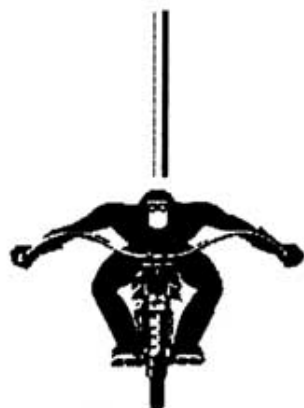
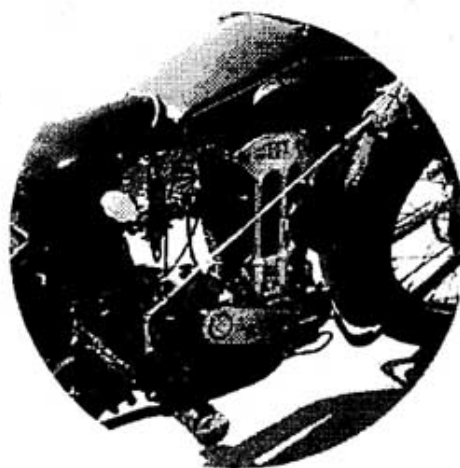


SOMMAIRE



♦ Le mot du Président.....	2
♦ Moto-Légende 1998.....	3
♦ Le circuit de Verdun.....	7
♦ Une année bien remplie (suite et fin).....	9
♦ Un flat-twin à la française.....	11
♦ Petites annonces.....	14



Le mot du Président

Notre bilan d'activité pour ce premier semestre 1998 est positif et encourageant. Nos nouvelles refabrications sont en place chez nos sous-traitants et, dès la prochaine rentrée de septembre, nous avons bon espoir de solder les nombreuses demandes en attente. Il nous reste quelques mises au point à poursuivre avec notre cintreur de tubes qui a repris une affaire tout récemment et absorbe quelques priorités.

Nous avons apprécié la large participation aux deux dernières manifestations de printemps. Notre circuit de Verdun a été une réussite, pour la qualité des visites que nous avons effectuée avec un intérêt très respectueux des sites. Vous pourrez découvrir une collection de photos en témoignage des différents lieux découverts en guise de compte-rendu visuel.

Les Coupes Moto-Légende se sont déroulées dans une excellente ambiance, avec une large participation. Nous avons tous apprécié ces deux manifestations au caractère différent l'une de l'autre, où les rencontres amicales ont été encore plus fortes et à chaque fois récompensé avec un agréable soleil printanier. Je remercie tous les participants et les amis qui nous permis de passer ensemble ces moments mémorables. Je félicite toutes les épouses qui ont accompagné leur maris au cours de ces manifestations et nos amis de Verdun, Serge et Jean-Jacques en particulier, qui nous ont si aimablement accueillis dans leur belle région de Lorraine.

Pour le second semestre, notre programme d'activités a été revu à la baisse. En effet, dans notre dernier *Info-Amicale* d'avril, je vous faisais part de notre exposition des motos Gnome & Rhône au musée de La Défense. Nous avons dû nous résigner à abandonner ce projet pour deux raisons. D'abord, parce que nous voulions exposer une moto restaurée pour chaque type de moto produite entre 1919 et 1956? Nous devions donc rassembler 45 motos à récupérer dans des lieux très dispersés puisqu'elles appartiennent à nos membres. Malgré nos recherches, il nous manque aujourd'hui une dizaine de motos dont les travaux de restauration ne seront pas terminés avant plusieurs mois. Ensuite, le coût estimé du transport s'élève à 30 000 francs, qui peuvent être investis de façon beaucoup plus profitables pour nos membres en refabrications. Donc, pour cette année, nous devons rester sage et consolider nos projets "expo" pour une période plus favorable. Ainsi, ce choix nous permettra d'assurer plus facilement le financement de notre stand au prochain salon Rétromobile 99.

Nous restons fidèle également au vingtième salon Epoqu'Auto qui, cette année n'aura plus lieu au même endroit que précédemment puisque ce sera à Euroxpo (Lyon-Chassieu) les 17 et 18 octobre. Je vous y donne rendez-vous à notre stand.

Notre info amicale de septembre vous donnera toutes les indications sur cette exposition et le moyen de vous procurer des billets à prix réduits, en même temps que des informations précises sur notre Assemblée générale annuelle.

La période des vacances est déjà commencée pour un bon nombre d'entre-vous, malgré cela, je vous souhaite à tous de prendre un bon repos durant cet été et j'espère vous retrouver dès septembre pour de nouvelles infos.

Bernard Prunet
Président de l'AMGR

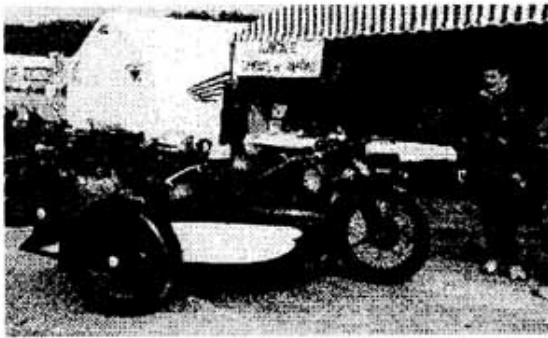
Moto-Légende 1998

L'AMGR à Moto-Légende 98

Pour leur sixième édition, les Coupes Moto-Légende 98 confirment la réussite des années précédentes et attirent un public de plus en plus nombreux puisqu'on estime à une trentaine de milliers le nombre de visiteurs sur ces deux jours, avec plus de 1 200 participants moto dans les différentes séries.

