



AMICALE DES MOTOS GNOME & RHONE

(Association gérée par la loi de 1901)

Affiliation à la FFVE n° 227-92

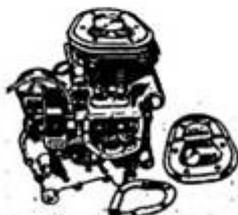
SNECMA - BP 81 - 91003 EVRY Cedex

☎: (16 - 1) 69 87 90 55
(le matin seulement)

Info-Amicale - n° 5 - février 1995

SOMMAIRE

- Le mot du Président..... 1
- Organisation de l'AMGR :
 - Bilan de la gestion 94..... 2
 - Budget prévisionnel 95..... 3
- 3 Documentation technique
 - Disponible au 1.1.95..... 4
- 5 - Calendrier d'activités 95
 - Manifestations..... 5
 - Spécial Coupes Moto-Légende. 6
- 6 - Informations et Communications
 - Le mystère de la Junior..... 7
 - Produits Restom 8
 - Le Musée de Nyons et les Gnome & Rhône..... 8
 - Petites annonces 10
- 8- Restaurations
 - Restauration d'une L53..... 12
 - Restauration ou résurrection ? 13



Le mot du Président

1994 est fini ! Que l'année 1995 commence dans la joie et le bonheur pour chacun de vous. Je vous présente mes meilleurs vœux de santé et de réussite pour vous et vos proches pour cette nouvelle année.

Je souhaite aussi la réussite indispensable de tous nos projets et une participation encore plus large de votre part à chacun d'eux en 95. Je ne me répéterai pas davantage en vous confirmant que l'année écoulée nous a permis de prendre un nouveau décollage dans nos différentes activités. Il est maintenant nécessaire que nous adoptions une vitesse de croisière stable afin d'éviter les échecs. Ce qui revient à dire que nous devons, de façon prioritaire, bien préparer l'organisation de chaque projet sans négliger pour autant tout ce qui concerne l'information et la communication entre nous. Il faut que chacun sache suffisamment à l'avance les dates des manifestations afin d'être à même d'y participer pleinement et sérieusement. Nous allons donc nous efforcer de prévoir des fiches d'information spécifiques pour chaque projet de manifestation ou exposition de motos.

La première illustration de ce principe, vous la trouverez sur le stand de l'A.M.G.R. à Rétromobile 95. Vous allez pouvoir y prendre connaissance de nos projets pour les douze mois à venir. Vous verrez que ces projets sont ambitieux tout en restant à la mesure de nos moyens. Mais je ne veux pas faire prendre de risques inconsidérés dans des manifestations trop ambitieuses à des participants inexpérimentés dans cette discipline qu'est la pratique de la moto ancienne.

1995 est l'année de nombreux anniversaires que nous n'oublierons pas de fêter dignement. Nous allons, en effet, trouver, par ordre chronologique, en partant du plus récent :

- le 50ème anniversaire de la création de SNECMA (décret du 25 mai 1945),
- le 60ème anniversaire de la mise en production des motocyclettes Major et Super Major 350 cc,
- le 80ème anniversaire de la création de la firme Gnome & Rhône,
- le 100ème anniversaire de la fondation de la Société Séguin. C'est à cet industriel que nous devons l'origine de la marque Gnome & Rhône au travers de diverses évolutions de son entreprise et de l'achat de brevets de moteurs d'avion et du brevet de la première moto ABC aux Anglais (1919).

La place me manque ici pour développer plus longuement tous ces faits marquants. Notre intention est bien d'en entreprendre une étude plus complète et détaillée et, cela, dans un avenir très proche. Nous en reparlerons bientôt.

Cette année est donc très riche en événements et je souhaite que chacun d'entre vous trouve dans nos programmes et dans nos projets de manifestations le soutien, l'aide et la joie de développer les loisirs de la restauration de la moto ancienne ainsi que le plaisir de l'utiliser ensuite pour rouler.

Pour ma part, je forme le voeu de continuer à animer notre Association avec notre équipe de généreux participants et avec votre concours et à la conduire vers le succès et la réussite.

Nous parlerons de 1996 en son temps mais, notez déjà que j'ai l'espoir d'organiser notre premier raid annuel en dehors de nos frontières : Paris-Bordeaux-Madrid, aller et retour. Une lourde tâche qui nous attend tous afin que nous puissions réussir ce défi dans de bonnes conditions avec une large participation où chacun devra respecter une discipline physique et matérielle sérieuse. Le programme et le règlement vous seront proposés au cours de la prochaine Assemblée générale d'octobre 1995.

Un grand merci à tous ceux qui nous ont aidé en 1994 à l'occasion du raid Paris-Bordeaux-Paris ou de la permanence sur le stand de l'A.M.G.R. à Rétromobile et les autres Salons. Merci également à ceux qui nous ont adressé un courrier amical auquel nous sommes toujours sensible.

Bonne année 1995 !

Bernard Prunet
Président de l'A.M.G.R.

Bilan de la gestion 1994

Activité	Dépenses	Recettes
1. Cotisations		29 200
2. Adhésions		6 200
3. Subventions		1 500
4. Pièces détachées	59 429	32 500
5. Documentations techniques	1 200	6 000
6. Publicité		5 400
7. Expositions et manifestations (frais de stands)	23 400	19 800
8. Investissements motos		
outillages	2 600	
fournitures	3 600	
Atelier motos AMGR	6 500	
Atelier remorque	1 800	
9. Fonctionnement	6 500	
10. Divers	3 000	
Cotisation FFVE	500	
11. Projets hors association	5 200	
En caisse au 31 janvier 1993		25 848
En caisse au 31 décembre 1994 (12 719 F)		
	113 729	126 448

COMMENTAIRES

- Le poste "Pièces détachées" tient compte des frais engagés pour la réalisation d'outillages.
- Le poste "Investissement" et "outillages" disparaîtra en 1995 mais sera remplacé par un investissement "construction du porte side-car" à l'équivalent.
- Les postes "hors association" sont remboursés au fur et à mesure de la mise en vente des produits réalisés.

