON

L'origine de cette marque, se situe à Macon ou en 1902, Cyrille Monet ouvre un commerce de cycles. En 1907 il diffuse un changement de vitesses par rétropédalage et conçoit une moto de 250 cm³. Son fils Joseph, étudie un moteur rotatif 6 cylindres, et une voiturette. En 1917, il s'associe à Adrien Goyon, pour fabriquer la voiturette Monet et un tricycle mu par les mains : le « Vélocimane » qui va connaître un énorme succès auprès des mutilés de la guerre de 1914 *(5 modèles différents seront vendus jusqu'en 1947)*. Un moteur dit moto-roue *(licence Wall Auto Wheel)* est adapté au Vélocimane, puis Monet-Goyon réalise une roue motrice avec moteur 117 cm³ qui sera monté sur « l'Automouche » et le « Véloto ». M-G présente sa première moto en 1922 avec moteur Villiers de 147 cm³, suivi de 250 et 350, et en 1926 M-G utilise des moteurs 350 MAG*. En 1929 Koehler-Escoffier, est absorbé par Monet-Goyon, Marcel Guiguet participe au développement du groupe, avec de nombreux succès en compétition et plusieurs records du monde. A ce moment *(en 1926)* M-G est le deuxième constructeur de motos en France, après Terrot. La série « L » sort en 1933, composée de 250, 350 et 500 soit latérale ou culbutée, avec version « Sport ». Monet-Goyon fabrique aussi des bicyclettes, des tandems, des side-cars, des triporteurs, et un moteur nautique. Une série importante de motos est livrée à la gendarmerie de 1935 à 1939. Après la guerre les activités reprennent grâce au nouveau directeur Marcel Morel : le Motorox moteur adaptable de 34 cm³ conçu par Remondini, sert de base pour une gamme de vélomoteurs de 100 cm³. Les 250 et 350 sont encore commercialisées, ainsi que les triporteurs et moteurs nautiques. En 1950, un accord est conclu avec Automoto du groupe Peugeot, les cycles seront fabriqués à Saint-Etienne. Les vélomoteurs 125, la « Sarlett » *(cyclo carrossé avec suspension Grégoire, moteur de 98 ou 112 cm³)* et le « Pulman » en 1956, ont des difficultés commerciales face à la concurrence.

En 1957, Monet-Goyon devient UNIMECA, qui pour compenser la mévente des 2 roues, va produire des pièces de machines à laver, et des motoculteurs *(Terra de Motostandards)*, puis les cycles M-G sont fabriqués chez Cazenave. En 1959, c'est la fin de ce très important constructeur de motos françaises.


Le " TRI " Monet-Goyon

Motosacoche Acacias Genève ; Monet-Goyon avait l'exclusivité des moteurs 350 et 500 MAG pour la France *(les 250 étaient destinés à Dresch).*



(Jairbelaz avait la même en 1948)

MONOTRACE

Cette étrange moto carrossée, a été concue en Allemagne, mais fabriqué en France par la société Morgan-Monotrace à Saint-Etienne. Le chassis et la carrosserie, sont de conception « automobile », le moteur disposé à plat sous le siège du passager, est un 500 cm^3 latéral refroidi par eau. Pour faciliter le démarrage et les manœuvres, deux petites roues latérales sont actionnées par un levier. Cet engin lourd et emcombrant *(empattement 3 mètres, poids 320 kg)*, neccessite un pilotage particulier. Fabriqué de 1925 à 1929, a participé au Bol d'Or de 1928.

MORS SPEED

Fabricant de side car avant guerre, Speed se reconverti en étudiant un scooter otiginal en 1950. Le cadre est en partie en aluminium coulé, les vitesses sont actionnées par deux pédales, le moteur est un 2 temps de 115 cm3. C'est la société Mors, spécialiste en électromécanique, qui va construire et vendre ce scooter avec un certain succès entre 1952 et 1956.

MOTEX

Voir SAN SOU PAP

MOTOBECANE

Création de la société en 1924, par Charles Benoît, Abel Bardin, et Jules Benezech pour fabriquer la MB1, 175 bicylindre 2 temps *(moteur étudié par Marcel Violet spécialiste du 2 temps)*. Lui succède une série de BMA équipées de moteur de 100 cm³, jusqu'au changement de réglementation en 1945 : les BMA de 100 cm³, sont remplacées par les cyclomoteurs 50 cm³ et les vélomoteurs de moins de 125 cm³. Motoconfort est créée en 1926, pour la sortie d'un modèle de 308 cm³, ce nom sera utilisé pour diversifier le réseau commercial. La première moto, une 250 4 temps sort en 1927, suivie de 350 et 500 équipées de moteur Blackburn ou JAP, le type H2 Compétition développe 28,5 ch. et atteint près de 140 km/h, performance honorable pour l'époque. En 1930, Motobécane réalise ses propres moteurs, la boîte de vitesses est intégrée au bloc moteur, disposition moderne pour l'époque. Trois prototypes exceptionnels sont présentés : une 4 cylindres, une 500 latérale et une 750 ACT. En 1939 « le Poney » vélomoteur de 63 cm³, connaît un certain succès, son moteur ramené à 49 cm³, sera utilisé sur la célèbre « Mobylette, présentée en 1949 et fabriquée à 14 millions d'exemplaires. L'autre grand succès de Motobécane, va être la 125 D45, sortie en 1945, suivie de la Z46C équipée de suspension arrière et d'un très beau bloc moteur culbuté, et d'une 175 commercialisée en 1949. Ces trois modèles connaitront un immense succès populaire, par contre la 350 bicylindre sera un échec commercial. A partir de 1969, la concurrence des constructeurs nippons,

provoque des difficultés financières. Motobécane présente une série de 125 bicylindres 2 temps de haute technologie : cylindre en aluminium revêtu de chrome dur, allumage électronique, suspension originale avec une tenue de route remarquable, mais les tarifs trop élevés en feront la 125 la plus chère du marché. En 1972, la 350 3 cylindres dérivée d'un modèle Kawasaki, sera aussi un échec commercial. En 1983, Yamaha prend la majorité des actions ; Motobécane devient MBK, l'usine continue la fabrication des cyclomoteurs et des scooters, vendus avec le nom de MBK ou de Yamaha.