L'autodrome de Montlhéry a été ces 23 et 24 mai derniers le théâtre des opérations menées par les *Hondistes*, toutes catégories confondues. Numéro 3 dans l'ordre chronologique des "sponsors" privilégiés des Coupes Moto-Légende, la firme Honda présentait une assez complète collection de sa production depuis ses origines jusqu'à nos jours, avec les dernières machines actuellement proposées. Vous avez pu en lire des comptes rendus détaillés dans LVM ou dans Moto-Légende, aussi est-il inutile que nous en rajoutions.

A leur début, il y a six ans, les Coupes Moto-Légende ne regroupaient que des machines anciennes présentées par un nombre réduit de clubs de motos anciennes. Son évolution tend à devenir une grande concentration de motos dites "anciennes" des années 70, rassemblant en priorité des japonaises et complétée par les clubs de motos véritablement anciennes, de marques ou multi marques, dont on compte une soixantaine, et qui drainent chacun les habitués de cette manifestation.



Si cette concentration organisée par le groupe LVM - Moto-Légende répond bien aux souhaits exprimés par de nombreux clubs et visiteurs, pourra-t-elle leur offrir encore longtemps ce plaisir, compte tenu de la remise en cause continuelle de l'existence même du circuit de Montlhéry ? Souhaitons que le classement définitif de ce lieu dans le patrimoine national nous apporte une réponse rassurante et définitive.

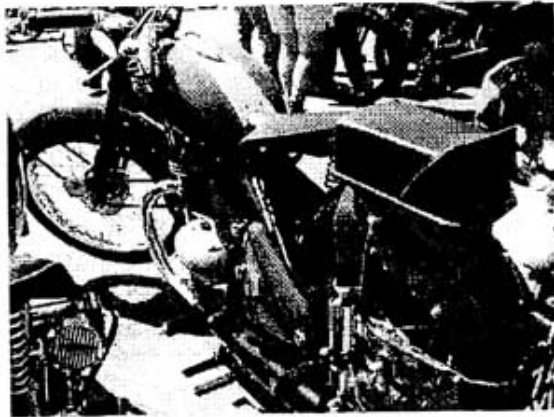
L'espace club est situé aux emplacements habituels avec quelques améliorations, le plus souvent apportées par les responsables des clubs motos eux-mêmes. L'accueil y est toujours fort sympathique, quelques fois plus convivial à certaines heures de la journée qu'à d'autres avec la distribution de "remontant" administré par des spécialistes de cette thérapeutique. Pour ce qui nous concerne, on sait que nous sommes partisan d'un dosage homéopathique, ce que chacun de nos membres semble parfaitement comprendre et apprécier.

La bourse d'échanges offrait un échantillonnage extrêmement varié et si la quantité des stands établit certainement un record national, la qualité du matériel offert est pour le moins inégale. Avec, ici encore, beaucoup de pièces japonaises trop récentes pour relever réellement du concept "moto ancienne". On n'y rencontre guère les vendeurs auxquels nous ont habitué nos bonnes vieilles bourses de province ou certaines, justement réputées, de la région parisienne comme celle de Pontchartrain ou celles de Grandpuits.

Le village des professionnels était, à quelques détails près, identique à l'aspect qu'il avait les années précédentes, n'offrant guère de nouveautés dans les refabrications ou dans l'outillage. A une exception près que nous saluons avec joie : l'arrivée d'Armand Bardet, le spécialiste bien



connu des motos des années 50 que nous n'avions pas encore eu le plaisir de voir à Montlhéry. Quel plaisir d'avoir affaire à vrai pro !



A part cela, c'était le traditionnel ronron des vendeurs qui ne cherchent pas forcément à évoluer mais plutôt à rentabiliser leur déplacement car le mètre carré de stand n'est pas donné à cet endroit. Si la location de tentes aux clubs est pratiquée à un tarif raisonnable qui ne nous incite pas à investir dans ce domaine, les conditions "offertes" aux professionnelles sont moins attrayantes, commerce oblige !

Mais, après tout, ceux qui n'y trouvent pas leur compte, que ce soit du côté des vendeurs ou du côté des acheteurs, ne sont pas obligés d'y venir !

Nos anciens pilotes et nos anciennes

Félicitons Dominique Aubret d'avoir eu la bonne idée de réunir les anciens pilotes française de la moto ancienne. Cette réunion a permis de retrouver des personnes au nom légendaire d'une époque où la production des motos françaises et européennes parvenait sans trop de difficultés à réaliser de bonnes ventes. Pages d'histoire aux nombreuses légendes, épopées des pilotes, aventuriers des circuits parfois dangereux, au balisage improvisé à l'aide de bottes de paille et aux chicanes spectaculaires...