Budget prévisionnel 1995

Ce budget, établi pour l'année 1995, reflète les provisions financières attribuées pour permettre le fonctionnement correct de chaque activité de l'association compte tenu du fond de réserve moyen annuel et d'une mise en réserve pour les activités de 1996 (préparation du raid (Paris-Madrid)).

Fond de roulement 1994	15 000 F
1. Réserve pour provisions 1995/1996 (sponsors 1995)	8 000 F
2. Provisions pour financement 1995	
1. Manifestations motos	
2. Expositions	
3. Assemblée générale	12 000 F
3. Provisions pour le programme pièces détachées 1995	
1. Outillage	
2. Réalisation pièces détachées caoutchouc	
3. Projets hors association	15 000 F
4. Fournitures et matériels de papeterie (création et mise à jour documentation)	8 000 F
5. Restauration et mise en service motos AMGR	
1. Assurance	
2. Restauration motos	
3. Achat matériel	
4. Construction porte side-car	10 000 F
6. Financements divers	2 000 F
Total	63 000 F

On recherche :

1 grippe-genou pour AX2 côté droit bon état **TRES URGENT**

2 silencieux et les deux tubes d'échappement pour V2 et CM1

1 selle ou armature de selle de **Junior**

1 paire de garde-boue de Junior

Il s'agit de prêt pour refabrication

Les frais de port seront pris en charge par l'Amicale

Fiche d'information n°3

Liste des documents techniques Motos Gnome & Rhône disponibles au 1.1.95

Années de production	Type motos	Type de cadre	Notice d'entretien et catalogue PD	Catalogue PD seulement
1928 - 1932	D3 - D4 (500 cc)	normal	*	
1930 - 1933	E3 (250 cc); M1 (306 cc); CM1 (350 cc)	"	*	
1933 - 1935	M2 - CM2 (350 cc)	"	*	
1930 - 1938	V2 - CV2 - X750 (500 et 750 cc)	tôle emboutie	*	
1933 - 1938	Junior (250 cc)	"	*	
1935 - 1940	MAJOR - SUPER MAJOR (350 cc)	"	*	
1937 - 1940	AX2 militaire (800 cc) (avec side-car à roue tractée)	"	*	
1937 - 1940	D5A - D5C	"	*	
1930 - 1937	V2 (500 cc)	"		*
1932 - 1938	CV2 (500 cc)	"		*
1936 - 1939	X (750 cc)	"		*
1949 - 1954	R4 - R4 B - R4 C (125 cc)	normal		*
1953 - 1956	LS - LS3 - LX 200 (175 - 200 cc)	"		*
1955 - 1957	R5 - L5 (125 cc)	"		*
1956 - 1957	R4 D - R4 S - R4 F (125 cc)	"		*

Liste des documents techniques Motos Gnome & Rhône à paraître en 1995

- Catalogue de pièces détachées ABC 500 cc
- Catalogue de pièces détachées LX 200 trial
- Notice d'entretien des motos Gnome & Rhône série R (deux temps)

Toutes les documentations techniques disponibles peuvent être envoyées sur demande accompagnée d'un chèque de 50 F à l'ordre de l'A.M.G.R..

Documents complémentaires photocopiés pour:

- Série R1 à R4
- Série 4 vitesses, 2 temps
- Major (350 cc)
- V2 - CV2 (500 cc)
- AX2 (800 cc)

Documents spécifiques motos (Cahiers pratiques)

N° 1	Electricité LUCAS (1994)	
N° 2	Volants magnétiques	(à paraître en 1995 - 1996)
N° 3	Magnétos & Dynamos	"
N° 4	Carburateurs	"
N° 5	Allumage et carburation 2 temps	"
N° 6	Allumage et carburation 4 temps	"

Projets 1995 :

Cahiers techniques réalisés pare famille de motos Gnome & Rhône :

- ☆ Série des quatre vitesses deux temps - 1995
- ☆ Série des E3, M1, CM1, M2, CM2 - 1995
- ☆ Série des cadres en tôle emboutie - 1996
- Autres séries à définir ultérieurement

Fiche d'information n°5

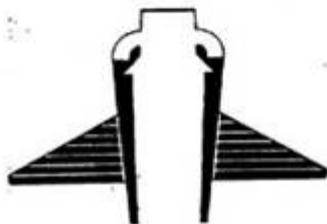
Calendrier d'activités 1995

Comme nous vous l'avons annoncé dans notre *Info-Amicale* numéro 4, voici les précisions relatives à chacun des programmes proposés :

Du 10 au 19 février 1995

L'Amicale des motos Gnome & Rhône tiendra son stand au 20^{ème} salon Rétromobile, Parc des Expositions de la Porte de Versailles, Halle 2/1. Ce grand rendez-vous annuel des passionnés de l'automobile accepte encore pour quelque temps les collectionneurs de motos anciennes. Seuls, deux ou trois irréductibles osent encore s'aventurer dans ce "milieu". Nous en faisons encore partie cette année grâce à l'aide qui nous a été accordée par la direction de SNECMA Evry.