Dernière 125 en 1980 - bicylindre 2 temps, 5 vitesses

MOTOBLOC

La Société Centrale de Constructions Mécaniques de la Moto Bloc, à Vichy existe en 1948, et va fabriquer des motos légères, des vélomoteurs, des scooters, et surtout des cyclomoteurs du type Mobylette de 1952 à 1959. Les 125 et 250 sont équipées de moteurs AMC, les cyclos de 44 cm^3 ont des moteurs Villiers, en 1954 le scooter Sulky a une cylindrée de 65 cm^3. Cette production est aussi commercialisée sous le sigle Rivat-Sport Industries.

MOTOCONFORT

Voir MOTOBECANE

MR (Mandille & Roux)

La marque parisienne M R (1925 / 1956) était connue pour ses motos à petites roues équipées de moteurs Sachs, de BMA de 100cm³ Aubier Dune et de quelques scooters.

NEW-MAP

Marque bien française, fondée en 1898 par Joseph Martin à Lyon, d'abord pour fabriquer des cycles et de la sous-traitance. Paul Martin, fils du fondateur créa la raison sociale New-Map *(Nouveau Martin Paul)* en 1926, pour construire une gamme de moto de 100 à 600 cm³, qui utilisait des moteurs de provenance très diverse : AMC, Aubier-Dune, Black-Burne, Chaise, JAP, Madoz, MAG, Sachs, Ydral, Zurcher. Les New-Map, sont des motocyclettes chères, construites en petite série dans des ateliers modernes, elles ont une réputation de qualité et de modernisme. Pour augmenter les ventes, quelques New-Map sont vendues avec le sigle Paul Martin *(comme Motobécane et Motoconfort)*. New-Map n'a jamais fabriqué de moteurs, mais conclu un accord avec son voisin Ultima, qui réalise ses moteurs, New-Map construisant uniquement la partie cycle. Les dernières New-Map seront vendues en 1950.

NEW-MOTORCYCLES

Cette moto exceptionnelle a été réalisée par Georges Roy en 1924. Le cadre et la fourche sont en tole d'acier formée et assemblée par rivets. Les moteurs utilisés étaient des Chaises 350 ou 500 à soupapes culbutées, ou des Mag et des Jap. Cette base va devenir la « Majestic » en 1929.

NOUGIER

Les frères Nougier sont deux génies de la mécanique, et construisent des motos de compétition qui vont défier les plus grandes marques sur les circuits du monde entier. Ils réalisent leurs machines dans un atelier familial à Saint-Andiol (près d'Avignon) de 1937 à 1972. La « Tournevis » dessinée en 1939 fut une grande réussite, en 1946 elle remporte le Grand Prix d'Avignon, et termine deuxième l'année suivante derrière une Guzzi d'usine pilotée par Anderson. Jean Nougier utilise d'abord des bases de 175 Terrot, puis il construit une 350 et une 500 toujours à double arbre à cames en tête. La dernière est une 250 bicylindre 2 temps à distributeur rotatif, qui sera championne de France en 1972, devant une Yamaha !

ORIGAN

Première appellation des motos GUILLER.

ONOTO

Fabricant de cycles depuis 1906, à Dole, Fernand Bourgeois, commence la production de cyclomoteurs et de motos en 1951. Surtout des 125 et 175, équipées de moteurs Ydral.

PALOMA

La marque Paloma de Saint-Ouen, fabriquait plusieurs modèles de cyclomoteurs très performant depuis 1953. Certains modèles avaient les performances d'une petite moto, dues à l'utilisation des moteurs Lavalette qui était le principal fournisseur de Paloma. Quelques 125 ont été construits avec des moteurs 2 temps René-Gillet. La production des Paloma a aussi été faite chez Cazenave. Le petit scooter Paloma Vispetta de 1962 ressemblait au Lambretta, mais avec un moteur de 49 cm3, sa diffusion resta confidentielle.

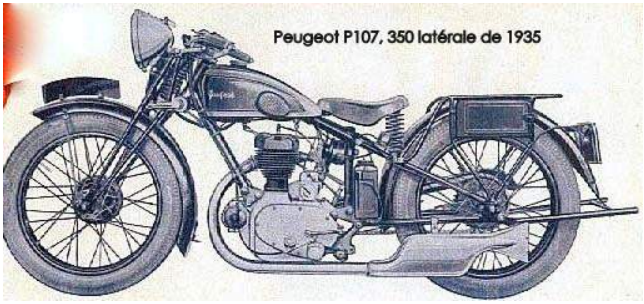
PERREAUX

1er VÉLO MOTEUR-VAPEUR 1870

Louis-Guillaume Perreaux, construit en 1870 à Paris, ce que certains considèrent comme la première moto de tous les temps. Le brevet a été délivré le 16 mars 1869, mais Perreaux a continué d'améliorer son invention jusqu'en 1885. Le prototype était un vélocipède, équipé d'un moteur à pétrole entrainant la roue arrière, et de pédales sur la roue avant. *(Un exemplaire est exposé au musée du château de Sceaux).*

PEUGEOT

La première moto Peugeot est la « Motobicyclette », présentée au salon de Paris en 1901 ; c'est la riposte à la Werner qui connaît une large diffusion. Le moteur ZL de 200 cm^3 est monté en porte à faux devant le pédalier, la transmission se fait par courroie. A partir de 1903, la gamme comprend des 350 et des 500 avec le moteur disposé dans la partie centrale du cadre, emplacement définitif adopté sur toutes les motos. Une 500 bicylindre à double ACT, détient le record du kilomètre lancé à 122 km/h en 1914. En 1926, est créé la Société des Cycles Peugeot, qui regroupe la production des vélos et des motos, et qui va produire jusqu'en 1939 toute une série de motos populaires de 250, 350 et 500 cm^3. Les plus connues seront la P 107, la P 108, la P 110, la 515, et la 517 qui en 1934 bat le record du monde des 24 heures à 118 de moyenne.