Une belle photo de famille réunissait Jean Murit, Daniel Costeux, Robert Assante, René Guili, Jacky Boeuf, Jacky Ritaud, Jacques Roga, Claude Ortobrini, Claude Thomas et combien d'autres qu'il faudrait également nommer.

Un coup de chapeau à Jacky Boeuf, qui participe avec son fils, membre de notre Amicale, à de nombreuses manifestations moto. Il présentait une moto exceptionnelle : la 500 Nougier, construite en 1954 par Jean Nougier avec une technique d'avant garde : moteur incliné à 30° vers l'avant, vilebrequin à 5 paliers, cascade de pignons commandant l'arbre à cames en tête. Norton s'est intéressé à cette moto qui a peu couru sur le territoire français. Déjà, à cette époque, la moto française commençait à disparaître... Nous attendons toujours sa renaissance...

Domage, car, aujourd'hui, ce n'est pas par des projets désordonnés que la moto française reprendra sa place, mais avec le soutien de tous : pouvoirs publics, industriels, financiers... Sans oublier la clientèle qui mérite une attention très particulière car la concurrence est rude. Nous en avons le témoignage avec Honda et l'évolution que cette marque a connue depuis 50 ans.

Le cinquantenaire de Honda

De puis son entrée officielle dans la production des motos, en 1948, HONDA n'a cessé de pulvériser tous les records. Ce cinquantième anniversaire, c'était une bonne occasion pour les organisateurs des Coupes de proposer à la marque japonaise de le fêter à Montlhéry.

C'est Soichiro Honda qui a créé la marque, il y a donc cinquante ans, avec le concours de l'ingénieur Takesmina. Un troisième partenaire, plus spécialisé dans la gestion de l'entreprise s'est joint aux deux précédents pour fonder la Honda Motor Company. Le réseau de distribution passe en quelques années de 200 à 18 000 pour absorber l'importante production. Le siège social sera rapidement implanté à Tokyo.

Le moteur 2 temps créé par Honda qui équipait les premières machines sera ensuite abandonné au profit du 4 temps, plus apte à séduire une large clientèle. Le choix des modèles s'est vite étoffé, allant de 50 cc

à 250 cc avec des performances flatteuses. En 1957 arrivent les bicylindres, donnant ainsi une nouvelle popularité à la marque qui commence à s'imposer dans les courses dès 1959 (circuit de l'île de Man). En 1961, Honda est vainqueur au championnat du monde des 125 cc. Citons encore le Titre des constructeurs dans les cinq catégories allant de 50 à 500 cc, le record du monde de vitesse, les 14 heures du Mans. Sans oublier les performances en cross avec sa gamme "cadre rouge" au succès commercial sans précédent.

Honda s'est implanté aux USA en 1959, en Europe en 1960 mais seulement en 1961 chez nous en créant un réseau d'agents qui n'a cessé de croître. et ce n'est qu'en 1964 que sera fondé Honda-France.

En 1961, le nombre de motos fabriquées par Honda depuis sa création atteignait le million. En 1974, on passait à deux millions pour atteindre aujourd'hui près de six millions. Sept usines au Japon, plus de dix autres réparties dans le monde. Sans oublier le marché automobile avec deux millions et demi d'unités produites. Enfin, n'oublions pas que Honda, comme Yamaha, a su se diversifier et produit des tondeuses à gazon, des groupes électrogènes, etc.

Soichiro Honda a pris sa retraite en 1972 et il est mort en 1991 à l'âge de 85 ans.

Pendant les deux jours de Moto-Légende, nous avons pu voir une exposition retraçant l'histoire de la marque avec une cinquantaine de motos anciennes et une vingtaine de motos plus récentes. Les motos de course bénéficiaient d'une exposition à part dont le fleuron était constitué par la fabuleuse 5 cylindres de Luigi Taveri.

La FFVE et la moto ancienne

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque souhaite être présente dans les grandes manifestations moto et auto. Nous la retrouvons également lors de la Locomotion en fête à La Ferté Alais.

Cette année, c'était toujours Michel de Thomasson et Bernard Prunet qui étaient là, disponibles pour renseigner les visiteurs ou leur fournir les documents indispensables à l'obtention des attestations de cartes grises de collection. C'est le lieu idéal pour rencontrer le maximum de collectionneurs, souvent avec des dossiers épineux. Ils sont, en effet de plus en plus nombreux à avoir acheté des motos hors de nos frontières en ignorant les difficultés quasi insurmontables qu'ils vont ensuite rencontrer par suite du manque de documents accompagnant leur acquisition.



Alors, un bon conseil à ces acheteurs : n'hésitez pas, avant de négocier ces achats hors de France, à vous documenter sur les pièces nécessaires en posant la question à la FFVE ou à ses représentants.

On peut malheureusement regretter que nombre de "négociants" abusent de la crédulité d'acheteurs mal renseignés en leur assurant qu'ils n'auront aucune difficulté à obtenir ce merveilleux carton de couleur grise.