Vous allez enfin pouvoir faire connaissance avec la première caisse du side-car Estafette mise en fabrication par l'A.M.G.R. ainsi qu'avec quelques sous-ensembles du châssis à roue tractée. Ce projet fait l'objet d'un dossier spécial que nous ferons parvenir sur demande à tous ceux qui seront intéressés par l'acquisition prochaine d'un élément caisse ou châssis ou side-car complet. C'est un dossier qui a été géré plus particulièrement par Bernard Prunet, décidé à le mener à terme dans de bonnes conditions, malgré les nombreuses difficultés rencontrées. Nombreuses, certes, mais pas insurmontables, comme vous pourrez le constater.



La présentation générale de notre stand sera la recopie du logo de SNECMA adopté en 1945 : deux ailes attachées à une cellule d'avion monoplace. Une façon comme une autre de symboliser "la" SNECMA, comme on disait alors.

Pour ce 50^{ème} anniversaire, nous présenterons une collection la plus complète possible des modèles de motos fabriquées après guerre sous le double logo Gnome & Rhône et SNECMA. Outre les motos de l'A.M.G.R., on pourra y voir des motos prêtées par le Musée SNECMA et quelques uns de nos adhérents. On pourra admirer quelques motos assez rares comme les 100 et 200 cc. On profitera de l'occasion pour mettre en valeur l'anniversaire des

350 cc Major et Super-Major représentées sur le stand par une de leurs représentantes à l'état concours. C'est, nous semble-t-il, la plus belle que nous ayons eu l'occasion de rencontrer à ce jour.

Nous vous attendons très nombreux sur ce stand où le meilleur accueil vous sera réservé. Nous y présenterons également le maximum de pièces refabriquées car, pour nous, il s'agit là de la priorité des priorités.

Vous trouverez dans cet envoi une fiche à deux options : la première vous permettra d'obtenir rapidement des billets d'entrée à prix réduit (45 F au lieu de 60 F) à régler à la commande; la seconde est un appel à votre participation aux permanences à assurer sur le stand au cours de ces dix jours consécutifs : chaque jour normal, de 10 h à 19 h. Trois personnes sont indispensables. Pour les nocturnes et les fins de semaine, c'est cinq personnes qui nous sont nécessaires. Bien entendu, vous serez, dans ce cas, pourvu d'une entrée gratuite.

Les 14 et 15 mai 1995

Nous étudions actuellement l'éventualité d'être présents avec nos motos Gnome & Rhône au Rétromarché d'Evreux.

Les 3 et 4 juin 1995

Ce sera, toujours à Montlhéry, les coupes Moto-Légende et, par la même occasion, notre rassemblement annuel de motos Gnome & Rhône. Un courrier reçu de *La vie de la Moto* le 6 janvier nous a informé de substantielles modifications dans la participation à cette manifestation. Vous en trouverez le détail à la suite du Calendrier des Manifestations.

Deux responsables seront nommés pour prendre en charge cette manifestation au cours de laquelle plusieurs rencontres sont prévues. Le thème de la première est de donner rendez-vous à Fontainebleau à une vingtaine de motocyclettes AX2, solo ou side-car le samedi matin 3 juin, pour former un escadron de motos avec des pilotes en tenue au départ de la caserne de l'École de Gendarmerie à destination (par la route, évidemment) des Coupes Moto-Légende à Montlhéry. Les tenues seront fournies par l'A.M.G.R. L'organisation est placée sous la responsabilité de Jean André Mercorelli et Daniel David. En ce qui concerne la logistique, l'Amicale procurera à chacun une autorisation de circuler et une assurance RC.

Autre thème : réunir le maximum de motos présentes au stand Gnome & Rhône au cours de ces deux jours. Vous êtes donc tous conviés à vous y préparer sans attendre. Nous prendrons, là aussi, toutes les mesures indispensables pour l'accueil. Un dossier spécial est en cours de préparation et des réunions de travail sont envisagées fin mars pour mettre sur pied une bonne organisation.

Votre Président tient essentiellement au succès total de cette manifestation. Notre Amicale a reçu en 1994 la coupe des clubs et elle se doit donc de continuer à se situer en tête des clubs dans d'autres disciplines.

Des coupes seront décernées selon des critères définis par les organisateurs de l'A.M.G.R.. Aucune récompense ne sera attribué par "sympathie". C'est le plus juste mérite constaté qui en entraînera l'attribution. Nous disposons de deux ou trois coupes qui nous ont été offertes à cet effet.

Les 17 et 18 juin 1995

A cette date aura lieu notre rassemblement annuel des motos Gnome & Rhône, cette année, dans le Bourbonnais, plus précisément à Bourbon-l'Archambault. Nous avons réservé une partie du camping municipal pour vous permettre de participer au 2ème circuit annuel en province. Rappelons que notre premier rassemblement a eu lieu l'an dernier en Auvergne, aux mêmes dates.

Toutes les motos Gnome & Rhône sont bien entendu acceptées. Un circuit d'environ 90 Km est organisé dans la campagne bourbonnaise et une partie de la forêt de Tronçais où un déjeuner attendra les participants. Le soir, nous organiserons un dîner au camping dans le style d'un buffet campagnard.

Pour le dimanche, nous prévoyons une série d'épreuves sur le circuit de Lurcy-Lévis, par catégories de cylindrées, sans excès ni recherche de vitesse. Nous travaillons actuellement à l'organisation de cette seconde partie mais il nous manque certains renseignements, ce qui nous contraint à reporter à plus tard les détails du règlement pour votre participation.

Quoiqu'il en soit, *Info-Amicale* d'avril contiendra toutes informations utiles sur ce sujet. Ceux d'entre vous qui sont trop éloignés de Montlhéry pourront toujours venir en Bourbonnais deux semaines plus tard.