Après la seconde guerre mondiale, Peugeot se limite à la fabrication de petites cylindrées, la P 55 (125 2 temps) connaît un succès important, ainsi que le triporteur équipé du même moteur. La 175 dérivé de la P 55, simple et économique, est aussi un succès commercial. Peugeot est alors le premier constructeur de moto devant Motobécane et Terrot, mais l'arrivée des voitures populaires et des scooters, va faire régresser le marché de la moto. La 356 TB 125 bicylindre de 1959, sera la dernière vrai moto Peugeot. Rebaptisée Peugeot Motocycles, avec la participation d'Honda en 1987, les scooters de 50 à 500 cm^3 sont maintenant la principale production de l'entreprise. Dans les années 1950, Peugeot a fédéré ses 3 sous marques (Aiglon, Automoto, et Griffon), en créant la F.M.C. : France Moto Cycles, et en 1959 a racheté Terrot et Magnat-Debon.

Triporteur PEUGEOT TN55, 125 cc, 1954
charge 150 kg, vitesse 50 km/h, 3 l/100

PORTAL - BPS

Entre 1975 et 1984, les motos Portal ont brillé sur les pistes de motocross et de vitesse, remportant plusieurs titres de champion de France en 1977 et 1980. Ces motos étaient construites par la société BPS, créée en 1973 à Villefranche-de-Rouergue (Aveyron) par les frères Portal, les frères Boudet et Marcel Seurat. Tous passionnés de mécanique et détenteurs de plusieurs titres de champion de France de cross. En 1974, 1100 motos sortent de l'atelier, BPS fabrique les cadres et utilise des moteurs Sachs, puis des Morini et des Rotax. En 1975, il y a 7 modèles différents de 50 à 400 cm^3, 1600 motos sont produites, BPS emploie 15 personnes. Une nouvelle usine est construite en 1976, la production continue son ascension jusqu'en 1980. BPS arrête définitivement la production de motos en 1982, après avoir été le premier constructeur français de motos tout-terrain, et avoir vendu plus de 50 000 machines.

PRESTER

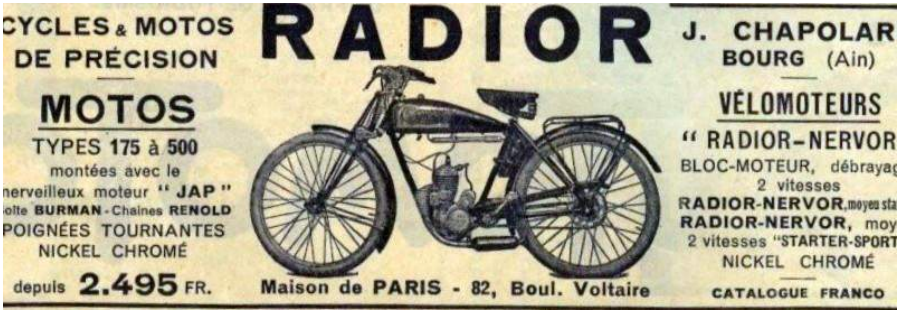
Marque de vélomoteurs et de motos, lancée à Troyes en 1926, puis reprise par les frères Eichel à Courbevoie, qui fusionne avec Jonghi en 1933 *(voir Jonghi)*. Modèles de 98 à 500 cm³ équipés de moteurs Aubier-Dune, Chaise, Train.

PRESTER-JONGHI

Voir JONGHI

RADIOR

Société fondée en 1904 par Joseph Chapolard, pour fabriquer des machines à coudre, du matériel agricole et des cycles. Puis des motos sont réalisées, équipées de moteurs 4 temps Moser, JAP, et de blocs-moteur AMC ou Nervor, après la deuxième guerre.



RATIER

Paulin Ratier était un ébéniste, qui au cours de la guerre de 1914 /18, se spécialisa dans la fabrication d'hélices d'avion, à Montrouge. Cette société rachète en 1954 la CEMEC qui se trouve en difficulté, continue la fabrication de la moto type L7, et commercialise la C8, qui va servir de base à la C6S en 1958. L'insuffisance des commandes provoque la faillite de Ratier, qui est racheté par Thomson CSF, la C6S continue d'être fabriquée avec le logo Ratier. Malgré quelques exemplaires destinés à la police et une tentative d'exportation aux USA, les ventes sont trop faibles et en 1962 la CSF cesse définitivement la production de cette magnifique moto, concurrencée par la BMW R69. La C6S aura été produite à environ 1000 exemplaires, elle avait un moteur bicylindre à plat de 594 cm^3, dérivé du R75 allemand, qui développait 32 cv, et elle atteignait 160 km/h. Elle a été utilisée par la police nationale, et par la gendarmerie pour l'escorte présidentielle, à la demande du Général de Gaulle. Les usines Ratier, établies à Figeac fabriquent des pièces d'aviation, en particulier pour l'Airbus.

RAVAT

Marque créée en 1898 à Saint-Etienne par Jules Ravat. Constructeur de bicyclettes, de tandems, et de motos de toutes cylindrée : 250, 350 et 500 à moteur JAP vers 1932, quelques 100 et 175 deux temps en 1936, et surtout des 100, 125, et 175 à moteur Ydral de 1948 à 1958. Après l'arrêt de fabrication des motos en 1958, Ravat s'oriente vers la production de machines à coudre et de phonographes.