Les coupes et les trophées

Le président du Jury, Michel de Thomasson et les spécialistes de la moto ancienne Jean Bourdache et David Davies, venu de Grande Bretagne pour cette occasion, ont fait un choix très scrupuleux parmi les centaines de motos présentes ces deux jours.

Parmi la vingtaine de trophées distribués, citons particulièrement le trophée des clubs qui est passé du Norman Trial à l'Amicale Dollar pour une année, le trophée du plus ancien motocycliste (Bernard

Goulet et son Indian 1000 Power Plus de 1916) et la coupe du cinquantenaire Honda (Jean-Pierre Vaneste et sa Honda C72 de 1960).

Si j'avais un regret à formuler, ce serait de ne pas avoir eu la visite à notre stand des responsables des Coupes Moto-Légende. L'ensemble des machines que nous exposions ainsi que nos refabrications méritaient, croyons-nous, un petit détour. Mais, ce qui nous console en partie, c'est que nous ne sommes pas les seuls dans ce cas : d'autres clubs ont, eux aussi, ressenti cette impression.

Et pour 1999 ?

Pour l'année prochaine, j'ai un projet que je compte présenter à la prochaine Assemblée générale d'octobre mais dont je souhaite vous dire déjà deux mots. Préparez vos motos ! De la 100 cc à notre side Estafette AX2, nous souhaitons rassembler toute la gamme des motos Gnome & Rhône en qualité et - si possible - en quantité dans le but d'organiser une série spécifique durant ces deux jours.

N'oublions pas que nos activités des Coupes Moto-Légende ont pu être assurées grâce à la participation d'une petite équipe dynamique et sérieuse. Je remercie tous les participants qui nous ont présenté leur moto durant ces deux jours. Ceux qui sont venus de loin, ceux qui ont tenu le stand et les indispensables mais fatigantes permanences à notre stand.

Pour l'année prochaine, n'oubliez pas de vous inscrire très tôt : à partir de février 1999, directement ou par notre intermédiaire. Nous vous le rappellerons par un bulletin séparé qui vous parviendra en janvier, en même temps que notre *Info Amicale*.

Situation des pièces refabriquées

1. **Nouveau logo pour Major, Super Major, Junior et D5** : disponible sur stock, noir ou blanc, fond rouge. Prix unitaire : 100 francs.
 2. **Nouvel écusson de réservoir pour 54D, R4S, R5, L5** : disponible 09.98, conception métallique couleur argent ou or. Prix unitaire : 150 francs.
 3. **Tubes échappement AX2 à simple sortie non relevée** : devis attendu pour septembre 98. Pièces prévues pour Rétromobile.
 4. **Tubes d'échappement et silencieux complets pour 500 V2** : prévues pour Rétromobile.
 5. **Jeu de pastilles en liège pour embrayage dans l'huile pour R4D (jeu de 47 pastilles)** : disponible sur stock. Prix unitaire : 150 francs. (*Rectification : sur notre catalogue de janvier 98, ce jeu était indiqué par erreur comme comprenant seulement 42 pastilles.*)
-

Le circuit de Verdun



Départ du circuit, place Galland



Dernières vérifications avant le départ



Visite au Fort de Douaumont, pièce maîtresse
de la défense autour de Verdun (1916)



Attelage AX2 et side-car Estafette



Rassemblement des motos en fin de circuit,
colline de Vauquois



Un coin du camping



Complément de visite au Fort de Formont

Une année bien remplie

(suite et fin)

Au retour, Bernard Leautier m'annonce que le Rallye FIVA, réservé aux motos d'avant-guerre nous attend au bord de l'Adriatique. Tous frais payés, dans un quatre étoiles, ça ne se loupe pas. Et puis, pub du Tour d'Europe oblige ! Au moment de charger la MGC, le kick ne descend pas. La magnéto a coulé. Démontage, grattage, nettoyage, remontage, calage au pif et en route dare-dare.

Le plateau présenté est absolument remarquable : 34 Moto-Guzzi dont sept des années 20, deux Benelli, dix Gilera, 3 Nimbus, 21 anglaises, dont un attelage Brough Superior, six allemandes, dont une R57 de 1929, neuf américaines, dont l'Henderson de Guy Amerigo, et six françaises, majoritairement des attelages René Gillet. La prestation hôtelière et touristique est du même niveau. Splendide ! Une fois calée et fixée correctement, la magdyno satisfait la MGC et sous un beau soleil, sans casque, ce rallye est un grand plaisir. Je fais ma BA en ramenant chez lui, au pied du Brenner, Erwin Bostner qui a cassé sa Brough en faisant un tout droit dans un mauvais gauche. Il a aussi cassé son nez et trop c'est trop. Le détour ne sera que de 800 km, j'ai l'habitude.

14-15 Juin, le Rétro-Tour de l'Ardèche que je fais pour la première fois me ravit. En C6S, avec Serge Renart en Triumph, on se tire la bourre sur des routes désertes. A refaire.

L'organisation du Tour d'Europe se poursuit et je repars pour une 2ème reco, à la recherche d'étapes d'accueil, il n'est pas encore complètement bouclé. Pareil en ce qui concerne les candidats. Y a pas foule ! Angoisse ! Trop tard pour reculer ! Reco dans un temps affreux, la neige au Flucla, la pluie partout, à vous dégoûter de faire de la moto.