Septembre 1995

Nous prévoyons une sortie, un samedi, en Seine et Marne. Notre ami, Frédéric Minard nous prépare déjà un circuit touristique au départ de SNECMA Evry, avec une visite du Musée de Villaroche et un périple en Brie qui se terminera autour d'un repas amical en fin de soirée.

Début octobre 1995

Ce sera notre Assemblée générale dont le lieu sera déterminé au cours d'année. Il se peut que nous renouvelions notre visite au Musée SNECMA, occasion pour nous de mettre en valeur la collection de moteurs d'avion et de motos Gnome & Rhône restaurées par les amis du Musée SNECMA.

Octobre et novembre 1995

Nous retenons d'ores et déjà nos stands pour Epoq'Auto à Lyon et Rétromarché à Vincennes, aux dates prévues par les organisateurs.

Voilà de quoi s'occuper en préparation, en permanences et en participation. Alors, pour 1996, nous pourrions repenser au raid annoncé dans le *Mot du Président*. Vous en saurez davantage lors de l'Assemblée générale d'octobre

Il est bien entendu que nos amis de l'Association du Musée SNECMA sont conviés à toutes ces manifestations ou expositions, au même titre que les membres de l'A.M.G.R.

Organisation des coupes Moto-Légende 1995 (3 et 4 juin)

Pour des raisons budgétaires, les Coupes Moto-Légende 1995 deviennent payantes dans les conditions suivantes:

Visiteurs sans moto

Samedi 3 juin : 50 F
Dimanche 4 juin : 60 F
Samedi et Dimanche : 80 F

Enfants de moins de 12 ans

gratuit

Conducteur d'une moto d'avant 1965

gratuit

Parking

gratuit

Essais libres motos

Entrée gratuite pour les pilotes avec moto antérieure à 1960

Tarif des engagements

Avant 1920	gratuit
de 1921 à 1945	100 F
de 1946 à 1964	200 F
de 1965 à 1972	250 F
side-car course petites cylindrées (jusqu'à 125 cc)	250 F 150 F

LVM nous propose un prix d'entrée réduit de 80 francs à 50 francs pour samedi + dimanche (prix spécifique réservé aux clubs) à condition que notre réponse leur parvienne avant le 25 avril 1995, dernier délai). Aussi, pour que cette manifestation se prépare dans de bonnes conditions, nous vous demandons votre coopération le plus rapidement possible en nous retournant **avant le 15 avril** le bulletin de participation que vous trouverez inclus dans cette livraison.

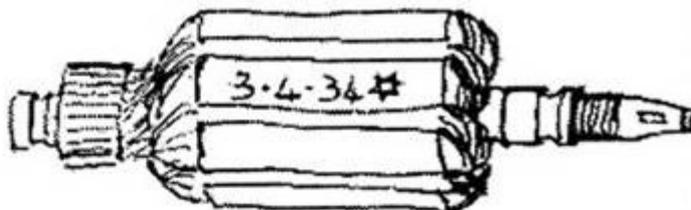
Nous prévoyons, comme en 1994, la vente de plateaux-repas. Là encore, le numéro d'avril d'*Info-Amicale* vous fournira davantage de précisions.

Fiche d'information n°6

Une explication au Mystère de la plaque Junior

Un de nos membres, Jacques Pichaud nous propose l'explication suivante :

J'ai remarqué que beaucoup (ou quelques ?) plaques n'avaient pas été poinçonnées au niveau de l'année et que cela laissait toute les possibilités de poinçonnage ultérieur. Ma Gnome & Rhône M2 était une première main quand je l'ai achetée : pas e date sur la plaque moteur ! Pour dater une CM2



ou M2, c'est facile à condition qu'elle soit équipée d'une dynamo Marchal. L'induit est en, effet, poinçonné avec la date (jour, mois, année) de fabrication suivie de l'étoile Marchal. La dynamo a rarement été changée sur nos machines du fait de son prix prohibitif (un mois de salaire d'OS !).

Pour la petite histoire, ma Super Major avait une plaque moteur de CM2 (à la suite de certaines magouilles après vente, aux Domaines, à la Libération) ainsi que la carte grise du même métal. Tout à fait officiellement, des M2 ont été montées à partir de pièces détachées pendant la guerre. Pourquoi pas des Junior ?

Sur les M2 et CM2, le rivetage est en alu (se coupant comme du beurre), ce qui permet quelques bricolages ultérieure.

Je me demande si ce n'était pas au concessionnaire à poinçonner la date quand il vendait la machine, cette technique permettant de vendre une machine stockée depuis plus d'un an ? A cette époque, seules les motos allemandes étaient millésimées (certaines marques).

Autre possibilité : certaines marques comme Peugeot, BMW, NSU, vendaient des plaques vierges. Notons au passage qu'on ne les trouve pas dans les catalogues Gnome & Rhône.

Finalement, je pense que la plaque non poinçonnée et "améliorée" après la Libération est l'hypothèse la plus plausible.

RESTOM : un nouveau catalogue

Spécialisés dans la fourniture de produits de restauration de véhicules et motos anciennes, Restom vient de publier un nouveau catalogue que l'on peut demander à l'adresse suivante (frais d'envoi : deux timbres à 2, 80 F) :

RESTOM
Le Bourg
71500 SAGY
Tél. (16) 85 74 00
68 Fax (16) 85 74 09 55

L'utilisation de ces produits est à la fois facile et peu onéreuse pour une moto et nous vous les conseillons vivement. Vous savez que nous n'avons pas vocation pour faire de la publicité pour tel ou tel fournisseur. Aussi, si nous vous recommandons ces produits, c'est que nous les connaissons bien et que nous souhaitons les faire connaître davantage. On a pu voir leur présentation depuis l'année dernière sur divers stands aux manifestations habituelles (Rétromobile, Rétromarché,...).