RENE GILLET

Fils de cheminots, René Gillet très jeune s'intéresse à la mécanique. A 18 ans il monte à Paris, où il étudie un moteur adaptable à sa bicyclette avec laquelle il roule en 1897. Sa première moto sort en 1900, c'est une 350 qui atteint 30 km/h, avec transmission directe et démarrage par pédalage. Puis René Gillet se spécialise dans les grosses motos avec moteurs de 750 et 1000 cm^3 bicylindre en V *(sans doute inspiré par les motos américaines Harley et Indian, venues en France au cours de la première guerre mondiale)*. En 1927, il présente un modèle spécial pour le Service de Santé des Armées, et les René Gillet vont équiper la police, la gendarmerie et l'armée française jusqu'en 1939. La plupart sont attelées à un side-car Bernardet, souvent munis d'un équipement spécifique. Après la fin de la deuxième guerre, René Gillet tente de relancer la fabrication de ses 750 et 1000 cm^3 à soupapes latérales, mais ces machines ne sont plus adaptées au marché, une petite série de 250 à moteur 2 temps, est réalisée pour la Garde Républicaine, et quelques 125 sont commercialisées, la concurrence est très forte et les ateliers de Montrouge, sont contraints à la fermeture en 1955. Les René Gillet étaient réputées pour leur solidité, et étaient les seules grosses cylindrées françaises des années trente, mais leurs technologies un peu archaïques *(soupapes latérales, boîte de vitesses séparée, changements de vitesses manuels, consommation importante)*, ont été un handicap face aux marques allemandes et anglaises, qui ont conquis le marché à partir de 1950.

Dernière R G avec suspension arrière

RHONY'X

Cette marque, était la propriété des Etablissements de Construction Mécanique du Rhône, constituée en janvier 1926, à Bron avant d'être transférée à Lyon. Puis les dirigeants de Rhony'x *(deux d'entre eux avaient créé la marque Stylson)*, constituèrent une autre société à Belleville-sur-Saône en 1931, la Construction de Motocyclettes et de Moteurs Industriels. La gamme des motos Rhony'x comprenait des 250, 350 et 500 équipées de moteurs JAP à soupapes latérales et des 350 et 500 à moteurs Chaise ou Blackburn culbutés, qui ont été commercialisées de 1924 à 1932.

ROCHESTER

Voir DUTEN

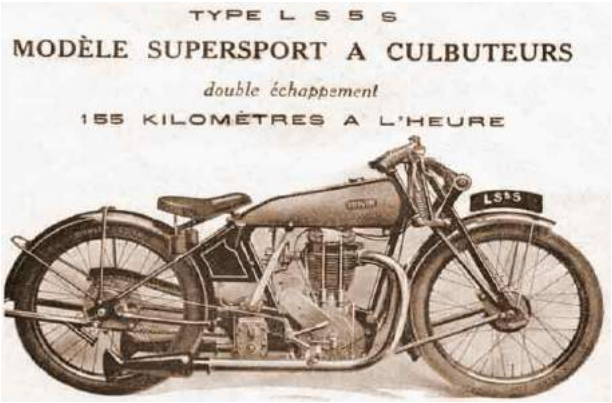
ROUSSET

Les frères Rousset réalisent un scooter très particulier avec un moteur de 170 cm3, qui va remporter le Bol d'Or 1958, en réalisant 82 km/h de moyenne sur près de 2 000 km. Le moteur est un 2 temps refroidi par eau qui donne 13 ch à 5 500 tr/min.

ROVIN

Cette marque a remporté plusieurs succès sportifs dans les années vingt, dus à son génial créateur Raoul Pegulu de Rovin. En 1923 et 1924, le vélomoteur ROVIN à bloc-moteur Train de 125 cm^3 se distingue dans plusieurs compétitions dont le Bol d'Or, et remporte un grand nombre de records du monde. Le succès continue avec une 175 équipée d'un moteur JAP, qui gagne le tour de France 1923. En 1928, Rovin se rapproche de la société Sansoupap et les 2 marques sont rattachées aux établissements Mototincteurs. La 175 JAP, remporte le record du monde de vitesse à 137 km/h à Monthléry, en 1930. La

gamme des motos Rovin se complète avec des 250, 350 et 500 qui utilisent des moteurs Mag, Jap, ou Vélocette. Ces motos étaient très réussies et pouvaient rivaliser avec les autres marques célèbres du moment, mais la crise économique de 1929 mis fin à cette activité en 1934. Raoul de Rovin avait aussi conçu un élégant Monocar à moteur Jap de 500 cm³ en 1927, qui remporta plusieurs victoires dans cette catégorie. *(Ne pas confondre avec Robert de Rovin son frère, qui réalisa une voiturette en 1946).*



RUPTA

Voir ULTIMA

SAN SOU PAP

Marque déposée de la société MOTEX en 1926 à Pantin. Les premières motos sont équipées de moteurs 2 temps de 175 cm³, ce qui explique l'appellation de cette marque, et se rendent célèbres pour leurs qualités. Ensuite les 250, 350 et 500, sont motorisées avec des moteurs Jap, MAG et Vélocette. Regroupée avec De Rovin en 1930 pour constituer la société Mototincteurs à Colombes, cette fabrication disparait en 1936.

SCOOTAVIA

Ce scooter fut créé vers 1951 par André Morin ingénieur de l'aéronautique, dans un atelier situé à Paris. Fabriqué avec des alliages légers, tel que le magnésium ou l'alpax, ce scooter de luxe avait un équipement complet : compteur de vitesse, montre, roue de secours, batterie de 6 volts, clignotants, etc. Boîte à 4 vitesses, avec moteur Ydral de 125 ou 175 AMC. Sa diffusion resta très limitée à cause de son prix de vente trop élevé, et le Scootavia

disparait en 1956. André Morin fabriqua aussi quelques triporteurs, de diffusion encore plus restreinte.

