

## **100 ans de motos chez Gnome & Rhône.**

A la fin de la première guerre mondiale les entreprises fournissant de l'armement se trouvent en grande difficulté en raison du manque de commandes militaires.

Gnome & Rhône fabricant de la majorité des moteurs d'avion de la grande guerre, n'échappe pas à la règle.

Afin de trouver de nouveaux marchés il faut se lancer dans tout ce qu'il est possible de construire. Dans un premier temps c'est une question de survie. Gnome & Rhône se diversifie dangereusement mais en restant dans les domaines industriels et le plus souvent liés à la motorisation, automobile, tracteurs, machines à coudre etc...

Pour ce qui nous intéresse, la motocyclette va jouer un grand rôle et même sauver la marque.

Pas question de se lancer dans des études longues et coûteuses, Il est urgent de réagir. Dans un premier temps la construction démarre en sous-traitance de la société des moteurs ABC, sur une machine de conception anglaise, l'ABC. Cette moto révolutionnaire pour son époque est une machine hors de son époque qui reçoit très vite un vif succès mais qui s'adresse à une population relativement aisée.

Fin 1919 les premières ABC françaises sortent des usines de Gennevilliers et seront commercialisées début 1920. Très vite Gnome & Rhône rachète les licences pour construire en nom propre. Dès 1921 il faut se diversifier et l'ABC ne correspond pas à « monsieur tout le monde », le pouvoir d'achat n'est pas au beau fixe et il est urgent de construire des motos plus abordables et plus simples technologiquement parlant. C'est dans ce début des années 20 que nous verrons arriver les modèles B, C, D en 500 cm<sup>3</sup> latéral épaulées des 175 H, H2 puis des 250 E, E2 toutes en 2 temps. La première 500 culbutée arrive fin 1926, c'est la mythique D2 machine aux performances exceptionnelles pour son époque. Très vite la D2 est remplacée par la D4 dont la partie cycle est bien supérieure à la D2, Ces deux modèles contribuent fortement au développement de la marque et constituent un socle sérieux pour l'avenir. Dès lors Gnome & Rhône jouit d'une réputation de machines fiables, solides, rapides en deux mots « la qualité aviation ».

La marque assoit sa réputation sur une multitude de raids réalisés en grande partie par ses pilotes Nass et Bernard. D'autres modèles voient le jour comme la superbe CM2 puis la marque disposant de presses gigantesques s'oriente vers les motos à cadre en tôle emboutie. Toute une gamme va naître avec cette technologie dont le fleuron est la 750 type X civile que l'on qualifie à juste titre du plus haut de gamme des motos françaises de série pour les motos d'avant la seconde guerre mondiale.

Cette fameuse 750 type X détient toujours aujourd'hui le record de distance avec 50 000km en 19 jours réalisé en 1939.

Le marché militaire est toujours pris au sérieux et le side-car de l'armée française à deux roues motrices est le fameux AX2. En 1943 une moto spécifiquement pour l'escorte présidentielle est construite c'est la 750 X40.

L'après guerre est beaucoup moins glorieux, tout est à refaire, la motorisation des avions est en retard par rapport à la concurrence qui a réalisé des avancées spectaculaires sur les propulseurs à réaction.

Le budget et l'investissement dévoué à la moto reste au rang de « miettes ». Comme toutes les entreprises réalisant de l'armement et en raison de travail pour l'ennemi durant le dernier conflit, l'entreprise est nationalisée et devient la SNECMA (Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Avions)

Les ingénieurs de la branche moto, se battent « bec et ongles » pour réaliser des nouveaux modèles adaptés à cette époque difficile. Les versions R4 puis les séries L se

vendent bien, quelques prototypes ambitieux voient le jour, 350WM ou 500 Super Star, mais il n'y a pas de suites, la volonté de développement de cette branche n'est pas au rendez-vous.

En 1956 une 175 L53c gagne le Bol d'Or en catégorie 175. Afin de se développer Gnome & Rhône sous traite une partie de sa construction à Follis mais rien n'y fait. La moto en France est sur le déclin en cette fin des années 50.

La dernière machine construite en série est la 125 R4X, début 60 la branche moto est cédée à Ydral qui continue un certain temps la distribution des pièces Gnome & Rhône.

Au salon Retromobile de Paris, les visiteurs ont pu découvrir une exposition exceptionnelle des motos Gnome & Rhône ainsi que quelques éléments de la construction de cette marque comme des moteurs d'avion en étoile et même un propulseur des fusées ariane. Les motos exposées sont magnifiques et rares.

Pour le salon Moto 2 roues de Lyon du 14 au 17 mars c'est une autre exposition de la marque qui compte 30 machines de la première l'ABC à la R4X la dernière. Plusieurs modèles rares seront là, deux ABC plus une spéciale Barthélemy, une D2, deux D4, trois 750 type X dont deux en version side-car, une authentique 175 compétition etc.

Le cadre de ce salon permet de toucher directement le monde de la moto passé, présent et avenir sous toutes ses formes. Pour ce qui est du passé ce salon présente aussi une quarantaine de Peugeot depuis 1902, et d'autres expositions superbes que vous pouvez consulter sur le site <https://www.salondu2roues.com>

Venez nous rendre visite au salon il y aura quelqu'un en permanence sur notre stand pour répondre à vos questions. Notre stand est réalisé en relation avec l'amicale des motos Gnome & Rhône <https://www.amicalegnomerhone.net>

Daniel DAVID

# SALON DU 2 ROUES LYON

**14 – 15 – 16 – 17 MARS 2019**

**LYON-EUREXPO**