Le musée nyonsais de la moto



Nous vous avons annoncé dans *Info-Amicale* n° 2 l'ouverture du musée nyonsais de la moto ancienne. C'est maintenant chose faite et nous ne saurions trop vous inciter à l'occasion d'une traversée de cette admirable région des Baronnies à découvrir ce musée. Jean-André Mercorelli nous a remis tout dernièrement le programme d'une journée à l'ancienne organisée par quelques artisans qui, pour la modique somme de 120 francs vous propose de découvrir non seulement le musée de la moto mais aussi la région de Nyons. Le dépliant reproduit ci-dessous vous indique le programme de cette journée.

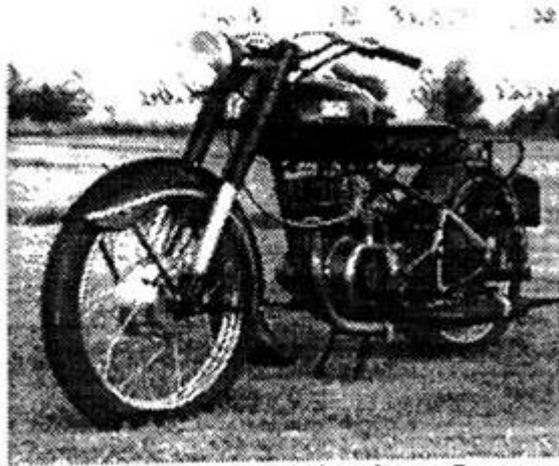
Nous sommes très reconnaissants aux organisateurs d'avoir généreusement mis en valeur la marque Gnome & Rhône.

Nous avons prêté aux responsables notre panneau Gnome & Rhône. Michel Delouze a bien voulu laisser en exposition la Junior avec laquelle il a affronté les rigueurs hivernales du Paris-Bordeaux-Paris organisé à Pâques, l'an dernier.

Nous apprécions cette initiative et, si vous avez un matériel de bonne présentation (moteur spécifique Gnome & Rhône ou moto complète) que vous souhaiteriez exposer dans cet endroit, n'hésitez pas à contacter notre ami Jean-André qui vous en sera très reconnaissant.

Fiche d'information n°8

Renaissance d'une L53



Voici le récit de la restauration de ma Gnome & Rhône L53 que j'ai achetée en 1991, du côté de Bourges en copropriété avec un ami et celle qui devait, plus tard, devenir ma compagne. Le prix payé, de 4 000 francs me semble, maintenant, avec le recul du temps, un peu élevé mais, tous novices que nous étions, nous manquions de repères pour apprécier l'objet à sa juste valeur.

Sa carte grise portait la date du 21 juin 1954. Le numéro du moteur et celui du cadre (gravé sur la boucle arrière droite) étaient identiques : 555 140. Le moteur n'était pas bloqué mais se trouvait dans l'incapacité de tourner par suite de la défaillance de deux joints qui avaient ouvert un chemin de l'huile de la boîte de vitesse vers l'allumage.

Progressivement, au cours du démontage, nous devions constater que bon nombre de pièces venaient d'horizons divers. Ainsi, les garde-boue (restés encore, à l'heure actuelle, non identifiés), la selle (BMW série 2), le pot d'échappement (ex 350 Four, l'idéal, bien sûr, pour un deux temps), le guidon (trop large), les commodos (en plastique),...

La restauration des pièces d'origine ne posa pas de problème majeur. Nous avons tapissé le fond du réservoir avec de la résine *ad-hoc* pour le stabiliser. La partie cycle a été décapée à la main. Le moteur a été soigneusement revu. Heureusement, à part ses joints, aucun défaut majeur ne fut décelé. Hélas, l'inexpérience aidant (si j'ose dire !) deux fourchettes de sélection furent interverties au remontage de la boîte de vitesse, et, par suite de vérifications insuffisantes, ce ne fut qu'une fois la

moto remontée, que je m'aperçus que seules la 1ère et la 4ème étaient accessibles. Un démontage suivi d'un remontage minutieux et attentif vint au bout de ce petit problème.

La partie la plus délicate fut, comme toujours, la recherche des pièces manquantes. Les garde-boue furent dénichés à Grenoble, chez Thierry Halek; les poignées tournantes SAKER furent aperçues à Montlhéry et c'est sous un amas de ferrailles que je découvris à Replonges le système très particulier de selle.

Une fois rassemblé tout ce petit monde, il fallut songer à la peinture. Celle-ci fut confiée à un ami carrossier. Est-ce moi qui m'exprimai mal ? Est-ce lui qui comprit de travers ? Toujours est-il que les filets furent peints "à l'envers" : or bordés de vert sur fond noir. Ma foi, tant pis pour les puristes : la moto est très belle ainsi et elle ne changera pas de robe dans un avenir proche !

Restait le pot d'échappement. Impossible à trouver, soit en refabrication, soit dans les bourses. Alors, un ami nous en a fabriqué un aux côtes d'origine. Quant au chromage, il fut confié à une entreprise de la région de Bourges avec un résultat inégal, le bouchon d'essence (en zamac) étant maintenant constellé de minuscules bulles¹.