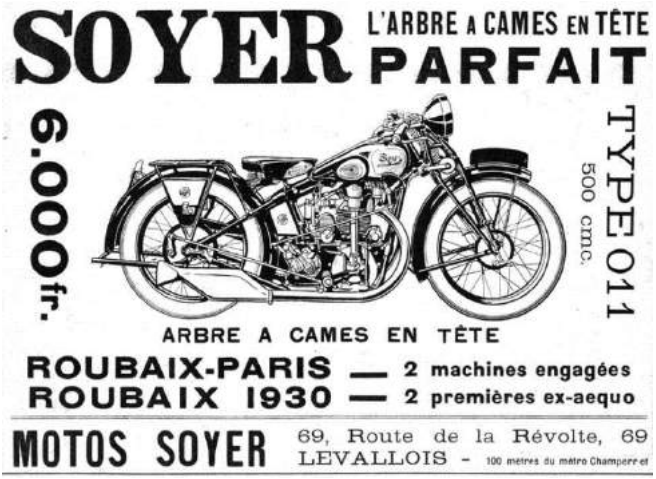
SEVITAME - SIMCA

LA Société d'Etudes des Véhicules Issus de la Technique Automobile Moderne et Economique, a été créée à la demande de l'armée pour produire une moto à usage militaire. L'étude débute en 1935, en collaboration avec le célèbre ingénieur Marcel Violet, et le bureau d'études de SIMCA. De conception très originale, le moteur bicylindre 2 temps de 350 cm^3 a les pistons têtes en bas, et refroidissement par 7 litres d'huile. Le cadre est démontable en trois parties : la fourche avant, le bloc central comprenant le moteur et le cadre en tôle emboutie, et la partie arrière avec la transmission, la roue et le réservoir, pour permettre un parachutage et un remontage au sol rapide. Toute la mécanique est étanche, car cette merveille peut être propulsée sur l'eau en adaptant une hélice sur la transmission. 40 000 motos sont commandées à l'usine Simca, seule une centaine d'exemplaires seront construits avant la déclaration de guerre. Pendant l'occupation les Allemands avaient envisagé une mise en production de 250 machines, destinées à la Wehrmacht pour le front Russe, projet qui resta sans suite. Le seul exemplaire retrouvé, appartient à la collection de Mr François-Marie DUMAS.

SIMARD

Louis Simard était un fabricant de side-car de grande qualité, installé à Villeurbanne. Les Simard, avaient une suspension et une tenue de route incomparable, la suspension était réglable selon la charge, le moyeu de roue était monté sur double roulement Timken, et la finition de grand luxe. En 1952, l'ingénieur Henri Lannoy, déjà créateur d'autres deux roues originaux, étudia pour Simard un scooter équipé d'un moteur Ultima de 125, et ensuite d'un moteur Ydral, mais la diffusion resta très limitée.

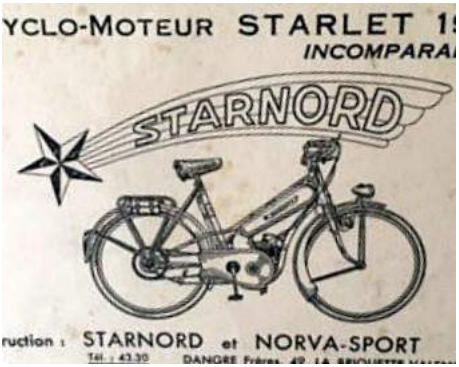
SOYER



Soyer a commencé à construire des motos en 1919, avec de nombreux modèles équipés de moteurs les plus divers (Aubier-Dunne, Chaise, JAP, Sturmey-Archer). La firme présente en 1928 un moteur conçu par un ingénieur suisse qui a travaillé chez Farman. Le dispositif de distribution est dit « à plateaux », au lieu du renvoi d'angle habituel l'arbre vertical reçoit un plateau qui entraine une came circulaire. Cet ACT peut être facilement remplacé pour la compétition. Le graissage à carter sec est aussi novateur pour cette époque. Malgré les qualités de ses moteurs, les 350 et 500 Soyer disparaissent en 1937.

STARNORD

Important fabricant de bicyclettes à Valenciennes, a construit quelques vélomoteurs 125 commercialisés sous le nom de « Starlet », et aussi des scooters baptisés « Motostar ».

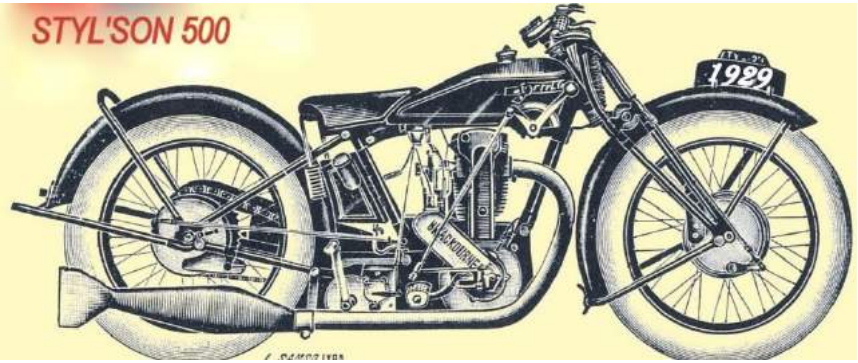


STIMULA

Très ancienne marque qui a produit des motos dès 1902, dans les « Ateliers de la Grôsne » près de Macon. En 1904, il existe une version pour dames avec cadre ouvert. L'entreprise fabriquait ses cadres, ses moteurs, ses carburateurs, etc. Stimula fabrique aussi des répliques automobile de Bugatti.

STYLSON

L'origine de cette marque remonte à 1927, avec la société Boissieu et David, fondée par deux beaux-frères pour une entreprise de mécanique générale, à Chambon-Feugerolles. Puis ils décident de construire des motos, et choisissent le label « Styl'son » dont la consonance anglaise est très commerciale, [une autre appellation « Moto-Monte », est réservée aux machines montagnardes, qui n'aura aucun succès]. L'assemblage des motos se fait dans plusieurs bâtiments d'habitation, avec un outillage très sommaire : les cadres,



les fourches, les moteurs, les boîtes de vitesses, les roues, et tous les accessoires proviennent des spécialistes de l'époque. Mais le résultat donne d'excellentes machines, appelées par certains la Bugatti du 2 roues ! Il y a 5 types de moto : trois 350 et deux 500 avec moteurs JAP ou Blackburne. La défaillance du réseau commerciale et une gestion inefficace, entrainent le directeur Denis Boissieu à déposer le bilan en juillet 1930. Une autre société est créée avec la participation du Crédit Lyonnais, et 584 Styl'son sont vendues en 1931. De nouvelles difficultés surgissent, une tentative est faite avec l'armée, 2 machines sont essayées et sélectionnées, mais le marché ne sera pas honoré. L'agonie de Styl'son se poursuit jusqu'en 1935, ou elle est rachetée par la FIMA, qui avait aussi rachetée la marque Rhony'x. De 1928 à 1932, environ 2 500 Styl'son ont été vendues.

SUPERIOR

Voir ULTIMA

TERROT

Moteur et boite de vitesses d'une 250 monocylindre en 1932

Charles Terrot était un ami de Gottlieb Daimler, et fabriquait des métiers à tisser en Allemagne. Avec son gendre, ils décident de venir à Dijon pour y construire des bicyclettes en 1890, puis ils s'orientent vers la fabrication de motocyclettes en 1902. Au début les motos Terrot sont un assemblage de pièces d'origine diverse, c'est à partir de 1908 que Terrot réalise ses moteurs après la fusion avec Zedel de Pontarlier. Au cours de la première guerre mondiale, la firme connait des difficultés à cause de son origine allemande. En 1920 elle est mise aux enchères, et c'est un investisseur Alfred Vurpillot qui rachète et regroupe les 2 constructeurs de motos Terrot et Magnat-Debon. L'affaire est relancée avec des motos de grosses cylindrées, la production augmente pour atteindre 100.000 motos en 1930, avec un effectif de 1.800 ouvriers. Terrot est le plus important constructeur français. La crise économique ralentie cette expansion, les grosses motos de luxe périclitent, et sont remplacées par des BMA. En 1934, un marché est conclu avec l'état, pour la fourniture de 350 et 750 bicylindres pour l'armée. A la fin de 1937, les Terrot

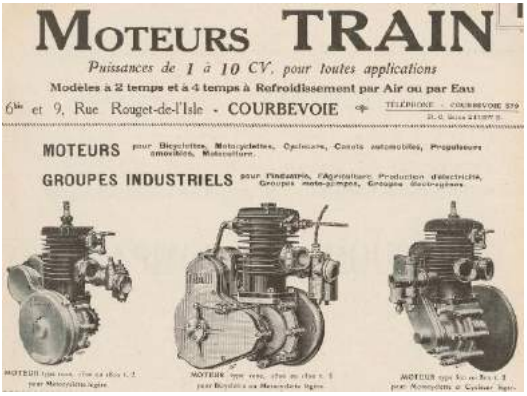
totalisent 13 titres de champion de France, les modèles compétition client sont vendus à des prix très attractifs. La gamme comprend des 250, 350 et 500 cm[33], toutes équipées de moteur Terrot, qui s'affrontent aux Norton et Vélocette anglaises, reines des circuits. Une 500 spéciale fut chronométrée à 193 km/h. Après la libération, Terrot reprend ses activités, la grande classique 500 RGTS a encore quelques succès, et la 125 ETD a bien du mal à s'imposer face aux Peugeot et Motobécane. Un scooter est aussi commercialisé, sa diffusion restera confidentielle à cause de son manque de puissance. En 1959, le groupe Peugeot reprend la marque et la production cesse en 1961. Terrot aura été le plus important constructeur français, de deux roues motorisées, avec 600 000 exemplaires vendus.

La dernière Terrot 500 RGTS de 1958

THOMAN

Société créée par les frères Thoman, et racheté par Edmond Gentil en 1923. Fabrication de quelques motos de petites cylindrées jusqu'en 1954.

TRAIN

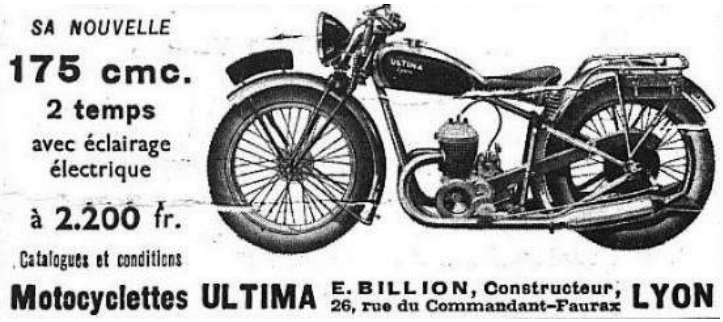


Le mécanicien Emile Train, s'installe à Courbevoie ou il étudie son premier moteur, et se consacre à l'aviation de 1909 à 1914. En 1924, il propose une vaste gamme de moteurs de 98 à 995 cm³ adaptables sur des motos, des cycle-cars, des motoculteurs, des canots, etc. En 1927 il devient constructeur de motos de conception très inventive. Son monocylindre de 350 avait les culbuteurs actionnés par des leviers, ainsi que son 4 cylindres en ligne ultra compact. Les moteurs Train ont équipés beaucoup des grandes marques de moto. Disparition en 1939.

ULTIMA

ULTIMA type A 330 cc 1923

C. Deronzière, artisan mécanicien construit quelques BMA dans un atelier situé à Lyon, et connaît des succès en course, mais il fait faillite en 1908, et vend son brevet à Eugène Billion. Celui-ci améliore le brevet, et réalise des moteurs et des motos à soupapes automatiques de 249 et 283 cm³, de 1908 à 1913. La 283 est commercialisée sous différentes marques : DERONZIERE, RUPTA, et SUPERIOR. En 1914, E. Billion lance la parque ULTIMA, avec une 350 monocylindre reconnaissable à son inclinaison, qui évoluera avec un modèle « Sport ». En 1919 Billion rachète la marque DERONZIERE, et diversifie sa production avec des 350 et 500 cm³ bicylindres en « V » conçues en bloc-moteur. Ultima a la particularité de fabriquer tous les composants de ses motos, sauf la fonderie qui est sous-traitée, et les magnétos d'allumage. En 1930, le type D a un cadre double berceau, un bloc-moteur Ultima, et une transmission par arbre et cardan ; elle sera fabriquée sous différentes versions jusqu'en 1940. Ultima construit aussi des petites 100 et 175 à moteur 2 temps. A partir de 1951, Ultima se concentre à la production de 125 et 175 de conception moderne, et même une 200 cm³ avec embrayage automatique, mais ces machines techniquement très réussies sont chères face à la concurrence de Motobécane et de Peugeot. La production se termine en 1958, et Ultima se reconvertit dans la fabrication de composants de machines à laver.



VALLEE

Paul Vallée, ancien responsable de l'écurie Ferrari en France a été le créateur de divers engins motorisés : des scooters, des triporteurs « Glaces », des tricycles utilitaires et des voiturettes « Microcar ». Les établissements S.C.R.A.F., situés à Aubervilliers, ont produit ces différents véhicules de 1949 à 1956.

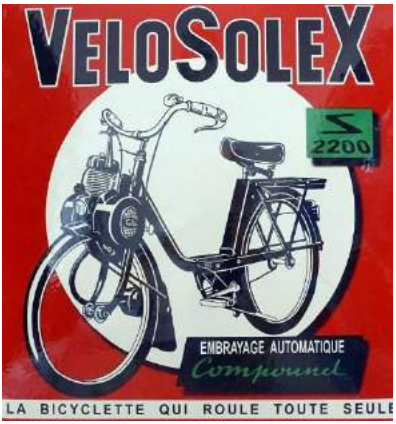
Scooter Paul Vallée 125 cc 1949

VAP

Les VAP étaient des moteurs auxiliaires adaptables sur des bicyclettes, fabriqués par la société A. B. G. à Courbevoie. Les types 1, 2, et 3 étaient à transmission par pignons et couronnes dentées qui se montaient sur la roue arrière : 40 000 exemplaires fabriqués. Le modèle 4 possède un embrayage par friction et une transmission par chaine, c'était le moins cher des moteurs auxiliaires des années 50, adopté par Manufrance, par les Cycles Peugeot, et par d'autres petits constructeurs de cyclomoteurs. La plupart des VAP étaient des 49 cm^3, mais il y eut quelques 100 et 110 cm^3, de 1956 à 1960. L'entreprise A.B.G. issue de la société ARIES, et des bougies BG, a été le troisième constructeur de cyclomoteurs en France, et un important sous-traitant de l'aéronautique. A.B.G. a sorti en 1958, un concurrent au célèbre Solex : le « Vélovap ». D'abord fabriqué à Hazebrouck, puis chez ABG, et enfin à Bélin

chez Cazenave, il ne connut pas le succès espéré à cause du prix trop élevé. Beaucoup de similitudes entre les cyclos Vap, Cazenave, et motobécane ?

VELOSOLEX



La société Solex avait été fondée en 1905, par deux Centraliens, Goudard et Mennesson, pour fabriquer des carburateurs d'automobile. Dès 1917, un brevet de moteur auxiliaire fut déposé, mais ce n'est qu'en 1940, qu'un prototype de vélo motorisé est réalisé, basé sur un cycle de marque Alcyon. De 1942 à 1945, est fabriquée une présérie, et la production démarre en 1946. Le Vélosolex va connaître un succès immédiat, dû à sa conception simple et rustique et à sa faible consommation. Pas très rapide, 30 km /h, mais peu d'entretien et facilité d'utilisation, en font le cyclomoteur qui concurrence efficacement la Mobylette de Motobécane. Son seul inconvénient est sa tendance au glissement du galet d'entrainement sous la pluie. Le Vélosolex, subira quelques améliorations au cours de son existence : moteur porté à 49 cm^3, diamètre des roues diminué, cadre en tôle emboutie, et embrayage automatique en 1960. Au lancement du type « 5000 », Solex avait déjà produit 5 millions d'exemplaires. Après de multiples péripéties, la licence est reprise par Renault, puis par Motobécane, et la production en France se termine en 1988. Dans les années 1990, une relance de fabrication a eu lieu en Chine et en Hongrie.

VIRATELLE

Marcel Viratelle, a été un génial inventeur-constructeur de motocyclettes, de side-cars et de cyclecars entre 1906 et 1924, à Lyon. La conception de ses motos était révolutionnaire à cette époque : refroidissement liquide par thermosiphon, bloc moteur en aluminium, boîte de vitesses à pignons planétaires avec commande au guidon, carter aluminium sur la chaîne de transmission, suspension par ressort de la selle et des marchepieds, démarrage par manivelle, système d'attelage rapide pour un side-car, etc. Plusieurs prototypes et modèles de série ont été réalisés : 197 cm^3 à

refroidissement à air, 176 cm³ à circulation d'eau, 218 cm³ accouplée à un side-car, 350 cm³ et 700 cm³ avec radiateur ventilé et side-car.

(Une 350 Viratelle est conservée au musée Malartre)

VOXAN

VOXAN type Roadster 1000

Créée en 1995 à Issoire par Jacques Gardette industriel, et Alain Chevalier, cette entreprise voulait construire des motos françaises haut-de-gamme basées sur un moteur bicylindre de 1000 cm³. Les premières machines sont présentées au salon de Paris en octobre 1997 et 50 motos sont livrées aux concessionnaires parisiens en mai 1999. Plusieurs modèles se succèdent jusqu'en 2006, avec accords de distribution dans plusieurs pays européens. En 2002, Didier Cazeaux reprend la marque et fonde la Société de Conception et de Construction de Motocycles (la SCCM). Un nouveau départ des motos françaises se réalise en avril 2003, avec la remise en marche des ateliers de fabrication d'Issoire. La devise de Voxan est : l'Attirance par les formes, la Passion de la qualité, le Frisson des sensations. La gamme comprend 6 modèles tous équipés du moteur de 996 cm³ bicylindre en V, qui réunit puissance et couple important, le cadre à structure tubulaire est aussi exceptionnel et donne aux « Voxan » une tenue de route incomparable. La capacité de production de l'usine était de 5000 motos par an, en 2001 il en a été livré que 1500. Malgré ses qualités la Voxan, comme BFG et Barigo, ne peut résister à l'invasion japonaise, à cause d'un prix excessif et d'un réseau commercial insuffisant. La SCCM est de nouveau en grandes difficultés en 2008.

WERNER

Les frères Werner d'origine russe, s'installent à Levallois ou ils réalisent un engin avec le moteur sur la roue avant en 1896, puis ils inventent le mot « motocyclette » en 1897. En 1903, ils placent le moteur au milieu du cadre, solution qui deviendra définitive pour toutes les marques de motos. Leurs imaginations continues, avec la réalisation d'un moteur de 500 cm^3 bicylindre vertical. Environ 1000 motos Werner ont été commercialisées.

Werner 1897

YDRAL

Fondée par Anatole Lardy, l'entreprise Ydral commence en 1928 par fabriquer des moyeux de freins. Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale, qu'elle se lance dans la construction de moteurs, grâce à l'ingénieur-pilote Georges Agache. Pendant 20 ans les moteurs Ydral seront les plus utilisés, avec AMC, par une multitude d'assembleurs de motos, et remportent de nombreux succès en course en collaboration avec AGF et Libéria. Au cours de l'année 1956,

Bloc-moteur YDRAL
125 cc de 1955

Ydral a fourni : 23 000 moteurs à Motobécane, 21 000 à Peugeot, 12 000 à Terrot, 9 000 à Monet-Goyon, et plus de 8 000 à d'autres petits constructeurs comme Gima, Guiller, Gitane, Libéria, New-Map, Ravat, etc. Les blocs-moteur Ydral de 125 et 175 cm^3 deux temps, avaient une très bonne réputation, mais la régression de la motocyclette française, provoque un ralentissement en 1960, et la marque disparait en 1980, après une brève collaboration avec Honda.

ZEDEL / ZURCHER

La marque Zedel, déposée en 1901, est le résultat de la contraction des initiales du nom des 2 créateurs : Ernest Zürcher et Hermann Lüthi. Ils débutent en fabricant des moteurs sous l'appellation Lüthi-Zürcher, en Suisse. Puis ils s'installent à Pontarlier dans le Jura, ou ils fabriquent des moteurs, des bougies, des motos et même quelques voitures, de 1910 à 1927. Mais Ernest Zürcher est évincé de la société, qui prend le nom de Société Française des Automobiles Zedel, pour passer ensuite sous le contrôle de Jérôme Donnet, qui sortira des voitures à Nanterre sous la marque Donnet-Zedel. Ernest Zürcher s'associe avec Edmond Gentil fondateur d'Alcyon, et cette nouvelle entreprise va construire des moteurs de motos, en Suisse jusqu'en 1935, dans le Jura de 1910 à 1927, et à Courbevoie de 1927 à 1964. Commercialisés avec la marque Zürcher, la gamme de ces moteurs comprenait des petites cylindrées 2 temps, et des 250, 350, et 500 à soupapes latérales ou culbutées.

116 MARQUES FRANÇAISES DISPARUES

ACMA, A G F	1
AIGLON, ALCYON	2
A M C	3
ANZANI, ARBINET	4
ARDENT, AUBIER-DUNE, AUSTRAL	5
AUTOMOTO	6
BAGGI-SAMIN, BARIGO	7
BARRE	8
B C R, BERNARDET	9
B F G	10
BLERIOT, BLOTTO	11
BRUNEAU, BUCHET, CAZENAVE	12
C. P. ROLEO	13
CEMEC	14
CHAISE, CLEMENT, COCYMO	15
DAX	16
DE-DE, DERNY	17
DERONZIERE, D F R	18
DOLLAR	19
DRESCH, D. S. MALTERRE	20
DURANDAL	21
DUTEN, ELF, FAVOR	22
FOLLIS, FRANCAISE-DIAMANT, GIMA	23
GITANE, GNOME & RHONE	24
GRIFFON, GUILLER	26
HELYETT, HIRONDELLE, HURTU	27
JONGHI	28
JUERY, KOEHLER-ESCOFFIER	29
LA PANTHERE, LABOR,	30
LE GRIMPEUR, LIBERIA	30
LOUIS CLEMENT, LUCER	32
LUCIFER, LURQUIN-COUDERT	32

MACQUET 33
MAGNAT-DEBON 34
MAJESTIC, MANURHIN 35
MAUCOURANT, MERCIER 36
M G C, MILLET 37
MONET GOYON 38
MONOTRACE, MORS SPEED 40
MOTEX, MOTOBECANE 41
MOTOBLOC, MOTOCONFORT 42
M R, NEW-MAP 43
NEW-MOTORCYCLES, NOUGIER 44
ORIGAN, ONOTO, PALOMA, PERREAUX 45
PEUGEOT 46
PORTAL 47
PRESTER, RADIOR 48
RATIER, RAVAT 49
RENE-GILLET 50
RHONIX, ROCHESTER, ROUSSET, ROVIN 51
RUPTA, SAN SOU PAP, SCOOTAVIA 52
SEVITAME 53
SIMARD, SOYER 54
STARNORD, STIMULA, STYLSON 55
SUPERIOR, TERROT 56
THOMAN, TRAIN 57
ULTIMA 58
VALLEE, VAP/A B G 59
VELOSOLEX, VIRATELLE 60
VOXAN 61
WERNER, YDRAL 62
ZEDEL / ZURCHER 63

Ce résumé historique des marques de motos françaises, n'est pas exhaustif et comporte sans doute des oublis et des erreurs.

Parmi toutes ces marques recensées, une vingtaine étaient très connues et ont contribuées à la réputation de l'industrie motocycliste française des années vingt et trente, période où les marques anglaises, allemandes, belges et italiennes, étaient aussi très renommées.

Mise à part quelques exceptions, comme BMW et Harley, toutes ces marques prestigieuses ont disparu, l'industrie motocycliste étant devenue depuis 1960, une exclusivité japonaise.

JAIRBELAZ
Première édition 2009
Revue et modifiée en février 2018