5 au 17 Juillet, Liège-Milan-Liège, est une nouvelle épreuve, magnifique, organisée conjointement par le Royai- Motor Union, Pierre Laumont, Jacky Filansiff, le LOMC, en la personne de Patrick Hasevoot et Jean Marie Snellix et le CMD de Bruxelles, Dirk Pratt et Fred Vandenberghe. Passée inaperçue dans le calendrier car réservé aux membres des clubs organisateurs, mais à laquelle l'ancien rallyman, que je suis ne peut résister. Suite à une défection, je suis accepté. La MGC préparée dans le fourgon, le retour me permettra de clore la reco du Tour d'Europe.

La MGC fait toujours sensation, les belges ne connaissaient pas. Et puis c'est la seule moto française à participer. Pour le reste, beaucoup de beiges, Gillet d'Herstal, Sarolea, mais aucune FN. Des

Harley, des Nimbus, des anglaises et 2 attelages Russie.

Départ 7H00, c'est tôt. Mais EPINAL est à 450 km. Je pars en tête, le road-book est bien fait, les Ardennes brumeuses traversées sans souci, je suis bientôt rattrapé par une Sarolea d'enfer, entre-tubes, transformée en RAT, montée par Michel Degueldre, champion belge AFAMAC, qui prend son pied à doubler tout le monde. Fin de parcours sous le déluge. La MGC ratatouille, je n'ose pas m'arrêter pour bâcher de peur de ne plus repartir. En plus, le plateau d'assistance ne m'a pas attendu. Les vitesses sont de plus en plus difficile à passer. Par moment je n'avance plus. Heureusement la voiture de Fred me suit, c'est bon pour le moral. Au CP de Dieuze, je recolle au peloton et profite des embouteillages de Raon-l'Étape pour reprendre de l'avance. A l'arrivée l'assistance lourde, Georges et Nestor, me donneront un coup de main pour ouvrir la boîte. Elle est à sec !

Dimanche, sous le soleil revenu, Epinal-Satolas 380 Km. La boîte ça va, mais par moment la moto n'avance plus. Au contrôle de Fontaine Française, au nord de Dijon, je m'aperçois que le ressort de soupape est cassé. A l'échappement, le gros, en 3 morceaux. Miracle, le vieux forgeron à la retraite en a encore dans un tiroir et après un coup de meulage, un nouveau ressort vient redonner vie à cette merveilleuse machine.

Lundi, Satolas-Susa, par la Chartreuse, Chamrousse, Lautaret, Galibier, Mont Cenis, 400 Km. C'est pas des étapes de minet ! Je suis dans mon jardin et la moto va super bien, quoique que la lère saute. Arrivée à l'hôtel Napoléon, très confortable. Le garage en sous-sol est pour nous. L'assistance a fort à faire. Je remplis la boîte et essaie vainement de remettre le ressort de kick. Un morceau de chambre fera l'affaire.

Mardi, l'étape la plus dure, Susa-Milan-Susa, 550 Km avec le Col des Lis à faire 2 fois. Le road-book est très imprécis, compliqué par une déviation, pont coupé. Beaucoup se perdent. Certains arriveront à 11 du soir. Dur-dur.

Mercredi est jour de repos. Grasse matinée, passage au garage pour voir les autres s'affairer. J'ai proposé à ceux qui voulaient de les conduire à la Vallée étroite et au col de l'Echelle, belle balade avec retour par Montgenevre. Par défi pour ceux qui mécaniquent, je veux faire une démonstration. J'ai beau monter sur le kick, la magnéto a encore coulé, je suis en panne. J'ai l'air fin. J'en ai bien une de secours, mais je n'ai ni le

bon pignon ni la chaîne correspondante. Résultat : démontage, grattage, nettoyage, remontage, calage. Bien aidé par un des Frantzen, dont c'est la spécialité. Ces 3 flamands, le père et les deux fils roulent Nimbus, à l'attaque parfois, mais à l'erreur de parcours souvent. J'aurai l'occasion de les remercier.

Jeudi 10 juillet. Susa-Bellegarde, 380 Km par le Mont Cenis, l'Iseran, Roselend, les Aravis et les Beauges. Départ sous le soleil matinal. Bagages et assistance partent à 7 h, c'est le bain pour Colette et Gigi ! Je rame dans la montée du Mont Cenis et de l'Iseran. La magnéto mal calée et mal fixée recommence à me préoccuper, pour être poli. Dans une épingle, voulant passer la vitesse de la main droite, la manche du blouson accroche le bouchon de réservoir et celui-ci se fait la malle. Pas moyen de le retrouver. Un chiffon fera mal l'affaire, j'ai les cuisses pleines d'essence. Dans les descentes, la tenue de route de la MGC fait merveille et je rattrape tous ceux qui m'ont doublé à la montée.

Pour le repas, à La Clusaz, nous retrouvons Bernard Leautier, JMD et Roger Gardier venus encourager les forçats et faire un bout de route avec.

Apercevant au loin un orage qui se prépare j'attaque et sème tout le monde. Bien m'en prend, je passerai à côté de la grêle, bien à l'abri dans un garage, à recalculer la magnéto et rafistoler un bouchon de réservoir dans un silentbloc, tandis que les belges s'engloutissent vers le lac du Bourget.

Vendredi 11 Juillet. Bellegarde-Luneville, 430 Km. Encore de la pluie, dans le Jura, mais à partir de Lons Le Saunier, l'été arrive. MGC ronronne. J'ai l'impression que je vais finir. Quel challenge ! Quel beau rallye-

Samedi 12 Juillet, Lunéville - Liege, 410 Km. Une déviation, au Luxembourg vient perturber un instant la fin de ce parcours, mais l'organisation est si bien faite que le champagne est au rendez-vous. L'arrivée à Liège avec Degeldre prend des allures de circuit, mais tout le monde arrive à bon port, sur le podium, parmi la foule.

Le lendemain, départ pour Welkenraedt, afin de verrouiller les 10ème, 11ème et 12ème étapes du Tour d'Europe dont le départ approche.

La fédération des CMPN le parraine et j'ai la liste des correspondants des pays traversés. Deux jours avant le départ, je n'ai toujours pas la confirmation écrite de l'organisation de la 8ème étape, Ingolstadt, malgré les engagements verbaux. Appel à la police locale et 2 heures après, un coup de téléphone m'annonce un fax pour le 28. Il arrivera le 30, à Chur, en Suisse.

Du 26 Juillet au 10 Août, nous traversons donc 9 pays avec des motos de plus de quarante ans, manière

originale de fêter le 40ème anniversaire du Traité de Rome. LVM en a déjà parlé.

Le 15 Août c'est Tèche. Beaucoup de monde. Le plaisir de retrouver ceux qu'on a pas vu depuis longtemps.

Week-end suivant, fête à La Moura avec Roland Couty, quel plaisir d'emmener des gamins sur le tansad pour un petit tour dans la fête. Ils en redemandent et la P 108 qui a fait le Tour l'Europe en présentation sur plateau prouve qu'elle est capable de faire mieux que l'étape anglaise et le final à Rochetaillée.

6 au 14 Septembre, JMD organise les cols des Alpes. Cette année, direction la Suisse, après la Chartreuse et avant la Tarentaise. Là encore, un rassemblement de grands rouleurs, dont certains sont prêts à faire du rab quand le programme semble timide. Par exemple, l'avant-dernière étape Bourg St Maurice, Iseran, Mont Cenis, Col de la Madeleine, Bourg St Maurice, sera complétée par un passage à Susa, Bardonnèche, Col de l'Echelle, Briançon, Lautaret, Galibier, Montpascal, Col de Chaussy, Lac du Loup, Au total, 550 Km de montagne, avec une DKW 500 de 36 et une Triumph 500 latérale de 38. Faut aimer !

Le 11 octobre c'est Mannheim. Sans commentaire, pour ceux qui connaissent.

Le 19 un aller et retour à Comps pour aider Yvan Lecoanet dans son animation.

Du 8 au 11 novembre, les Cévennes, organisées par JMD, mélangent anciennes et modernes pour le plaisir de rouler et d'être ensemble. La crainte de pénurie n'arrêta personne et là encore, la connaissance du parcours permit des variantes.

Enfin, pour clore cette année, le complément du Tour d'Europe au musée de la moto de Nyons, permettait de regrouper participants et amis pour soirée diapos, mâchon, balade et visite de caves les 29 et 30 novembre.

Ouf !

Mais ça repart déjà, les Pinguinos dans 15 jours ! Blaireaux, Pétrolettes et Vercors, les hivernales. A Pâques, le tour de la Drôme Provençale. Et toujours, le musée de la moto à Nyons...

André Jean Mercorelli

Un flat twin à la française

Brian Woodley admire la version Gnome & Rhône de l'anglaise ABC



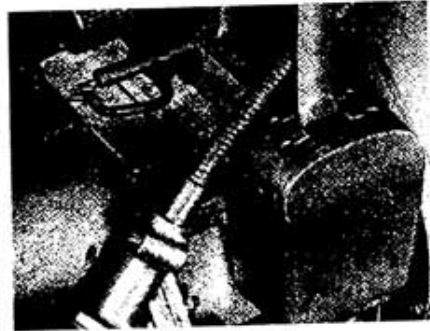
Les fumées des champs de bataille de la France s'étaient à peine estompées que le fameux constructeur d'avions anglais Sopwith annonçait ses projets et présentait un prototype d'une nouvelle motocyclette radicalement différente de la production d'alors conçue par Granville Bradshaw de la firme ABC (*All British Co. Ltd.*).

ABC s'était fait connaître immédiatement avant la première guerre pour ses coûteuses motocyclettes fabriquées en petit nombre à la main et équipée de moteurs flat twin de 500 cc montés en long dans le cadre. Durant la guerre, ABC avait fourni aux forces armées des moteurs auxiliaires flat twin de 250 cc (alésage x course : 54 x 54 mm) servant à

entraîner des dynamos, des pompes pour les tranchées et des compresseurs.

La Sopwith ABC utilisait une version de ce flat twin avec un alésage porté à 68, 5 mm pour une cylindrée de 398 cc. "Aussi puissant qu'un 500 cc d'avant guerre !" disait Bradshaw. Le grand problème du flat twin est sa longueur (en largeur) et le génie de Bradshaw a été de le placer en travers du cadre et non en long. Cela permettait à l'embrayage et à la boîte 4 vitesses d'être montés en un seul ensemble. La présence d'une suspension arrière par bras pivotant et ressorts à lames permettait de réaliser une transmission par chaîne, éliminant ainsi les coûteux cardans nécessités par une transmission acaténe.

Le cadre, étudié par Bradshaw, correspondait à la nouvelle position du moteur. Très rigide bien que très léger, ses tubes inférieurs, très espacés, donnaient une protection aux culasses en cas de chute.

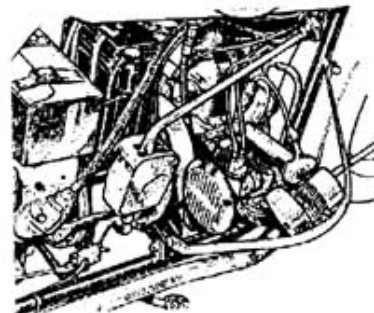


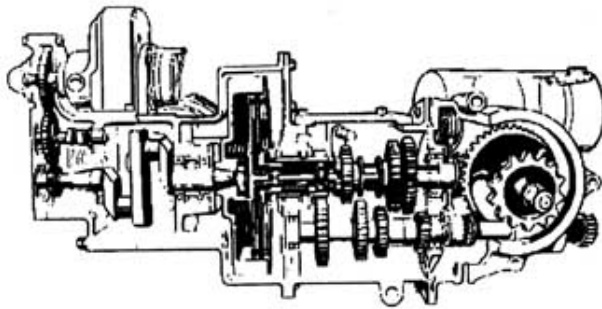
Chaque roue avait un frein à mâchoires intérieures de bonnes dimensions (6 inches, soit 152 mm à l'avant et 7 inches, soit 177 mm à l'arrière), très puissants. Tout, sur cette moto, sentait la nouveauté et sa conception était en avance sur son temps. Malheureusement, les tempéraments et idées fixes de Bradshaw et Tommy Sopwith étaient tels que le lancement prématuré et le manque de sérieux de la mise en fabrication tournèrent plus en comédie qu'en industrie. Après que des milliers de livres aient été ainsi gâchées, la compagnie finit en liquidation volontaire alors que commençaient les livraisons des ABC twins.

Curieusement, la nouvelle machine allait bien mieux en France où elle était fabriquée sous licence par le constructeur de moteurs d'avion Gnome & Rhône. Les relations entre ce dernier et Sopwith n'étaient pas nouvelles.

Les frères Séguin n'avaient pas inventé le moteur en étoile ou le rotatif mais leur entreprise (Gnome & Rhône) les avait perfectionnés. Avec le Monosoupape (une seule soupape) rotatif de 1912, ils avaient créé le moteur répondant aux besoins de la guerre menaçante.

Le moteur rotatif tourne autour d'un vilebrequin fixe solidaire du fuselage à une vitesse pouvant atteindre 1 200 tr/mn. Un déséquilibre des masses pouvait être fatal. Aussi les cylindres devant avoir exactement le même poids étaient usinés dans un même bloc d'acier.





Pour des raisons connues de lui seul, Granville Bradshaw aimait ce "merveilleux cylindre Rhône". Il semble qu'il attribuait le bon fonctionnement du moteur à ses cylindres d'acier, ignorant le fait qu'ils tournaient à 150 tr/mn lorsque l'avion était au point fixe au sol.

L'acier était utilisé seulement pour réduire le poids - des cylindres en fonte eussent été trop fragiles et inadaptés à cette utilisation. - mais c'était loin d'être l'idéal pour cet usage. Mais

Bradshaw avait utilisé de tels cylindres en 1912 quand il fabriqua un moteur spécial pour Les Bailey de Douglas que celui-ci utilisa pour battre de nombreux records à Brookland.

Des cylindres semblables, en acier, étaient montés sur les premières ABC "longitudinales" et sur les moteurs auxiliaires de la guerre. La passion avec laquelle Bradshaw plaidait l'usage des cylindres en acier usinés, laissait penser qu'il avait négocié l'achat des brevets Gnome & Rhône.

Le directeur de l'usine française, un Anglais expatrié, Graham Fenton, réceptionna un des prototypes ABC "faits main" en juin 1919 et son équipe d'ingénieurs semble avoir fait du meilleur travail que leurs homologues de Sopwith.

Ils améliorèrent et enfermèrent la distribution, redessinèrent le vilebrequin; installèrent un graissage sous pression des roulements de bielles, changèrent le kick et de nombreux détails souvent importants.

Le twin Gnome & Rhône se distinguait visuellement de l'ABC par la couleur crème de son réservoir, conforme au prototype Sopwith et un frein avant de 7 inches (177 mm) au lieu de 6.