Après le remontage des éléments, vint enfin le moment des essais. La documentation assez abondante que j'avais réunie précisait bien qu'elle manque de discrétion et il est exact que le dialogue s'avère difficile lorsque tourne le moteur. Pour la boîte de vitesses, lorsqu'on a bien pris le coup, elle n'est pas excessivement dure. Elle est, disons, virile. Le moteur a une bonne pêche à partir de mi-régime. Quant à la carburation, je n'ai sans doute pas encore trouvé le bon réglage car il lui arrive de "couper" à haut régime (vers 90 - 100 Km/h). Les suspensions sont excellentes... lorsqu'elles n'ont rien à faire. Médiocres, sur petite départementale défoncée.

¹ Le zamac est une véritable cochonnerie à retardement. Ayant voulu faire zinguer un filtre à air de Motobécane Z2 moulé dans cet alliage, nous n'en avons récupéré que le grillage, le reste s'étant dissous dans les bains de traitement !

Malgré tous ces petits inconvénients, quel plaisir d'enrouler à 60/70 sur les petites routes viroleuses de la Haute Garonne, nouvelle terre d'asile de miss Gnome & Rhône !

Depuis la fin de la restauration, j'ai parcouru environ 600 kilomètres à son guidon. C'est peu, certes, mais c'est néanmoins bien agréable.

Arnaud Turck

Restauration ou résurrection ?

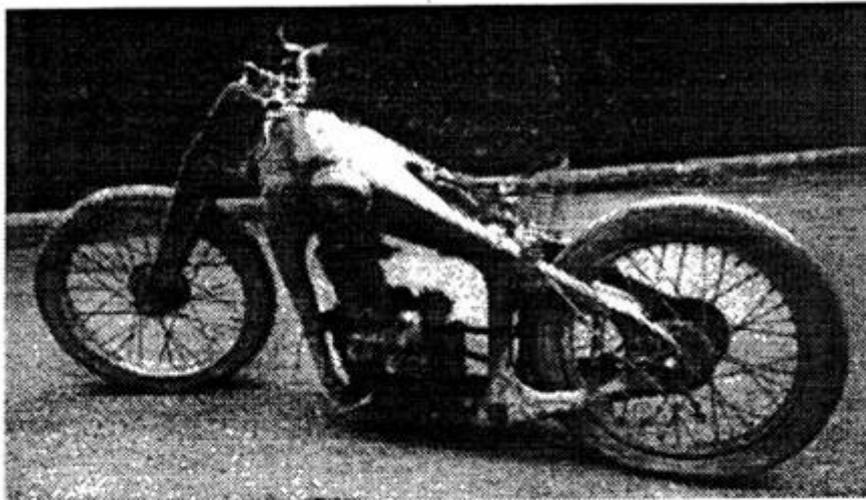
(ou "Une jeunesse pour la Junior")

A travers le récit de cette résurrection, nous allons suivre les différentes étapes d'une restauration difficile qui, à l'heure actuelle, n'est pas encore achevée. Cette histoire se poursuivra sur deux, trois, peut-être quatre numéros de Info-Amicale, selon l'état d'avancement des travaux et les trouvailles de pièces manquantes. Nous en profiterons pour donner une liste de "bonnes adresses". En tête de celles-ci vient naturellement l'A.M.G.R.

Une adoption irréflectie

L'annonce de LVM m'avait frappé : une Junior Gnome & Rhône était à vendre pas cher. Bien sûr, le texte précisait "pour pièces" mais, s'il fallait se fier aux mots... Un coup de téléphone m'apprit que la "belle" était visible dans la Marne, du côté d'Epernay et je pris rendez-vous avec le vendeur qui me conduisit un peu en dehors du village où, là, dans un hangar ouvert à presque tous les vents, peu éclairé, je vis quelques objets dont on ne pouvait nier qu'ils aient été des motocyclettes à

s'ennuyer, frileux, car dépourvu de toute couverture. Un repose-pied manquait, l'autre, grossièrement ressoudé, était tordu. Le carburateur, placé dans un sac en plastique, était accroché à un fil de fer et la pédale de frein était cassée. Les garnitures chromées (logos, dessus de réservoir, demi-lunes de l'essieu arrière) avaient disparu. A certaines déformations apparentes de la fourche, des roues et du cadre, on sentait que la bête avait connu des maîtres aux mains brutales. De carte grise, point.



essence de pétrole à une époque lointaine.

La Juju avait bien triste mine. C'était un des premiers modèles, datant de 1934, très probablement, du type "3 points". Calée par un gros parpaing, elle reposait sur ses roues que l'absence de garde-boue permettait de contempler, rouillées et déformées. La magnéto brillait par son absence; il restait un ressort de selle qui semblait

Mais, le moteur n'était pas bloqué et les vitesses passaient. La détresse de cette pauvre chose m'avait ému. J'avais l'impression qu'elle m'implorait : " S'il te plaît, emmène-moi loin d'ici.". Pour un peu, je me serais cru devant un vieil animal cherchant un bon maître pour terminer une vie difficile et remplie d'épreuves. Un quart d'heure de discussion avec le

vendeur et, pour mille cinq cent francs, elle était à moi. Quelques jours après, juchée sur une remorque, elle quittait sans regret la Marne pour parvenir, au terme d'un voyage sans histoire, dans les Yvelines.

