

HISTORIQUE DE LA MOTO

(source wikipedia) :

a) Les débuts:

La moto a officiellement été inventée par [Louis-Guillaume Perreux](#) avec le premier [brevet](#) déposé en [1868](#) et modifié jusqu'en [1885](#). Cette première moto fonctionnait à la vapeur. En fait, elle n'était qu'un prototype et n'a jamais roulé d'une manière autonome ; elle était fixée à un axe vertical et tournait en rond, son chauffeur étant trop occupé à faire fonctionner le moteur[1].

La machine de Gottlieb Daimler



L'invention de [Daimler](#), datant de [1885](#), a été conçue dans le but d'en tester le moteur fonctionnant à [pétrole](#). Elle était équipée de roues latérales stabilisatrices, donc de quatre roues au total. On peut, cependant, avancer que la Daimler fut la première moto dotée d'un moteur à combustion interne.

b) Popularisation:

La motocyclette est très peu fiable à ses débuts. Elle oblige à effectuer des interventions mécaniques fréquentes. De plus, les routes sont en mauvais état et les suspensions sont inexistantes (si l'on ne tient pas compte des ressorts de la selle). Mais, très vite, l'usage de la moto se répand en commençant par être un outil de travail des professions libérales. La Première Guerre mondiale a favorisé son utilisation à des fins militaires. Les vélos sont remplacés par les vélomoteurs et des motocyclettes car commodes et moins chers que les automobiles.

À partir des [années 1960](#), la pratique des deux-roues motorisés est jugée sale, voire dégradante. Les personnes aisées préfèrent alors l'automobile, qui permet de transporter plusieurs personnes protégées de la pluie, du vent et de la saleté. Cette époque est une hécatombe pour les marques historiques de motos. La production disparaît presque totalement en France.

Toutefois, alors que les [années 1970](#) voient la banalisation de l'accès à la voiture avec l'essor de la production de masse de véhicules [Peugeot](#), [Renault](#) et [Citroën](#), la motocyclette connaît une certaine renaissance sous l'impulsion des constructeurs japonais qui misent sur le rêve, en produisant des véhicules jolis, propres, puissants et faciles à conduire.

Alors que l'embourgeoisement semble accessible à tous ceux qui, notamment à travers l'automobile, revendiquent l'accès à une « grande classe moyenne », c'est finalement un dur retour aux réalités de la domination sociale, exprimé lors du printemps de mai [1968](#), qui sonnera le retour à la motocyclette. Désormais fiable, elle permet d'exprimer une distinction vis-à-vis de la masse populaire, et un ressentiment face à la société pleine de promesses. La moto devient une marque distinctive de liberté et de contestation. Le choc pétrolier de [1973](#) et la crise économique provoquent une hausse des prix générale, dont le carburant et les assurances, désireuses de ne faire porter l'augmentation des coûts qu'à une catégorie minoritaire (et non à cause du nombre d'accidents de cette catégorie d'utilisateurs). Cet environnement hostile aux [motards](#) va donner naissance en [1980](#) à

la Fédération française des motards en colère ([FFMC](http://www.ffmc.org)), fédération chargée de défendre les droits de cette catégorie d'usagers de la route. (source wikipedia.org)

c) Diverses motos :

Harley Davidson 1903



Triumph Bonneville 1958



1966 Bsa Rocket 3



1969 Honda CB 750



Kawasaki H2 750 1972



Honda CBX 1000 1978



Suzuki 500 RG gamma 1985



Ducati 851 1989



Yamaha 1000 GTS 1991



Honda 750 NR 1992



Suzuki 1000 GSXR 2000



Yamaha TMAX 2001



Evolution technologique :

Les modèles n'ont pas toujours la paternité historique de la solution technique citée en référence. Mais ce sont les premiers à l'avoir proposé en grande série.

Voici donc un petit tour (non exhaustif) sur les motos qui ont fait avancer le schmilblick ...
ou pas !

- 1969 – Moteur quatre cylindres et frein à disque : Honda CB 750
- 1972 – Frein avant double disque, jante à bâtons : Yamaha TX 750
- 1974 – Culasse 4 soupapes par cylindre : Yamaha XS 500
- 1976 – Boîte de vitesse automatique : Honda CB 750 A
- 1979 – Injection électronique : Kawasaki Z 1000 H
- 1981 – Moteur turbocompressé : Honda CX 500
- 1984 – Cadre en aluminium : Suzuki RG 250 Gamma
- 1986 – Freinage ABS : BMW K 100
- 1987 – Cadre périmétrique en aluminium, valve à échappement : Yamaha FZR 1000
- 1990 – Fourche inversée : Suzuki GSX-R 750 et Kawasaki ZX-R 400
- 1991 – Monobras avant : Gilera CX 125
- 1992 – Antipatinage et freinage coulé : Honda ST 1100
- 1998 – Embrayage antidribble : Aprilia RSV 1000
- 2002 – Distribution variable : Honda VFR 800 VTEC
- 2003 – Etriers de frein radiaux : Suzuki GSX-R 1000, Kawasaki ZX-6R
- 2004 – Disques de frein pétales : Kawasaki ZX-10R
- 2006 – Boite robotisé : Yamaha 1300 FJR

Beaucoup d'innovations viennent de la Moto GP, il y a fort à parier que l'antipatinage apparus récemment en Moto GP et en superbike devraient à terme voir le jour sur une machine du commerce.

Idem côté GT, on ne se contente plus désormais de peaufiner, on innove, quitte à aller piocher son inspiration dans l'automobile pour améliorer la sécurité active et passive du véhicule. L'airbag fait pour la première fois son apparition en moto avec Honda GL 18000 Goldwing, l'antipatinage revient à la charge via BMW et les systèmes de clef électronique ou le contrôle de pression des pneumatiques font doucement leur apparition.

L'électronique, toujours plus perfectionnée, a même permis de remettre au goût du jour la transmission automatique, un des plus vieux serpent de mer de la moto, qui a valu à quelques marques comme Honda et Moto Guzzi de monumentaux flops commerciaux.

Heureusement les innovations technologiques ne sont pas réservées aux seules machines haut de gamme.

Fourche inversée, freinage radial ou encore ABS sont désormais disponibles sur bon nombre de machines abordables.