Les modèles suivants avaient un moteur de 500 cc mais, même avec ce dernier, les Gnome & Rhône ne furent pas un succès car leur production ne dura que deux ans de plus que la Sopwith.

Cependant, contrairement à Sopwith, Gnome & Rhône prospéra et continua à construire des motos pendant 40 ans avec, semble-t-il, un certain amour pour les flat twins.

L'historique de la Gnome & Rhône 1922 de Ken Blake est incomplète. Importée il y a une quinzaine d'années en pièces et incomplète pour être vendue à l'Autojumble de Beaulieu, elle changea de mains plusieurs fois sans que sa restauration commence. Ce n'est qu'il y a cinq ans qu'elle a démarré lorsque Ken l'acheta et décida que ce serait maintenant ou jamais.

Ken a l'habitude des restaurations difficiles bien que, cela dit, la Gnome & Rhône nécessitait plus de retouches esthétiques qu'autre chose. Les seules pièces importantes qui ont été remplacées furent les pistons et les ressorts à lame de la suspension arrière. Il manquait une dent au couple conique de la transmission. Elle a été rapportée par soudure puis rectifiée avec le plus de soin possible et finalement trempée à l'huile. Depuis, aucun problème n'a été constaté.

Les ressorts à lame ont dû être refabriqués à l'extérieur (il y a des limites à ce qu'on peut faire dans son propre garage !) et les pistons ont été remplacés par ceux d'une Hillman Imp. Ken découvrit ensuite qu'il ne pouvait pas réalésier les cylindres en acier avec un banc d'alésage et dut utiliser un tour. Au bout de deux années de travail, il obtint une moto qui a la même perfection que celles qui lui tiennent compagnie au musée de Sammy Miller, dans le comté de Hampshire.

J'ai eu la chance d'en conduire deux : celle de Colin Mitchell, une ABC Sopwith de 1921 et sa proche parente française et je dois dire que les deux sont



impressionnantes. Mais c'est certainement celle de Ken qui surpasse (de peu) celle de Colin, à la fois en accélération et en vitesse de pointe. Peut-être est-ce dû aux pistons de la Hillman Imp qui procurent un taux de compression supérieur.

Quoiqu'il en soit, la fiabilité n'en a pas souffert et le brave 398 cc a accompagné Ken un peu partout dans diverses manifestations en Angleterre, en Belgique, en Allemagne et en Hollande. Sa Gnome & Rhône a une vitesse de pointe de 60 mph (90 Km/h environ) et une vitesse de croisière de 50 mph (80 Km/h environ). Comme les échappements libres étaient réellement trop bruyants, il les a remplacé par des échappements de fabrication James.

L'embrayage à double plateau est doux et ferme à la fois. Le changement de vitesse, avec sa grille du type voiture, est très agréable à utiliser. Il y a un grand trou entre la troisième et la quatrième, comme sur toutes les motos de cette époque.

La direction et la conduite ne laissent rien à désirer à 60 mph et ses nouveaux ressorts de suspension collent littéralement la machine à la route. Il faut le voir pour y croire. Est-elle confortable ? Eh bien, certaines selles d'époque sont je préfère le guidon semi TT de celle & Rhône qui donne une assise plus facilement atteindre le levier du frein d'avantage car, malgré son diamètre très décevant. Ce problème est sans Quant au frein arrière, il n'y a rien à l'absence de bon dispositif de l'agencement est différent de la l'autre ne sont convaincants. Les machines sont si légères que démarrer à la poussette ou en courant à côté tout en actionnant le lève-soupape n'est pas très astreignant. Cependant, à la longue, c'est quand même une gêne.



supérieures sur ce point à d'autres. Et de Colin Mitchell à celui de la Gnome droite. Sur la machine de Ken, je peux avant mais cela ne présente guère de 7 inches, son comportement reste doute dû à la qualité des garnitures. redire. Un autre détail fâcheux est lancement. Sur la Gnome & Rhône, machine anglaise mais ni l'un ni

Mais assez de critique. Il faut tenir compte de deux points importants. D'abord que ces deux motos ont été construites il y a plus de 70 ans. Ensuite, si l'on compare l'une ou l'autre de ces deux machines avec la production moto d'aujourd'hui, nous ne pouvons qu'applaudir à leur supériorité.

Traduction par Jean Gorjat de *Flat twin with a french accent* par Brian Wooley
publié dans *The Classic Motorcycle* (mai 1996)

Des nouvelles du Web

Notre fournisseur d'accès à l'Internet, France-Teaser¹, ayant pris la (regrettable décision d'augmenter ses tarifs d'abonnement mensuels qui passeront à partir d'octobre 1998 de 60 francs à 150 francs par mois, nous avons rapatrié notre présentation sur le serveur d'origine, Mygale, qui a, depuis, renforcé son équipement, ce qui en rend l'accès facile. Notre adresse Web est donc redevenue

<http://www.mygale.org/10/amgr/amgr.htm>

¹ Rappelons que ces frais ne sont pas supportés par l'AMGR pour qui le service est entièrement gratuit.

Nous avons eu le plaisir d'être sélectionné par *Moto-Magazine* parmi ses meilleurs sites du mois de Juillet :