Se documenter

Toute restauration commence par une recherche de documentation. Grâce à l'Amicale, ce fut chose

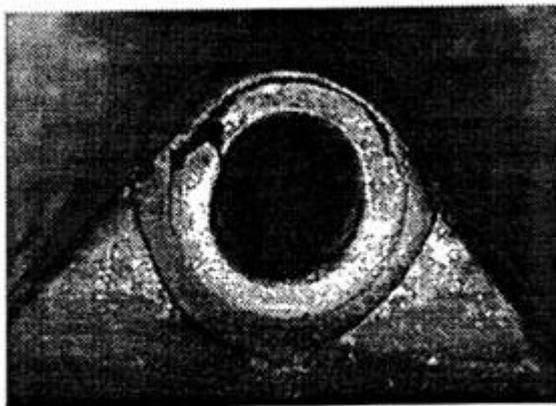
facile : notice d'entretien et catalogue de pièces détachées accompagnés d'un article paru dans Moto-Revue du 24 juin 1949. A l'époque, on ne publiait pas encore d'éclatés en perspective, ce qui fait que les détails de montage ne sont pas toujours évidents. Mais, il ne faut pas se montrer trop exigeant ! Je me procurai auprès de Girauto une autre description, d'époque, celle-là : Moto-Revue du 1er février 1936.

Maintenant, il était urgent de faire un bilan de santé afin de déterminer les travaux à entreprendre ainsi que les pièces à retrouver. Et, pour cela, je devais entreprendre un démontage complet

La carcasse

La photo de la page précédente donne une certaine idée de ce que j'avais acquis. Par bonheur, la Junior est une moto simple, dépourvue d'astuces, mais où le génie mécanique frise parfois l'incohérence. Attention, donc, à ne rien laisser passer et à compléter nos notes par des photos. On a beau en prendre beaucoup, il y en aura toujours qui manqueront plus tard. Mais il ne faut pas trop s'inquiéter, surtout quand on a affaire à une machine en si mauvais état ayant été aussi maltraitée car, souvent, des réparations ont été effectuées avec les moyens du bord, pour un coût minimum et sans trop se préoccuper des lois de la mécanique. Marche ou crève, quoi ! Mieux vaut alors réfléchir avant de perpétuer quelque sottise d'époque.

Le cadre une fois désossé apparaissait sain, à part



quelques petites déformations locales, pour la plupart dues à des chocs ou des gamelles mais, c'est lorsqu'il fut retourné que l'ampleur du désastre se montra dans toute son ampleur. On peut contempler, sur cette photo, la cassure du métal du cadre au niveau du passage inférieur de la colonne de direction. Du coup, on comprenait

pourquoi la fourche était complètement déformée. Un enfoncement de la partie supérieure droite prouvait qu'on avait tenté à grands coups de marteau (de masse, sans doute), de la redresser mais, bien sûr, le remède avait été pire que le mal.

C'était la grosse réparation. Heureusement, un ami collectionneur, habile mécanicien ajusteur de son état réalisa une magnifique soudure autogène et, par précaution relia, à l'intérieur du cadre, la partie haute à la partie basse par un tube soudé du bon diamètre, lui conférant ainsi une solidité à toute épreuve.

Les roues exhibaient des rayons cassés, d'autres tordus, des tambours de frein dans lesquels les rivets avaient laissé de fortes empreintes, l'ensemble baignant, comme le reste, dans la rouille. Les mâchoires étaient déformées et devraient être changées.

Avant d'aller plus loin, je décidai de profiter de Rétromobile car nous étions en février et la grand-messe des collectionneurs battait son plein. Je savais y trouver Armand Bardet qui ne se déplace jamais sans un important stock de roues et de rayons. C'est ainsi que je pus acquérir deux jantes chromées et les 72 rayons nécessaires.

Quelques mois après, c'est à Champeaux, en Seine et Marne, que je devais trouver la première paire de mâchoires. Profitons de l'occasion pour souligner l'excellence de cette bourse qui a lieu trimestriellement, ainsi que sa très bonne organisation. L'autre paire fut trouvée un peu plus tard à la bourse de Ste. Geneviève des Bois. Je n'avais pas eu de grandes difficultés car le diamètre des tambours (150 mm) est standard et le seul point délicat est de veiller à la largeur des mâchoires.

Les entrailles

Le moteur n'étant pas bloqué, je m'attendais à un démontage simple. C'était sans compter sur l'état de certains écrous que d'anciennes et maladroites réparations avaient gravement endommagés. Plus guère de prise, même avec des clés en très bon état. Et puis, je me méfiais des pas à gauche, fréquents à l'époque. A tort, comme je l'appris à mes dépens. En effet, sur ce bloc moteur, seul le boulon inférieur de la pompe à huile est pourvu d'un pas inversé. Toutes les fixations d'engrenage possèdent un pas normal.

Bref, je finis par couper à la scie l'écrou fixant le pignon de sortie sur le vilebrequin. Les disques

d'embrayage étaient marqués mais réutilisables. Ici, la friction se fait métal sur métal puisque l'embrayage travaille dans l'huile. D'huile, je n'en trouvai guère dans le fond du carter. A sa place, une boue marron foncé, mélange de rouille, de limaille de fer et de résidus gras accompagnant un morceau de métal semblant provenir d'un coussinet ou d'une bague.

La bague en bronze du vilebrequin était fortement rayée mais l'arbre à cames était en assez bon état et ses pignons n'avaient pas trop d'usure. Sur les trois roulements, un était réutilisable, les deux autres devaient être remplacés, ce qui n'était pas inquiétant, a priori.

Le cylindre était en bon état mais le piston était fortement ovalisé. Les sièges de soupapes avaient besoin d'une sérieuse rectification et les guides devaient être changés. La soupape d'admission semblait avoir été récemment changée et un bon rodage permettrait de la réutiliser. Pour celle d'échappement, il allait falloir voir ça de plus près.

La pompe à huile, sur cette moto, est constituée par une longue vis d'Archimède à grand pas, placée à l'avant du bloc dont elle occupe toute la hauteur. Elle avait visiblement été graissée à la limaille et celle-ci, non seulement avait entraîné de profondes rayures dans le corps du carter mais s'était également incrustée dans le métal de la vis elle-même. Détail supplémentaire, il faudrait refaire le boulon inférieur car je n'étais pas le premier à avoir cru naïvement qu'il se vissait dans le "bon" sens et mes coups de burin, joints à ceux de mes prédécesseurs avaient eu raison de ce pauvre boulon.

