

# Ballade pour un embrayage

Ces mésaventures dans l'immédiat après-guerre, décrites plus loin, apporteront peut-être un éclairage sur la présentation sur les évolutions des transmissions du moteurs aux roues des automobiles.

À cette époque, mon père s'était spécialisé dans l'entretien et la réparation des 2 roues. Le club biterrois de moto-cross lui confiait ses machines, mais toutes ces machines qui m'attiraient étaient hors de mes moyens.

Un jour, un ami boulanger de Cers, un village près de Béziers, qui faisait du rangement dans son grenier, avait découvert une vieille moto qui avait été cachée pendant l'occupation, et oubliée depuis.

Content de s'en débarrasser, il me l'avait donnée.

C'était une véritable antiquité dont je n'ai jamais pu connaître ni l'âge ni la marque, mais qu'on pouvait situer dans les années 1905-1910.

Toutefois, elle était complète.

Après démontage complet, nettoyage et contrôle basique, on l'avait remontée et j'avais envisagé sa mise en route.

Mais quelques détails apportaient un lot de soucis.

En premier lieu, l'état des pneus qui avaient été stockés pendant longtemps. Toutefois, on n'envisageait pas de poursuites échevelées.

De plus, le demi-siècle passé avait certainement quelque peu désaimanté le classique aimant en fer à cheval de la magnéto

La bête ne disposait pas de boîte à vitesses, ni d'embrayage.

Une petite poulie sur l'arbre moteur et une plus grande attachée à la jante étaient réunies par une longue courroie qu'on tendait en reculant la roue.



Un pédalier avec chaîne et pignon à roue libre permettait de la mettre en mouvement. À cet effet, on trouvait, sur la culasse du moteur, une soupape annexe commandée par une gâchette disposée sur le guidon.

Avant la mise en route du moteur, ce “*décompresseur*” permettait de déplacer la moto, quoique très difficilement.

Pour effectuer le rituel de démarrage, il fallait : ouvrir le robinet d’essence, titiller le carburateur, actionner le décompresseur et pédaler.

En principe le moteur devait démarrer quelques mètres après avoir relâché la gâchette.

Pour stopper, on arrêtait le moteur par l’inévitable décompresseur.

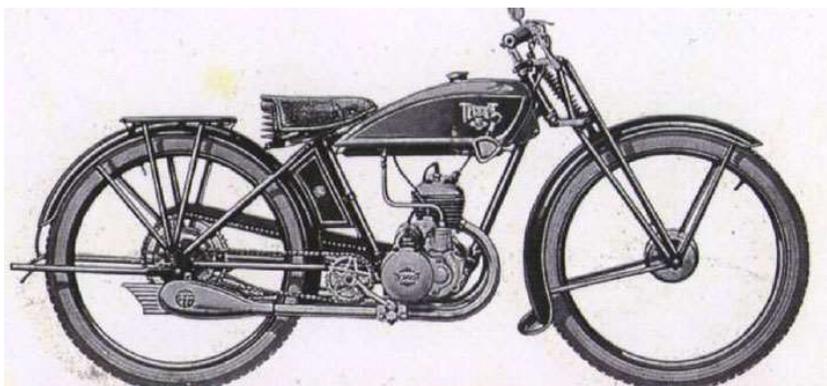
Pour repartir, on pédalait encore.

La timide étincelle de la bougie à l’air libre devait souffrir en fin de compression. Les vigoureux pédalages n’arrivaient pas faire démarrer le moteur. J’ai passé des heures à pédaler dans la rue de la Grangette.

Certains jeudis, j’avais attiré des copains pour « faire de la moto ».

Ils ont bien voulu me pardonner déception et fatigue.

Découragé, j’ai abandonné l’éclopée chez un ferrailleur d’où j’ai ramené une petite machine bien plus attirante.



Pourtant, ce Terrot VM de 1935 avait déjà plus de dix ans d’existence, mais il disposait d’un embrayage bien venu.

La plus faible cylindrée permettait de démarrer facilement la machine, et on pouvait s’arrêter moteur en marche et repartir sans pédaler à nouveau.

Le rêve !

Et j’ai enfin pu profiter des joies de la balade motorisée.

J’ai connu ensuite quantité d’embrayages et j’ai pu suivre toutes leurs évolutions. Depuis plus de trente ans, à une exception près, mes voitures ne disposent plus de pédale d’embrayage, mais je sais que ce fidèle et discret serviteur est toujours présent.

Et de 2014 à 2017, ma Golf en utilisait même deux.

Fangio Aix50, dit François Andriussi