Il fallait envisager d'agrandir le diamètre de passage de la vis dans le carter puis de le chemiser. La rectification de la vis elle-même pourrait s'effectuer sans trop de mal au tour. C'était néanmoins un travail important et délicat. En outre, le passage dans le carter de la tige inférieure de fixation du moteur était cassé. Une soudure sur aluminium était donc à prévoir.

J'allais oublier la boîte de vitesses. C'est en sortant les pignons que je compris pourquoi les vitesses passaient si facilement. Les baladeurs avaient des dents qui, vues de dessus, ressemblaient carrément à des losanges. Deux pignons, au strict minimum, devaient être changés, dont l'un sur le train primaire. Difficile et coûteux sont les adjectifs les plus appropriés à ce type d'opération.

Triste bilan

Réparations à entreprendre :

- cadre à ressouder
- fourche à redresser ou à remplacer
- cylindre à réalésé
- pied de bielle à rebaguer
- boîte de vitesse à refaire
- carter à ressouder
- guidon à rechromer ou à remplacer

Pièces à retrouver :

- magnéto
- roues et rayons
- piston
- caoutchoucs
- garde-boue (2) et tiges de fixation
- pneus et chambres à air
- sortie et pot d'échappement
- pédale de frein
- carter extérieur de protection des soupapes
- pêle-mêle : phare, batterie, porte-bagages, plaques d'immatriculation, repose-pied, ressorts de selle, garniture de selle, joint de culasse, boîte à outils, etc.

Je dois avouer que le découragement me gagnait et que j'avais bien envie de passer l'ensemble aux pertes et profits, du mauvais côté, évidemment. D'autant plus que je devais bientôt m'apercevoir de la difficulté à trouver des pièces de Gnome & Rhône dans les bourses. Certes, l'Amicale refabrique un nombre important de pièces, mais, pour des raisons évidentes de prix de revient, ce ne sont pas des pièces de mécanique. Et j'en avais beaucoup à remplacer.

A suivre...

Bonnes adresses :

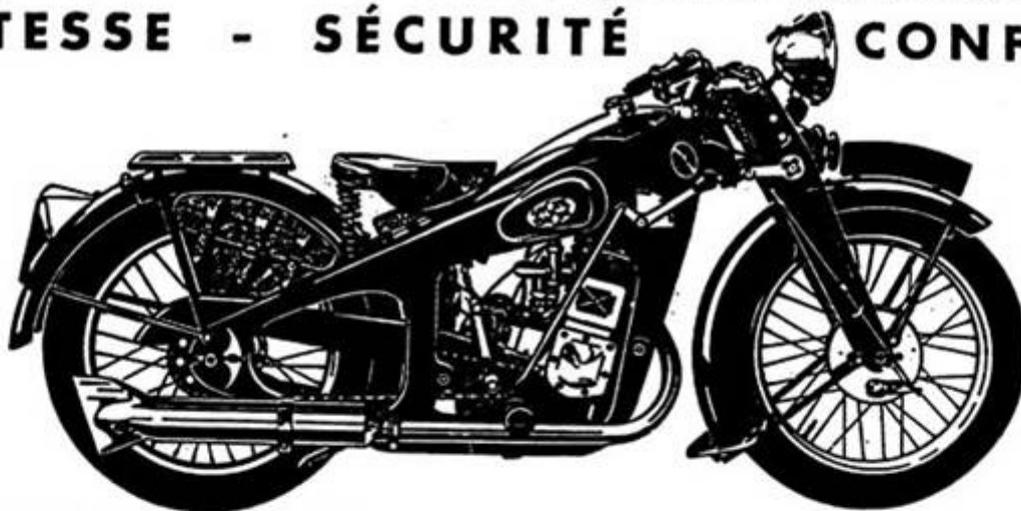
- **Armand Bardet**, Jantes, rayons pièces motos anciennes, surtout années 50-60. Grande Rue, 38390 MONTALIEU, (16) 74 88 52 10
- **Girauto** (Eric Giraud), Doc. auto et moto, Porte d'Orange, 84860 CADEROUSSE. Tél. (16) 90 51 94 72.

Nous avons laissé notre héros dans un état proche du désespoir où il se demande s'il ne doit pas abandonner la partie. Le prochain épisode le verra-t-il se ressaisir ? La chance finira-t-elle par lui sourire ? C'est ce que vous saurez en lisant le numéro 6 de notre *Info-Amicale*.

GNOME RHONE

a démontré qu'une moto
doit être traitée comme une automobile et non comme
une bicyclette et doit avoir, obligatoirement, un bloc-
moteur et un châssis en tôle d'acier emboutie.

Vous trouverez le maximum d'agrément dans la
conduite des 350^{cc} GNOME RHONE de tourisme ou
de sport qui réunissent ces 3 qualités fondamentales :
VITESSE - SÉCURITÉ CONFORT



350^{cc} MAJOR

100 km.h.
BLOC-MOTEUR
SOUPAPES LATÉRALES
4 VITESSES

350^{cc} SUPERMAJOR

115 km.h.
BLOC-MOTEUR
SOUPAPES EN TÊTE
4 VITESSES
SÉLECTEUR FACULTATIF

SIÈGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8^e. — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée.
SUCCURSALES : LILLE, 140, Rue Nationale. LYON, 25, Avenue Jean Jaurès. — MARSEILLE,
185 bis, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue Saint-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson.