



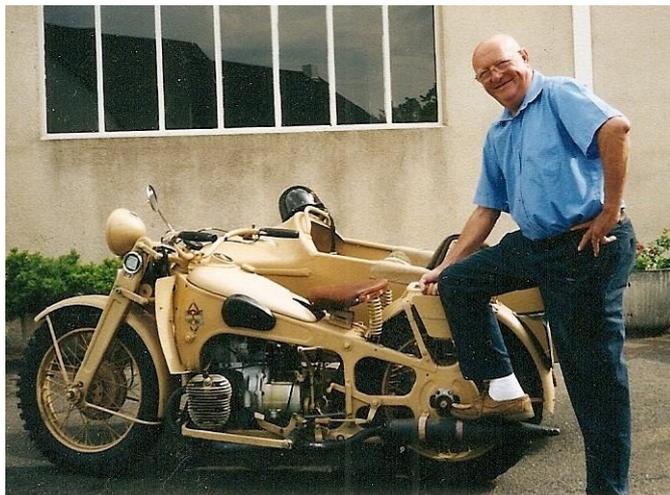
# Gazette Gnome & Rhône

## SOMMAIRE :

Page 1 :	Sommaire
Page 2 :	Édito
Pages 3 :	François Astorg
Page 4 à 8 :	Les 80 ans de la R
Pages 9 à 11 :	Adrien Mitton
Page 12 19 :	La coupe de Tourisme
Page 20 :	Mots croisés & De-ci de-là
Page 21 27 :	500 Gnome à courroie
Page 28 à 30 :	Schéma électrique R5
Page 30 ;	Solutions mots croisés
Page 31 :	Fiche type R2



Amicale des Motos Gnome & Rhône



IBAN : FR76 1027 8062 3100 0250 7384 148

BIC : CMCIFR2A

Rédaction : DAVID Daniel (D4), Jean-Luc AUPEPIN (R4), Jean-Claude CONCHARD  
Jean-Pierre Boeuf, Philippe Abonyi.

## EDITO du président

Alors, cette fois est-ce bien la bonne? Peut-on envisager sereinement de reprendre nos activités mises en sommeil depuis un an et demi ainsi que nos 2 manifestations annulées? Je l'espère! La sortie dans l'Yonne de 2020 reportée en 2022 et la sortie à Verdun de 2021 reportée à 2023.

-1 l'Yonne reconduite à la Pentecôte 2022 pour conserver le devis initial sur 2 jours ½ et pour lequel nous avons versé 3500€ d'arrhes. Nous nous sommes rappelés à leur bon souvenir (dont Jicécé, A. Bromann et P. Jobard) lors de la 52ème rencontre des ancêtres en y faisant un saut en motos anciennes: ils nous attendent.  
-2 Verdun organisée par P. Jobard, annulée 15 jours avant la date prévue sur décision préfectorale, et reconduite à l'Ascension 2023.

Mais avant d'affronter le bitume, il y aura les salons où nous aurons un stand et les bourses où vous aurez toutes les chances de me rencontrer: Romorantin en février, Reims en mars et le VRM en mai.

Enfin, je tiens à vous donner des nouvelles de Didier Pasquier qui a fait une apparition à Corbeil et qui continue à bricoler malgré toutes les contraintes imposées par sa maladie. Didier, la meilleure thérapie que je connaisse, est celle que tu pratiques en feignant d'ignorer le mal qui te ronge. Saches que tous les membres de l'amicale te soutiennent de tout cœur.

Jicécé

## EDITO du rédacteur

La gazette traîne à sortir et cette fois ce n'est pas la faute d'avoir des articles car Jean-Luc Aupepin, Jean-Claude Conchard et Jean-Pierre Bœuf ont bien contribué à la rédaction. Le problème vient de chez moi. Premièrement mon informatique défaillante qui devrait se régler dans les prochains mois.

Peut-être aussi le contexte Covid, le manque de rassemblement etc bref après celle-ci une spéciale Henri Nass est pratiquement complète et arrivera au printemps. Bon courages à tous

Daniel DAVID (D4)

## François Astorg

Notre ami François est décédé le 3 décembre à l'Ehpad de Mirecourt.



*François & Sébastien avec le side D3 à Saarbruck*

François avait vu le jour le 4 août 1937 à Vézelize, il était fils unique de parents, commerçants.

Il était parachutiste ancien d'AFN. Il seconde ses parents, puis reprend le commerce créé en 1878 par son grand-père. Il épouse Monique Mathieu en 1962 à Sexey-aux-Forges. François et Monique ont deux fils : Jean-Marc et Laurent. 5 petits-enfants ont agrandi la famille. Le couple déménage à Xirocourt, François devient représentant en meubles et conseiller municipal. La famille s'installe vers 1980 à Diarville. François exerce alors le métier de chauffeur poids lourd jusqu'à sa retraite. Passionné par la restauration de vieilles voitures dont une très belle Lorraine Diétrich puis de motos dont plusieurs Gnome & Rhône, il sera président de l'APVA (amicale des propriétaires de voitures anciennes). Entre ses mains expertes, des épaves retrouvaient leur beauté d'origine.

François avait organisé pour l'amicale le rassemblement de Gérardmer. Lors de nos rassemblements nous ne pouvions que succomber à son charme et à sa bonne humeur, il ne manquait jamais l'occasion de raconter une blague.

L'AMGR a présenté ses condoléances à sa famille et nous aurons toujours une pensée pour lui.

## 80 ans de la R

Durant la seconde guerre mondiale, Gnome & Rhône était contraint de produire pour l'armée allemande. Pourtant durant ces années, une petite moto considérée comme BMA (bicyclette à moteur auxiliaire) de 100cc sortira des chaînes à partir de 1941, il s'agit de la type R.



La moto présentée aux mines possède le n° 500001 et c'est le 4 juillet 1941 que Gnome & Rhône reçoit l'autorisation des mines pour une série de 1000 machines, allant du n° 500002 au n° 501001.

En consultant le dossier des mines, plusieurs choses m'intriguent, il est mentionné mise en marche par pédalier fixé sur le cadre (ce qui était obligatoire sur une BMA), chose que l'on n'a jamais vu sur une R.

Deuxième chose, vitesse 30 km/h (maxi pour les BMA), je sais que ça roule pas bien vite mais on est plus proche des 60 que des 30.

Et enfin pour terminer, un poids de 34.9 kg (maxi 35kg pour les BMA). Je n'ai jamais pesé la mienne mais là aussi, j'ai des doutes.

Tout a été bien étudié pour qu'elle soit réceptionnée aux mines. Est-ce qu'il y a eu un prototype avec pédalier fixé au cadre ou est-ce que l'inspecteur des mines a fermé les yeux sur ce détail, la question se pose.

Vitesse.- A la vitesse de régime du moteur 2.400 tours minute, la machine roule à une vitesse de 30 km/h qui est sa vitesse maximum.-

Pédalier.- Fixé sur le cadre. Il comprend une roue de 26 dents montée sur l'axe des pédales qui entraîne par l'intermédiaire d'une chaîne à rouleaux au pas de 12,7 le pignon à roue-libre de la roue arrière.-

Mise en marche.- par le pédalier.-

Poids de la machine : 34 Kg\$ 900.-

**Reg. A. N° 8710** - Il résulte des constatations effectuées à la demande du Constructeur le 4 Juillet 1941 sur le véhicule N° 500.001 à moteur N°500.001 du type " R " ci-dessus décrit, que ce type satisfait aux Articles 2, 3, 21, 22, 23 et 24 du décret de la Route promulgué par le Décret du 20 Août 1939 et remplit les conditions imposées par le Décret du 12 Septembre 1925 pour les Bicyclettes à Moteur Auxil

Puissance à admettre par application de la Circulaire Ministerielle du 11 Avril 1927 : UN Cheval.

**Catégorie :** Bicyclette à Moteur Auxiliaire.

Attestation valable seulement pour les machines livrées jusqu'au 4 Juillet 1942, à moteurs numérotés de 500.002 à 501.001, et dont le nombre ne dépasse pas 1000 au maximum.

Nous soussignés, SOCIETE DES MOTEURS GNOME & RHONE, constructeur certifions que la bicyclette à moteur auxiliaire, (B.M.A), N° à moteur N° vendue à est entièrement conforme au type : R. décrit et qu'elle ne peut dépasser une vitesse maximum de 30 km/h à l'heure.-

PARIS, le  
SOCIETE DES MOTEURS GNOME & RHONE

VU  
Paris, le - 4 JUIL 1941 19  
L'Ingénieur en Chef des Mines

L'INGÉNIEUR des MINES

La première série étant terminée, Gnome & Rhône demande une nouvelle autorisation, Le 7 juillet 1942 pour 1000 motos supplémentaires (du n° 501001 à 502000). Cette demande est acceptée le 6 août 1942.

Le 8 février 1944, l'accord est demandé pour une troisième série de 1000 machines qui sera refusée.

C'est donc une nouvelle moto baptisée R1 n° 502004 qui sera réceptionnée aux mines le 15 février 1944. Suite au décret du 13 septembre 1943, la catégorie BMA n'existe plus, les véhicules de 50 à 125 cm<sup>3</sup> sont désormais des vélomoteurs, ils doivent être immatriculés, ils n'ont plus de restriction de poids, de vitesse et d'obligation d'avoir un pédalier.

La R1 est donc un vélomoteur et bizarrement, elle n'a plus de pédalier, son poids est de 54 kg pour une vitesse de 60 km/h

VITESSE.- A la vitesse de régime du moteur 5.050 tours-minute, la machine roule à une vitesse de 60 km/h qui est sa vitesse maximum.-

MISE EN MARCHÉ.- Par pédale portant un cliquet attaquant l'arbre principal de la boîte de vitesses, par l'intermédiaire d'un engrenage à rochet.-

POIDS DE LA MACHINE : 54 Kg\$.

Certaines R1 sont frappées R1A, il s'agit en fait de modèles qui ont un amortisseur sur la fourche à la place des anneaux Neiman. C'était une option qui était disponible.

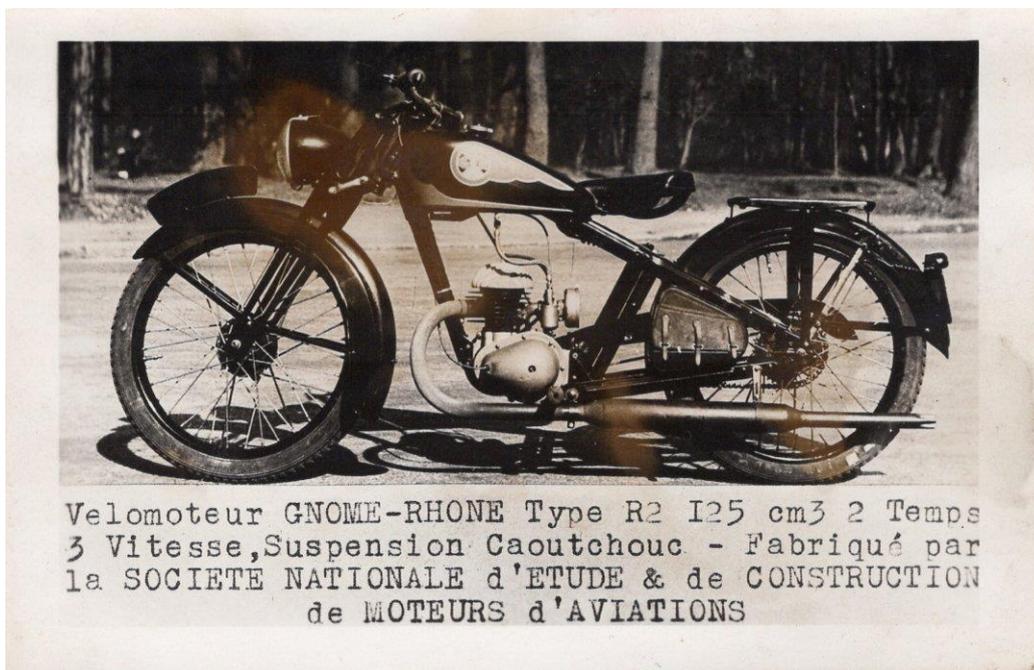


**PRIX DE VENTE DES VELOMOTEURS**  
 Taxe à la production et taxe sur les transactions comprises, établis conformément aux arrêtés N° 12.750, du 11-7-45, N° 4.748, du 17-11-42 et au décret N° 45.528, du 31-3-45

Marque	Type Caractéristiques	P.V.D. actuel sans pneus	Prix de vente au détail actuel avec pneus		
			Michelin	Dunlop	Hutchinson
ALCYON	100 cc. 2 temps	14.893	16.149	16.173	16.241
CHAPOLARD	100 cc. 2 temps	16.498	17.754	17.778	17.846
R. GILLET	100 cc. 2 temps V	16.527	17.783	17.807	17.875
GNOME-RHONE	100 cc. 2 temps V	16.527	17.783	17.807	17.875
—	Supplément pr amort. hydraulique	827			
JONGHI	100 cc. 2 temps	17.653	18.909	18.933	19.000
MONET-GOYON	S.3.G. 100 cc. 2 temps	14.402	15.658	15.682	15.750
	S.3.G. 44	17.317	18.573	18.597	18.665

Tarifs Moto Revue n° 864 de novembre 1945

Un nouveau vélomoteur 125 cm<sup>3</sup> nommé R2 (n° 502297) sera présenté et homologué par le service des mines le 5 octobre 1945. Pour les premiers modèles, ce sera qu'une évolution de la R1 car la partie cycle reste pratiquement identique hors mis la boîte à outils qui est désormais sur le côté gauche, les gardes boue sont plus large et le garde boue arrière à une partie amovible pour pouvoir démonter la roue plus facilement. A noter que sur la R2 seul le réservoir a des décors alors que sur R-R1 les gardes boue, la boîte à outils et le carter de chaîne avaient des filets.



Sur les modèles suivants, un gros phare remplace le petit phare obus, le réservoir aura un gros bouchon central à la place du petit bouchon sur le côté droit. Il est à noter aussi que sur les premiers modèles, l'échappement était en une seule partie et qu'il sera remplacé par un tube et un silencieux.



Coté moteur, bien sûr la cylindrée passe de 100 à 125 cm<sup>3</sup> ce qui entraîne les modifications nécessaires des carter, de l'embellage, de l'ensemble piston/cylindre/ culasse et du carburateur qui désormais placé à l'arrière du moteur.

Pour la boîte de vitesses, quelques modifications ont été apportées sur les rapports de boîte et l'embrayage passe de deux disques à trois disques.

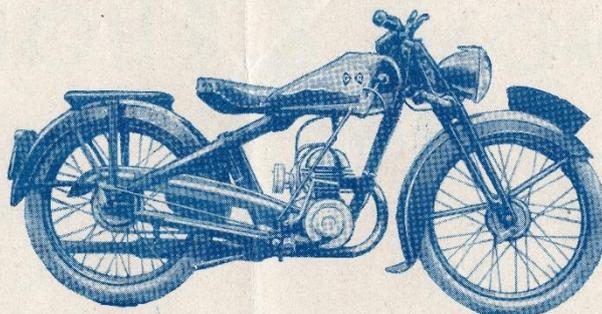
L'adoption d'un troisième disque a pour conséquence l'augmentation de la largeur du carter d'embrayage d'environ 1 cm et le fait d'ajouter une vis de maintien de l'embrayage entraîne la modification de l'arbre primaire : il sera raccourci du côté embrayage. Les dimensions des roulements d'arbre primaire seront aussi modifiées. La butée d'embrayage est désormais à bille pour éviter une usure prématurée.

La tôle séparant la boîte de vitesse et l'embrayage se voit maintenant dotée d'un joint spy alors que sur la R il s'agissait d'un joint feutre maintenu entre deux gorges.

La démultiplication entre le pignon en bout de vilebrequin et le pignon situé derrière l'embrayage est aussi modifiée. Sur la R le pignon de vilebrequin est de 19 dents et la roue d'embrayage de 56 dents, sur la R2 on passe à 21x54 dents.

JL Aupepin

### Leichtmotorrad Typ „R. 2“ 125 cm<sup>3</sup>



<b>Motor</b>	Einzyllindrig, zweitakt, Hub 52 mm Bohrung 55 mm, Luftgekühlt.
<b>Vergaser</b>	Automatischer Nadelvergaser mit Luffilter.
<b>Zündung u. Licht</b>	Durch Magnetschwungrad - Hoch Frequenz.
<b>Antrieb</b>	Durch Schneckenrad zwischen Motor und Uebersetzungsgehäuse und durch Rollenkette zwischen Uebersetzungsgehäuse und Hinterrad.

<b>Uebersetzungen</b>	Dreiganggetriebe durch Seitenhebel betätigt, Uebersetzungsverhältnisse, 8,3 - 12,4 und 18,7 : 1.
<b>Kupplung</b>	Siebenteilig mit drei Ferodo Scheiben.
<b>Rahmen</b>	Stahlrahmen geschweisst und verstärkt.
<b>Ausstattung</b>	Schwarz emailiert, Benzintank verziert, Teile verchromt, Sicherheitschloss, Kilometerzähler, Geschwindigkeitsmesser und Hupe.

Adrien est l'un de ces personnages attachant que j'ai l'occasion de croiser quelques-fois sur les salons. Ses souvenirs sont précis et encore bien présent dans sa mémoire. Son attachement à ses motos Gnome & Rhône et les épreuves sportives qu'il a réalisées avec celles-ci ne peuvent pas nous laisser indifférent. Je lui ai demandé de me les mettre par écrit afin de partager ces bons moments avec vous.

D4

## Adrien Mitton

A l'achat d'occasion de ma Gnome et Rhône R4C, le vendeur, agent de la marque et ami de la famille, me fait cadeau d'un guidon qu'il destinait à sa machine personnelle; celui-ci, d'une envergure réduite est relativement plat. Est-ce cet accessoire qui oriente plusieurs années après la R4C vers une destinée sportive !!! Je ne sais pas.

En 1962, la R4C est comme un bon whisky: elle a déjà neuf ans d'âge ! Elle est néanmoins au départ, de la plupart des épreuves de régularité organisées sur les terres de la ligue motocycliste du Lyonnais, dirigée avec beaucoup de dévouement par Mr le Président Adolphe LENOBLE. Avec sa boîte à 3 rapports, sa suspension arrière coulissante et son équipement rustique, cette machine fait figure de doyenne face aux autres concurrentes GR R5 , Motobécane " spéciale " aux couleurs rouge et noire , TERROT fleuron, les premières japonaises comme la Honda 125 Super Sport bicylindre ( 15 ch ? ) Il est bon de rappeler quelques points du règlement.



*De gauche à droite : René Bonhomme secrétaire Baldago's, Albert Gachon président Baldago's, Adolphe Lenoble président ligue motocycliste du Lyonnais, Raymond Moulin président moto club du lyonnais*

1) les concurrents s'élancent de mn en mn avec une moyenne horaire imposée de :

33 km/h pour les 50 cm<sup>3</sup>

45 km/h pour les 125

50 km / pour les 250

60 km / h pour les 500

2 ) le retard est pénalisé aux lieux de contrôle horaire (CH ) et dans les "spéciales" dites parcours chronométrés (PC)

3) l'avance n'est pénalisée que dans les PC

4) au parc fermé, aucune intervention n'est autorisée sur les véhicule

Les cyclomoteurs ouvrent la route, puis quelques km après ce sont les 125, et ainsi de suite. Cette position est délicate, car en ouvrant la route, on a quelques surprises : animaux qui vont boire par exemple.

Une bonne connaissance du règlement est indispensable

" Le circuit de printemps " que fait disputer L'Union Motocycliste de l' Ain, chère au Président MEUNIER , avec des tracés dans le Jura et le Bugey, les vallées des rivières d'Ain et du Suran, est le baptême du feu ( et surtout l'apprentissage ) pour votre serviteur et sa monture Sans aucune assistance, le système D est de rigueur : les sacoches transportent les bidons de carburant, une montre bracelet avec trotteuse, sert de compteur de temps

La " spéciale " reliant les villages de BOLOZON - NAPT est cauchemardesque : un passage mi-sentier , mi-chemin de traverse , assez rectiligne dans une 1ère partie avec un pourcentage de pente qui progresse rapidement, le tout revêtu , en guise de pavés, de ces gros galets qu'on ne trouve que dans le Bugey.

Cette "montée impossible" ( à 45km/h ) et bordée de deux rangées de spectateurs, obligeant chaque participant à " jouer des coudes", de plus la descente en direction de Napt est très glissante.

Comme le brouillard nous accompagne, la lumière déclinant, nous faisons confiance à l'éclairage public ; Dans une certaine agglomération, celui-ci nous dirige au fond d'une impasse.

La chaussée glissante provoque une chute : repose-pieds tordu bloquant le sélecteur de vitesse, quelques coups de botte et les rapports s'enclenchent à nouveau

Le ravitaillement en carburant au parc fermé, entre deux boucles du circuit, me coûte 200 points de pénalisation; A l'arrivée, mes 320 points me plongent dans les profondeurs du classement La déception est d'autant plus grande que seulement 2 concurrents terminent avec moins de 120 points



## LE TEMPS PERDU NE SE RATRAPPE JAMAIS

Le challenge BRE, organisé par le moto club de Lyon sous la bienveillance du Président Raymond MOULIN , nous conduit à Chambéry, après avoir gravi la montée du col de l'Epine en "spéciale"

Le manque de puissance de ma monture est très handicapant, l'audace ou l'inconscience ne comblant qu'en parti cette faiblesse, il faut à chaque instant tirer la quintessence de l'engin et rattraper en descente le retard pris à la montée

Sur le chemin du retour, les ennuis arrivent sous la forme d'un représentant des forces de l'ordre qui m'oblige à faire un détour de 7km ; après de longs palabres (pendant lesquels le temps s'écoule) il me montre le parcours donné par la préfecture de l'Isère : il est différent de celui du moto club de Lyon !

Tout cela se traduit par 8mn de retard et les pénalités correspondantes

## LE COUP DE POMPE

Pour le rallye du BALDAGOS motoclub de Tarare, la R4C est à domicile et la promenade de santé en direction de Vichy ne se déroule pas comme prévue, car, la veille de l'épreuve, le flanc du pneu arrière est coupé dans sa partie interne par un passage sur un talus, ceci provoque une crevaison lente Les 330 km sont parcourus en gonflant toutes les 30 mn, mais quel biceps le soir !!!

## ET S'IL N'EN RESTE QU'UN ?

Il a plu et neigé les jours précédents le départ du " Rallye du Beaujolais" mis sur pied par le moto club de Villefranche sur Saône (bien que nous soyons début avril)

L'itinéraire est très touristique empruntant nombre de petits cols dominant le vignoble, nous traversons Clochemerle \* célèbre par sa pissotière et son chômeur, beaucoup de hameaux dont les constructions en pierres dorées, ont utilisées le calcaire local

Les portions de route non revêtues sont autant de flaques boueuses et, pour la 1ère fois la R4C bénéficie d'une assistance : le mélange 2 temps éclabousse le réservoir et le casse-croûte, les relents de carburant m'accompagnent et mon estomac me le rappelle jusqu'à l'arrivée ! quel gâchis dans une région où la gastronomie est reine.....

Seule 125 à terminer, la R4C empoche la coupe, ce sera la seule !!!

\* Vaux en Beaujolais, où fut tourné le film avec Fernandel : Le chômeur de Clochemerle

## LA COUPE DE TOURISME

Il est de tradition à l'Amicale des motos Gnome et Rhône, lors de notre rassemblement annuel, de transmettre à l'organisateur de ce rassemblement une coupe historique.

Cet organisateur en a la garde pendant une année et doit la remettre à son successeur lors du rassemblement de l'année suivante.

Cette coupe est gravée « Union Motocycliste de France Coupe de tourisme 1925  
Bernard Gnome et Rhône »

Les événements sanitaires m'ayant confié cette coupe pour une longue période, j'ai effectué quelques recherches pour compléter ma connaissance de l'histoire de cette récompense.



### **L'UNION MOTOCYCLISTE DE France**

Suite à la demande des clubs motos d'avoir une fédération indépendante, l'Automobile Club de France crée le 7 février 1913, l'UMF.

L'UMF reste sous la tutelle de l'ACF, 17 des membres du comité sont désignés par l'ACF et 15 par les motos clubs affiliés. Le président est obligatoirement de l'ACF.

L'UMF se transformera en Fédération française de motocyclisme le 7 décembre 1945.

L'UMF a en charge le calendrier, les licences, l'organisation du Grand Prix de l'UMF, les règlements, les championnats (vitesse et tourisme au départ, moto-ball, moto-cross par la suite).

## LES EPREUVES DE TOURISME

Le premier Championnat de France de Tourisme est organisé en 1921. Il est renommé Brassard de Tourisme en 1924 puis Coupe de Tourisme (parfois appelée coupe de France de tourisme) à partir de 1925.

Le classement de ce trophée est réalisé en combinant les résultats de plusieurs épreuves. Le nombre et le choix de ces épreuves sont décidés en début de saison par la commission des compétitions

Il s'agit généralement d'épreuves routières sur routes ouvertes avec moyennes imposées et points de contrôles obligatoires. Les écarts de temps sont transformés en points de pénalité. Les ex æquo sont fréquents.

Jusqu'à 1930, il s'agit d'épreuves individuelles. A partir de 1931 le classement se fait par équipes de deux machines. A partir de 1936, les organisateurs des grandes épreuves ont la possibilité d'organiser un ou deux secteurs chronométrés (les ancêtres de nos spéciales de rallye).



SALOMON, DETRUCHE, NAAS, BORGOTTI, ROLLY-GONET  
Equipe GNOME et RHONE

BNF GALLICA

24/4/21 Marly le Roi Concours d'Endurance de l'UMF

NAAS sera sacré champion de France de tourisme en fin de saison 1921

## PALMARES

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME

ANNEE	EPREUVES RETENUES	VAINQUEURS FINAUX
1921	Paris Nice Concours de tourisme de l'UMF Critérium Amicale Anciens Militaires	250cc BERGER VELOCETTE 350cc DUBOST DFR 500cc NAAS GNOME ET RHONE (ABC)
1922	Tour de France ?	350cc PIERRE DFR Side Car 350cc DUBOST DFR SC1000cc VUILLAMY HARLEY
1923	?	250cc DESDIIONS TERROT 350cc REYNAERTZ GILLET 500cc BERNARD GNOME ET RHONE Side Car 350cc DUBOST DFR SC 600cc MORET ORIAL SC1000cc VUILLAMY HARLEY

### BRASSARDS DE TOURISME

ANNEE	EPREUVES RETENUES	VAINQUEURS FINAUX
1924	Circuit du Nord Concours Endurance UMF Paris Nice Tour de France Circuit des Vosges Paris les Pyrénées Paris	BMA 75cc DECOMBARD ROVIN BMA 100cc HEROS CYCLETTE 175cc CHERET ROVIN 250cc BRIGNON SOYER 350cc HUFKENS GILLET HERSTAL 500cc BERNARD ET NAAS GNOME RHONE 750cc PINNEY TRIUMPH 1000cc LAMBERT KOELHER ESCOFFIER SC 350cc GHOUDE GILLET HERSTAL SC600cc LAMBERT KOELHER ESCOFFIER SC1000cc CEX BSA

### COUPE DE TOURISME

ANNEE	EPREUVES RETENUES	VAINQUEURS FINAUX
1925	Paris Nice Concours Endurance UMF Tour de France  <b>Paris les Pyrénées Paris</b>	250cc COUTANT BSA 500cc BERNARD GNOME ET RHONE (D grand sport)
1926	Paris Nice Concours Endurance UMF Tour de France  <b>Paris les Pyrénées Paris</b>  3 jours du Forez	250cc BENOIT THOMANN 500cc BERNARD GNOME ET RHONE NAAS GNOME ET RHONE

	Circuit des Vosges	
1927	Paris Nice TT Français UMF 3 jours du Forez Circuit des Vosges	250cc HOMMAIRE MONET GOYON 500cc NAAS GNOME ET RHONE
1928	Paris Nice TT Français UMF 3 jours du Forez Circuit des Vosges	250cc HOMMAIRE MONET GOYON 500cc BERNARD GNOME ET RHONE
1929	Roubaix Paris Roubaix Circuit de l'Ain Tour de France Circuit d'Auvergne Circuit des Vosges  EPREUVES RETENUES	250cc SOURDOT MONET GOYON 500cc DUMOULIN GILLET HERSTAL  VAINQUEURS FINAUX
1930	Roubaix Paris Roubaix Circuit de l'Ain Tour de France Paris Les Pyrénées Paris	175CC MONET GOYON SOURDOT HOMMAIRE 250CC TERROT COULON ET FRAICARD 350CC AUTOMOTO MERCIER ORENGA SC 600 GILLET HERSTAL ANDRIEU ET CARON
1931	Roubaix Paris Roubaix (coeff 1) Tour de France (coeff 3) Paris les Pyrénées Paris (coeff2)	250 PEUGEOT PEAN PAHIN 350 AUTOMOTO MERCIER ORENGA 500 GNOME RHONE BERNARD NAAS
1932	Roubaix Paris Roubaix Circuit du Sud-Ouest TOUR DE FRANCE Circuit d'endurance d'Artois Circuit de Provence Circuit des Vosges	250 PEUGEOT PAHIN NARCY 350 MOTOCONFORT 500 MOTOBECANE LOVENFOSSE HUET
1933	Tour de France Circuit de l'Ain Paris les Pyrénées Paris	250 TERROT FRAICHARD 350 GILLET HERSTAL BAUDARD CHERET 500 AUTOMOTO ORENGA SARTORIO GNOME RHONE BERNARD NAAS 1000 GILLET HERSTAL ANDRIEUX
1934	Roubaix Paris Roubaix Circuit du Sud-Ouest Tour de France	350 PEUGEOT NARCY PAHIN 500 GNOME RHONE NAAS BERNARD 1000 GILLET HERSTAL ANDRIEUX DUMOULIN
1935	Paris les Pyrénées Paris Tour de France Roubaix Paris Roubaix	500 GNOME RHONE NAAS BERNARD (CV2)
1936	Paris Nice Tour de France Circuit du Sud-Ouest	1000 GILLET HERSTAL ANDRIEUX DUMOULIN SC 1000 MOTOBECANE VOIVENEL-X
1937	Paris Nice Paris les Pyrénées Paris Circuit de l'Ain	350 MOTOCONFORT LHUISSIER DUBUET 500 MAGNAT DEBON ONDA MAISONNEUVE SC 1000 MOTOBECANE DESPLAND-X
1938	Paris Nice (coeff 1)	350 MOTOCONFORT DUBUET 500 MOTOBECANE PASSET

	Tour Europe Occidentale (coeff 2) Paris les Pyrénées Paris (coeff 1)	750 GNOME RHONE BERNARD ET NAAS (X750) SC MOTOCONFORT HALHOUTEX
1939	Paris Nice Paris les Pyrénées Paris Circuit Aiglon	GUERRE

NOTA en 1926 le classement de Paris Les Pyrénées Paris n'a pas été homologué par l'UMF

Je n'ai pas trouvé le classement officiel de 1930. J'ai effectué le classement suivant les résultats des quatre épreuves et le règlement paru lors de la réunion de la commission de l'UMF du 17/01/1930.

Je suis preneur de toute information pour supprimer les points d'interrogation.

NOTE PERSONNELLE : Ce palmarès fait apparaître, en dehors de NAAS et de BERNARD, le nom de champions exceptionnels tel que VUILLAMY, DEBAISIEUX, PEAN officiel PEUGEOT, ONDA officiel MAGNAT DEBON, HOMMAIRE et SOURDOT les officiels Monet Goyon tous vainqueurs de nombreuses courses de vitesse et courses de côtes.  
La qualité des champions de tourisme de l'époque démontre le niveau de ces championnats.

Pour revenir à la coupe de 1925, nous allons poursuivre par les résultats des épreuves attribuant le titre.

## LA SAISON 1925

PARIS NICE (BERNARD N°87, NAAS N°86) du dimanche 8 au vendredi 13 mars

1° étape : Paris - Dijon ; 317km

Contrôles à Sens, Troyes, Chatillon sur seine.

2° étape : Dijon – Roanne - St Etienne ; 304km

Etape difficile sous la pluie

NASS en retard au contrôle de Roanne est pénalisé de 29pts.

3° étape : St Etienne – Grenoble ; 263km

Contrôle à Lyon, Ambérieu, Aix les bains, Chambéry

Etape dans le froid et sous la neige. Le col de Porte impraticable est détourné par le col de la Placette

Hofkens (Gillet Herstal) abandonne sur chute

4° étape : Grenoble - Aix en Provence ; 248km

Contrôles : Col de la Croix Haute, Sisteron.

Beau temps dans l'ensemble. Passage difficile au col de la Croix Haute enneigé.

Pas de pénalité pour les leaders.

5° étape : Aix en Provence - Nice ; 231km

Contrôles : Brignoles, Draguignan, St Raphael.

Temps superbe. Pas de pénalités.

6° étape : Boucle de Sospel 87km

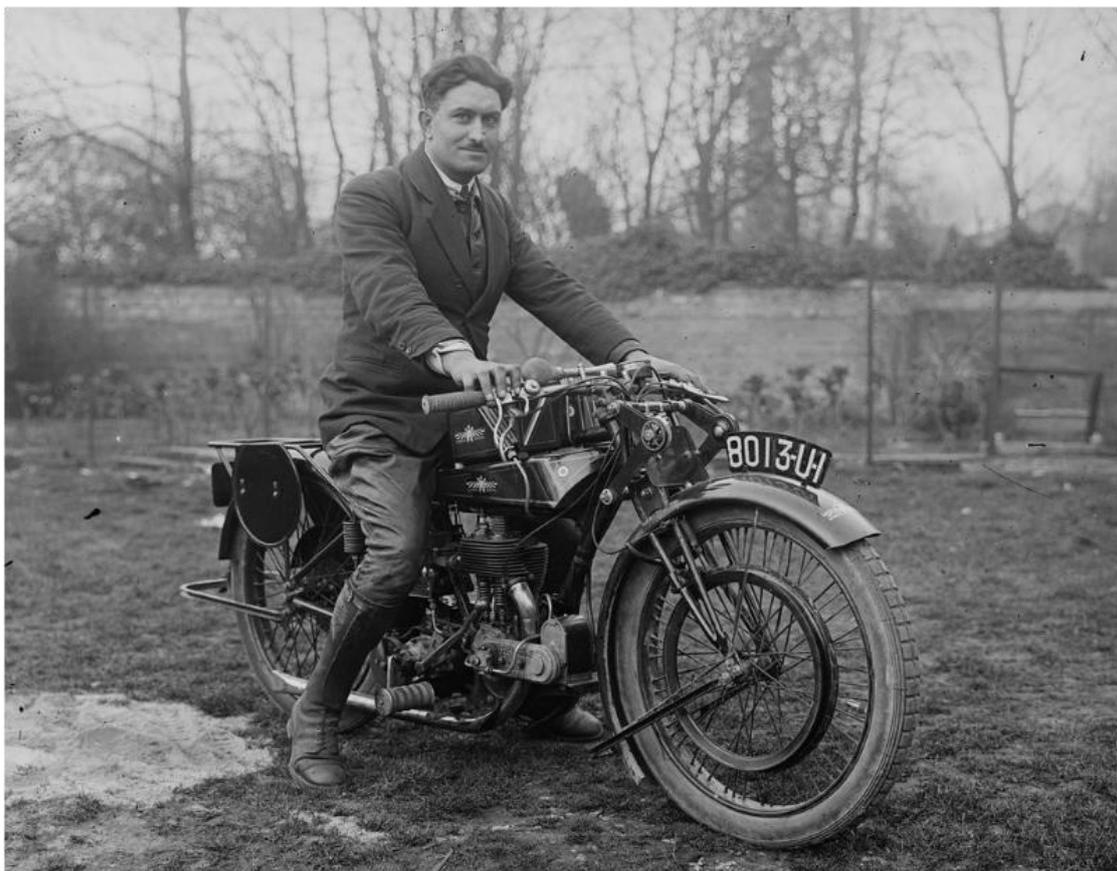
Col de Braus, Col St Jean, La Turbie

Deux épreuves de régularité (8km) dans Sospel et le col de Braus donnent lieu à de nombreuses pénalités en raison des moyennes élevées à atteindre.

Classement final Paris Nice 1925 500cc :

1° ex-aequo BERNARD (Gnome Rhône), DAWSON et BONIVERT (Saroléa), PINNEY (Triumph) sans pénalité.

5° NASS (Gnome Rhône) 29pts



*Gustave BERNARD au pesage de Paris Nice 1925*

*BNF GALLICA*

#### CONCOURS ENDURANCE DE L'UMF

5 avril

Circuit de Maule (à l'ouest de Paris). Maule, Herbeville, Bezecourt : 8 km.  
Pour les 500cc 48 tours (384km) à parcourir à 48km/h de moyenne.  
Pointage à chaque tour, les écarts sont transformés en point de pénalité.  
Des points de pénalité sont également attribués en cas d'arrêt du moteur

Classement 500cc : 1° BERNARD GNOME RHONE (N°33) Opts

1° NASS GNOME RHONE (N°34) Opts

Nota PINNEY (Triumph) forfait

#### TOUR DE FRANCE

9 au 19 avril

Engagés : BERNARD (GR 500 N°11) NAAS (GR 750 n°12)

Nota : Vu le faible nombre d'engagé, GNOME ET RHONE a engagé NAAS avec sa 500 en catégorie 750. ROVIN a fait de même en 175 et 250 (DE ROVIN et BATIFORD)

1° ETAPE : PARIS, BOULOGNE, LILLE: 397 km

2° ETAPE : LILLE, VERDUN, STASBOURG : 512km

3° ETAPE : STRASBOURG, BESANÇON, LYON : 442km

4° ETAPE : LYON, GRENOBLE : 113km

5° ETAPE : GRENOBLE, NICE : 345km

6° ETAPE : NICE, MARSEILLE, MIRAMAS, MONTPELLIER : 375km

7° ETAPE : MONTPELLIER, TOULOUSE, BIARRITZ : 558km

8° ETAPE ; BIARRITZ, BORDEAUX : 194km

9° ETAPE : BORDEAUX, NIORT, NANTES : 370km

10° ETAPE : NANTES, LE MANS : 178km

11° ETAPE : LE MANS, ROUEN, MONTLERY, PARIS : 405km

A l'arrivée au contrôle à NANTES, en avance sur l'horaire, BERNARD se fait renverser par un automobiliste maladroit. Accident sans conséquences.

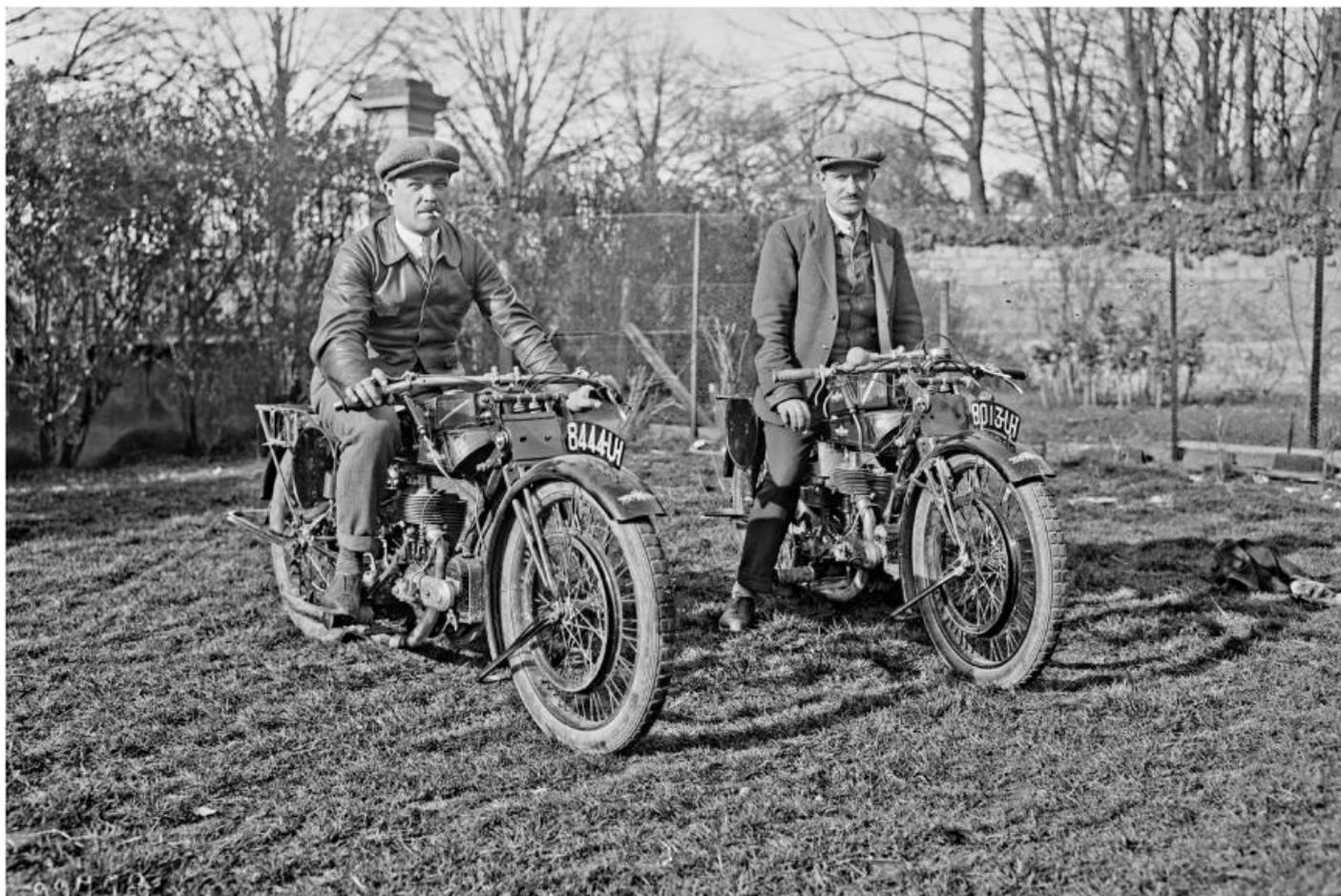
## CLASSEMENT FINAL

175cc : 1° DE ROVIN (Rovin) 31 pts de pénalité

250cc : 1° BATIFORD (Rovin) 0 pts de pénalité

500cc : 1° BERNARD (Gnome et Rhône) 0 pts de pénalité

750cc : 1° NAAS (Gnome et Rhône) 0 pts de pénalité



NAAS et BERNARD au pesage du Tour de France 1925

BNF Gallica

PARIS LES PYRENEES PARIS

9 au 16 août

Les concurrents sont crédités au départ de 1000pts. Un point de pénalité par minute de retard aux contrôles.

Les horaires de passage sont calculés suivant les moyennes suivantes

	Étapes de montagne	Étapes de plaine
175 à 250 cc	30 km/h	40 km/h
350 cc	32 km/h	42 km/h
500 à 1000cc	35 km/h	45 km/h

Engagés Gnome et Rhône : 500cc : BERNARD (30) et CRETIER (31)  
750cc : NAAS (40) 1000cc : SAUVET(46)

1° Etape : PARIS – BORDEAUX ; 550 km

2° Etape : BORDEAUX – BIARRITZ ; 182 km

3° Etape : BIARRITZ – TARBES (via col de l'Aubisque et du Tourmalet) ; 322km

4° Etape : TARBES – TOULOUSE (via col de Peyresourde et Portet d'Aspet) ; 322km

5° Etape : TOULOUSE – CLERMONT FERRAND ; 394 km

6° Etape : CLERMONT – ORLEANS ; 297 km

7° Etape : ORLEANS – MONTLHERY ; 90 km

DELABARRE (1000 HD) et CRETIER pénalisés à l'arrivée à BIARRITZ

CRETIER et SAUVET pénalisés lors de la 3eme étape.

D'ARSONVAL (Supplexa 500) abandonne dans la 4eme étape

Dans la 5eme étape abandon de DELABARRE et pénalisation de SAUVET et de BERNARD

#### CLASSEMENT FINAL

500cc : 1 BERNARD (GNOME ET RHONE) 985pts

2 CRETIER (GNOME ET RHONE) 910pts

750cc : 1 NAAS (GNOME ET RHONE) 1000pts

1000cc : 1 SAUVET (GNOME ET RHONE) 923pts

NAAS est le seul concurrent (autos et motos) sans pénalité

## EPILOGUE

Extrait de L'Auto du 23/10/1925

GALLICA BNF

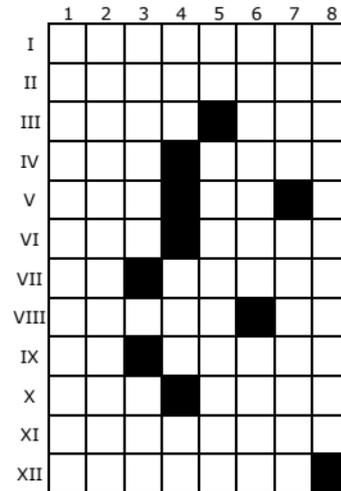


Sources Panorama administratif de la FFF Paul SPERAT-CZAR sur « legrenierdejeanpol.com »  
Gallica BNF pour les photos, les résultats du journal L'AUTO, les bulletins de l'ACF

# Les mots croisés de Philippe Abonyi

- I** Faisait un peu la Jawa à Budapest à partir de 1951.  
**II** Pilote peut-être derrière un moteur Gnome et Rhône.  
**III** Sur le Bélon. Baba sans rhum.  
**IV** Un sigle pour protéger les moules et les noix, entre autres. En haut du bât.  
**V** Cyclomoteurs des années 50, produits par Flechter. A des plaques vertes, mais ça ne le gêne pas.  
**VI** Sont en hausse. Coupé en deux, CE sera nécessaire pour obtenir un cercle entier.  
**VII** Lumière noire. Ses 50 filles ont vécu avec la mer.  
**VIII** Petites cylindrées Yougoslaves, nées en 56. Au dessus du sol.  
**IX** Paresseux de nature. Hausse la note à condition de le retourner.  
**X** La Victor en était une ! Trotte beaucoup quand elle est fixe.  
**XI** Empêcheur de rouler à fond.  
**XII** Peu risqué avec une AX2 (s').

- 1** La type P de Gnome et Rhône l'était, son pilote aussi, mais séparément.  
**2** Le Biscooter naîtra de son union avec Gnome et Rhône.  
**3** A résolu le mystère de la chambre noire. Fait mal quand on le ramène à l'ordre.  
**4** Python ou lapin, entre autres. Appelé à la barre. Aux limites de l'infini.  
**5** Enlevé (épelé). Lots de consolation au lycée.  
**6** Construites sous licence par Opel pour certaines. A moitié possédée.  
**7** Chaton. Travaille souvent sur le dos.  
**8** Conçue par Val Page dans les années 50, elle était trop en avance sur son époque.



**C I N Q U A N T E**  
**R N**  
**M O T O S N**  
**I E**  
**S E**  
**E S**  
**S**

## De-ci de-là

« Rappel »

## Vélos et cyclomoteurs Gnome & Rhône Duralumin

Vous saurez tout sur les vélos et cyclomoteurs en Duralumin grâce au travail d'archéologie réalisé par Jean-Marie Foulquier pour cela allez voir le Forum de [Vélocyclo, Forum des passionnés des deux roues avec ou sans moteur ! – Vélocyclo \(velocyclo.fr\)](#)

Jean-Marie recherche aussi les N° de vos vélos pour faire avancer son étude c'est simple vous lui faite une photo droite et gauche ainsi que la potence et le N° inscrit sous le pédalier ou sur la fourche arrière suivant les époques et vous envoyez le tout à l'adresse suivante [jm.foulquier@gmail.com](mailto:jm.foulquier@gmail.com)  
Si vous possédez aussi de la doc des courriers ou autre il est aussi très intéressé par des copies

**Aidez le son travail est remarquable**

# Etude et évolution des 500 Gnome à courroie

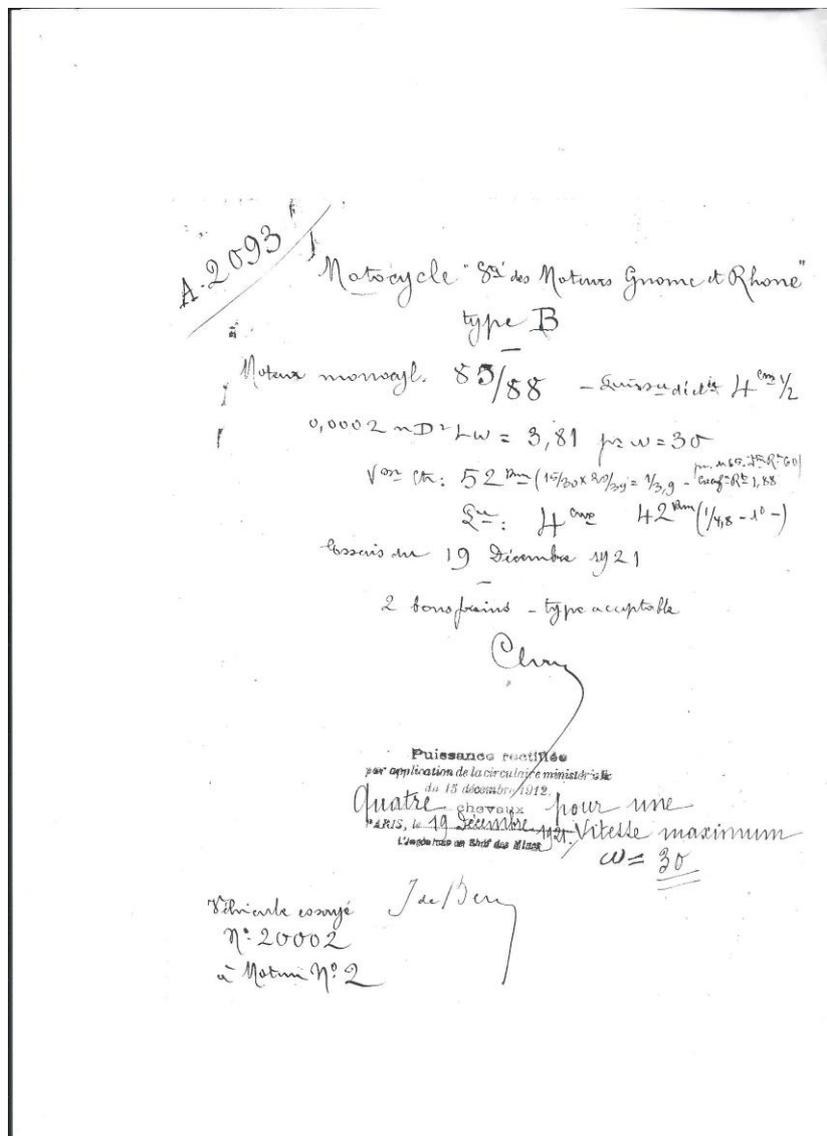
## Préambule

Ces machines nommées "Type Tourisme" ont été produites de 1922 à 1927 dont certaines ont pu être écoulées jusqu'en 28/29. Le catalogue de pièces détachées de 1927 fait état de 4 variantes principales :

La série débute avec le numéro 6001 en 1922. Il passe à 9501 en 1924 donc clairement avec un changement de numérotation qui correspond, je pense, au type C réceptionné aux mines le 12/6/24.

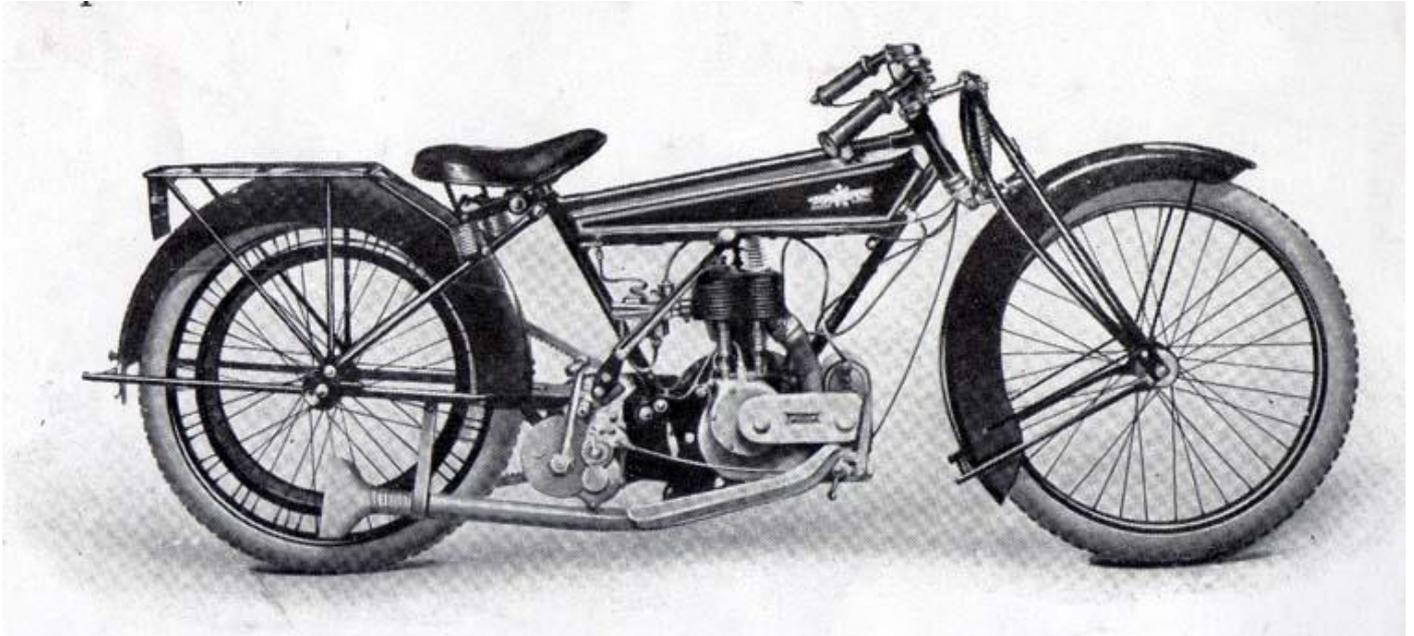
Puis deux autres évolutions avec remise à zéro des compteurs, série 10 001 à 11 000, puis 11 001 et plus. Ces dernières étant en fait des type D avec adaptation d'une transmission à courroie.

Les toutes premières B apparues sur les catalogues et flyers publicitaires sont présentées avec une boîte Sturmey Archer sans qu'il soit fait référence à ce fournisseur sur les descriptifs, ni aucune mention sur les catalogues de pièces détachées. Je pense que pour assurer les premières commandes, alors que les boîtes G&R n'étaient pas immédiatement disponibles, le service commercial a préféré faire appel à Sturmey plutôt que de retarder les livraisons. La question restant, combien de machines sont sorties de la sorte? Et avec quelle boîte le proto 20 002 a-t-il été réceptionné? Je possède une machine à boîte S.A. qui porte le n° 6043 de 1922.



## Etude de la B de 1922

La type B première machine de conception Gnome est une moto rustique en complète opposition à la sophistiquée ABC : moteur mono 500cc à soupapes latérales, boîte 3 vitesses, cadre sans suspension arrière, sans frein avant et transmission à courroie. C'est en fait ce que les clients attendaient: simplicité, économie, fiabilité, les chiffres parlent d'eux-mêmes avec près de 1000 machines livrées la première année.



*Première version à boîte Sturmev-Archer*

22 OCTOBRE 1921

LE MONDE ILLUSTRÉ

779

### **MOTO GNOME LE RHÔNE**

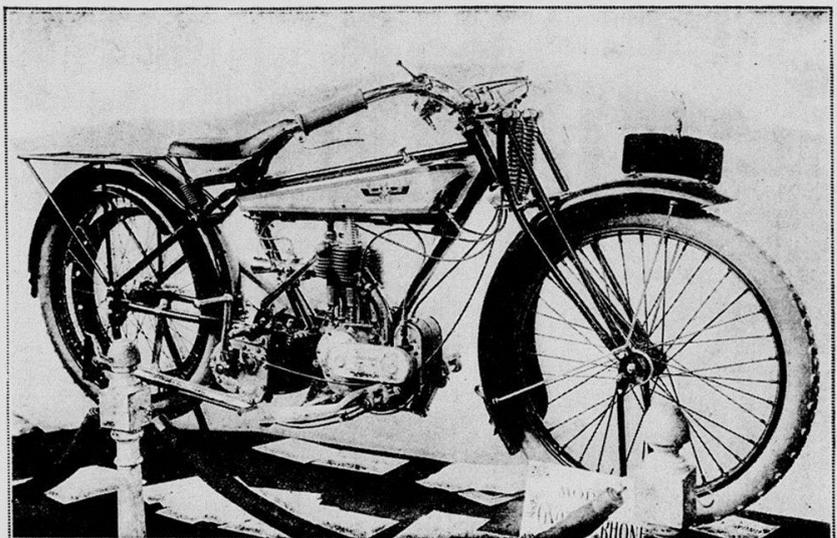
La motocyclette monocylindrique 4 HP Gnome-Le Rhône qui était exposée au stand A. B. C., n'est pas seulement la meilleur marché du Salon, c'est aussi la plus simple, celle ayant le meilleur rendement, la plus économique. C'est le véhicule utilitaire par excellence.

Conçue par des motocyclistes compétents, étudiée minutieusement établie avec le plus grand soin, essayée longuement, la 4 HP Gnome-Le Rhône est au-dessus de toute critique.

Ce fut, sans aucun doute, le gros événement du Salon, d'autant plus qu'en étudiant de près cette moto, une 499 cmc. à 3 vitesses, on se rend compte qu'elle groupe tous les avantages des motos vendues à des prix bien supérieurs. Dès le premier jour, d'ailleurs l'attention des visiteurs a été retenue par cette merveilleuse machine.

Le groupe moteur coupé de cette moto, exposé au Salon, permit au public de se rendre compte de la fabrication hors pair de Gnome-Le Rhône. Ajoutons que le moteur mono-cylindrique à 4 temps 85x88 soit 499 cmc. est d'un rendement supérieur. Notons la tête de bielle à doubles rouleaux. Un grand volant extérieur. Vitebrequin monté sur roulement à rotule, double rangée de billes. Distribution par came unique. Allumage par magnéto à haute tension commandée par chaîne dans un carter à bain d'huile, 3 vitesses. Démarreur au pied. Deux freins, etc. La machine est livrée émaillée noir sur anti-rouille. Le réservoir est émaillé clair avec bordure bleue.

Cette machine a été spécialement étudiée afin de donner une grande simplicité et un maximum de robustesse la mettant à la portée de tous. Son prix : 2.950 francs.



La motocyclette 4 HP Gnome et Rhône est la plus simple et donne le meilleur rendement.

*Article du Monde Illustré d'octobre 1921*

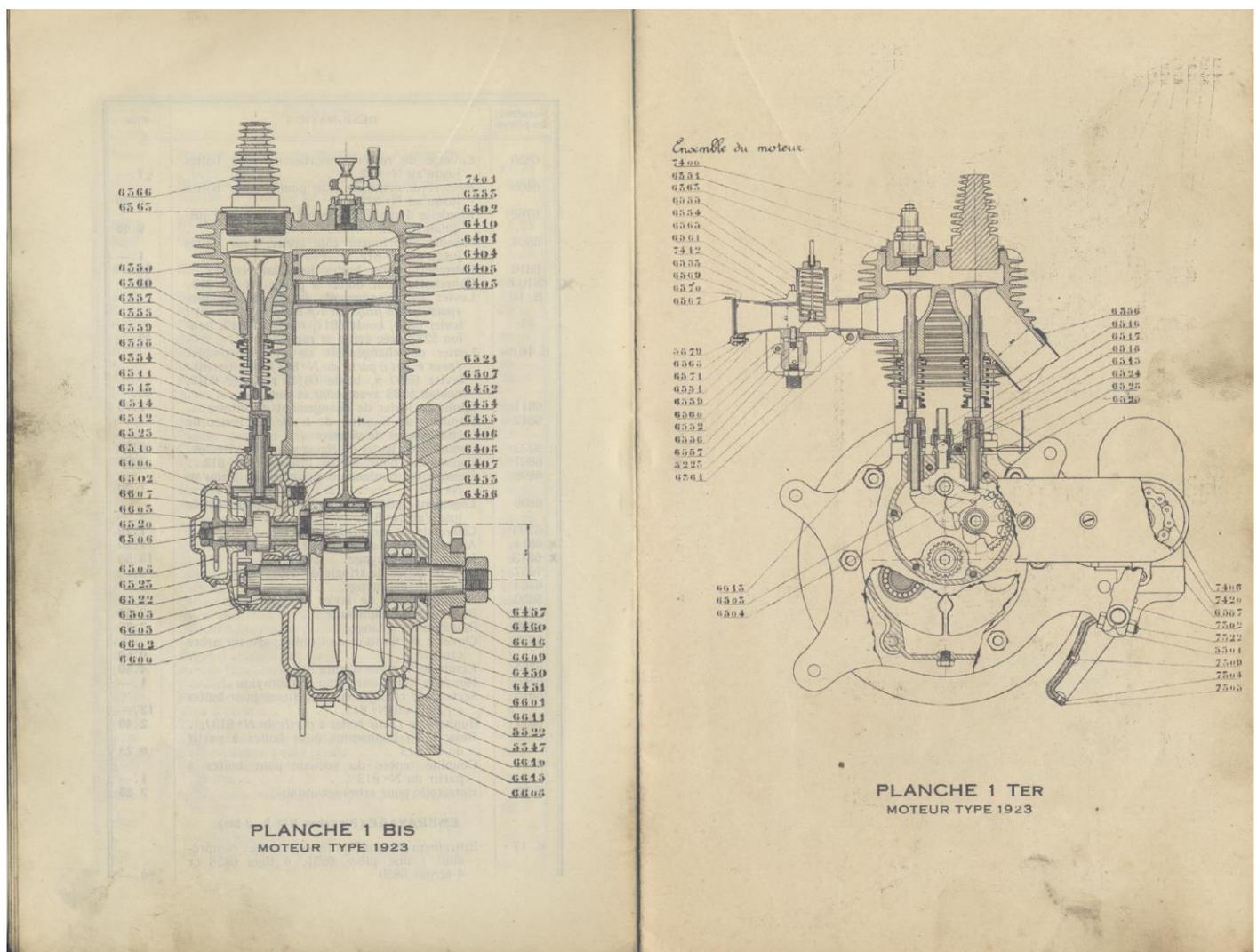
## Le moteur

Monocylindre 500cc 85X88 cotes de tous les 500 mono Gnome jusqu'en 1940 (D5).  
Soupapes latérales de grand diamètre levées par une came unique via 2 basculeurs.  
Carburateur de conception G&R un peu bizarre mais simplissime et non automatique.  
Piston fonte à deux segments.

Le vilebrequin est de conception non conventionnelle, c.a.d. que le maneton non cémenté est partie intégrante de la masse gauche. Il est bagué pour assurer la portée de roulement. Il tourne côté transmission sur un très gros roulement à double rangée de billes et côté distribution sur une bague bronze. La bielle de grande largeur tourillonne sur deux rangées d'aiguilles.

L'allumage est assuré soit par une magnéto Salmson soit par une Marelli suivant les livraisons disponibles.

Le graissage par barbotage est assuré par une pompe coup de poing, située sur le réservoir, directement dans le carter principal, l'huile passe ensuite dans le carter de distribution pour être évacuée par un clapet reniflard à bille entre les deux queues de soupape.



## La boîte

Pour cet élément G&R, s'est fortement inspiré de Sturmey, à tel point, qu'elles sont interchangeables.

Elle comprend 2 arbres. Le secondaire en sapin de Noël avec trois pignons dont les deux extrêmes sont toujours en prise avec ceux du primaire qui porte l'unique pignon de 2<sup>nd</sup>e, le baladeur, avec un crabot de chaque côté pour la 1<sup>ère</sup> et la 3<sup>ème</sup>. Il est actionné par une fourchette mue par une rampe hélicoïdale, ça craque forcément de 1<sup>ère</sup> en 2<sup>nd</sup>e et surtout de 3<sup>ème</sup> en 2<sup>nd</sup>e lors de l'engrènement. Il est à noter que ce principe assez archaïque a été reconduit sur toutes les V2 puis sur les CV2

3 vitesses.

Elle est à verrouillage interne.

L'embrayage est classique avec disques lisses et disques perforés garnis de pastilles ferrodo.

## La partie cycle

Plutôt légère pour une 500, cadre simple berceau interrompu fermé par les platines moteur en fer plat. Fourche arrière inférieure démontable et dissymétrique pour le passage de la poulie jante. Elle supporte la boîte par quatre gros goujons. La fourche arrière supérieure, assez fluette, ferme le triangle arrière, elle supporte le porte bagage et le garde-boue. Les sacoches sont optionnelles.

La fourche avant est du type à parallélogramme, fortement inspirée de celle de l'ABC où le ressort à lame est remplacé par deux ressorts à boudin travaillant en extension. Elle est particulièrement légère pour l'utilisation en side-car proposé en option.

Le freinage est assuré par deux freins commandés au pied. Celui de droite agit sur le volant moteur, celui de gauche sur la poulie jante. La pédale de droite est à la pointe, celle de gauche au talon.

Deux types de guidon sont proposés: touriste très large et haut et demi-sport plat.

Le pot d'échappement est d'une seule pièce, l'évacuation se faisant sous la boîte.

Marches pieds alu en option.



*Photo X tous droits réservés*

## Evolutions

La première évolution marquante concerne la boîte qui passe d'un verrouillage interne à un verrouillage externe sur un secteur cranté fixé sur le couvercle. La raison principale de ce changement réside dans le levier de grande longueur et donc lourd, qui faisait passer de 3<sup>ème</sup> en 2<sup>nde</sup> sans prévenir lors du passage dans un nid de poule, qui paraît-il, étaient plutôt nombreux dans les années 20. Il est toutefois à noter que ce système a été reconduit sur les D3/4 avec les vitesses au réservoir qui s'affranchissent de ce problème. Cette modification a été appliquée à partir du

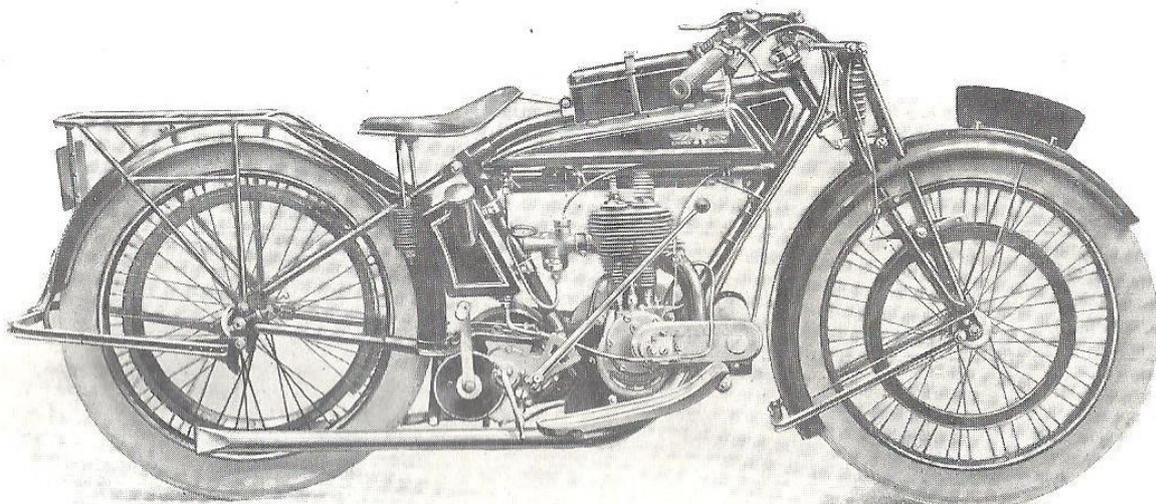
n° 6813 sans changement d'origine de la numérotation.

La deuxième concerne le montage du vilebrequin sur roulement côté distribution en remplacement de la bague bronze. Cette modif que je pensais être une bidouille, est en fait une adaptation d'usine par le montage d'une fourrure dans les fonderies d'origine réusinées pour tenir le roulement 25X52X18 utilisé par la suite dans des fonderies modifiées. Cette fourrure est maintenue par un gros écrou à créneau. Il n'existe pas à ma connaissance de dessin montrant ce montage (qui existe, j'ai un moteur modifié de la sorte). Cette modif intervient à partir du n° 7901.

La troisième concerne l'embellissage complet qui devient classique avec un maneton cémenté monté par cône et écrou dans les masses droites et gauche. La bielle plus étroite tourne cette fois-ci sur deux rangées de galets. Le piston fonte est remplacé par un piston aluminium et la fonderie du cylindre évolue fortement pour modifier la chambre de combustion et le taux de compression. Il est aussi plus fortement aileté . Cette modif arrive au numéro 9501 c'est-à-dire au changement de type de B à C.

La quatrième touche le piston qui passe à trois segments. Elle intervient au numéro 10000.

Quant à la cinquième, l'aspect de la moto change du tout au tout c'est une type D à courroie avec le frein avant sur poulie jante et son graissage par pompe mécanique.



*Dernière version type C à cadre D*

Les différences avec la type D concernent la boîte, la fourche arrière du cadre, le réservoir d'huile, la roue arrière et le frein sur poulie jante avec sa pédale.

-La boîte est celle des types C identique aux types D à l'exception du pignon de sortie.

- Le cadre est quasi identique à l'exception de la fourche inférieure arrière dont la nervure de renfort gauche au niveau de la boîte a reçu un coup de balancier pour la relever de façon à laisser le passage à la poulie de sortie boîte.
- le réservoir d'huile se voit tronqué à gauche pour passer la courroie. Il se trouve ainsi amputé de la pompe coup de poing, et de la tuyauterie qui va au moteur à l'arrière du cylindre, donc pas question de sur-graisser dans les côtes!
- La roue arrière est celle des modèles C précédents.
- Le frein sur volant moteur est supprimé

Dans le dernier catalogue de pièces détachées datant de 1927? Gnome ne s'embarrasse pas des détails pour les différentes évolutions: ils proposent purement et simplement de remplacer l'organe défectueux par le dernier ensemble conçu! Vu que tout est quasi interchangeable.

## La compétition à l'aube des années 20

Pour ses débuts en compétition, la Type B s'est classée première au tour de France 1922 (3700 km), s'attribuant ainsi le Trophée de France. Cette année 1922 a d'ailleurs été marquée par de nombreux événements en compétition.

Courant 1923, elle participe à plusieurs épreuves nationales. Au "Paris-Nice", la machine entièrement de série est équipée d'un compteur sur le tube supérieur du cadre et sa commande est confiée à un flexible raccordé sur la roue arrière. Un diaphragme identique à celui d'un appareil photo règle l'admission d'air au carburateur. Ce seront les seules améliorations apportées pour cette épreuve. Cette course présente l'intérêt de marquer le début de la saison et le classement sert de référence morale aux épreuves à venir. Gnome & Rhône aligne trois concurrents au départ. Ils seront trois à l'arrivée et tous trois aux premières places ex-aequo. Il s'agit de Naas, Bernard et Langlois.



*Bernard champion de France Tourisme devant le nouveau magasin du 49, avenue de la Grande Armée*

Au "Tour de France", Bernard et Naas prennent le départ. Bernard enlève la médaille d'or, nouvelle victoire au circuit d'endurance de l'UMF. Gnome & Rhône est déclaré Champion de France 1923, pour ses nombreux succès obtenus au cours de l'année.

Les Gnome & Rhône ne sont engagées que dans les épreuves de tourisme car selon la direction se sont les seules épreuves représentatives, permettant de constituer les meilleures références pour l'acheteur, puisque les véhicules utilisés pour ces exploits sont choisis parmi les machines de série.

Jean-Claude Conchard (D2)



*Type C dernière version « accidentée »*

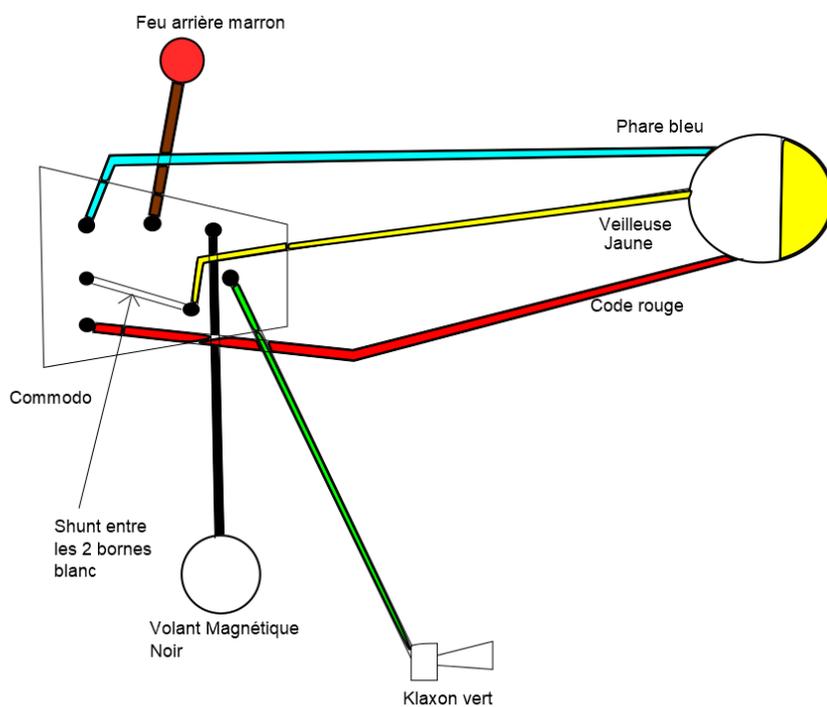
## Schéma électrique R5

Certaines R5 sont équipées de ce commodo :



C'est le cas de la mienne, donc après avoir réussi à retrouver toutes les pièces, je me suis penché sur son fonctionnement et le câblage.

Voici le schéma de câblage, je me suis servi de fils de couleur pour différencier les différentes borne mais ils n'ont rien à voir avec l'origine car je n'avais aucuns câbles de branchés dessus.



## Le fonctionnement :

Position Arrêt :

Le bouton de droite est en haut



Position veilleuse :

Le bouton de droite est descendu d'un cran et le bouton de gauche est au milieu



Position code :

Le bouton de droite est descendu d'un cran et le bouton de gauche est vers le bas



Position phare :

Le bouton de droite est descendu d'un cran et le bouton de gauche est vers le haut



Position feu arrière uniquement (feu de stationnement) :

Le bouton de droite est descendu de deux crans.



Pour le klaxon, il suffit d'appuyer sur le bouton de droite quel que soit la position.

**JL Aupepin**

## Solution des motos croisées des années cinquante.

I : "Pannonia." II : "Aviateur." III : "Riec." Ali." IV : "A.O.P." Ânée." V : "C.D." VI : "HSE." CERL." VII : "U.V." Nérée." VIII : "Tomos." La." IX : "Ai." esèD"(Dièse)." X : "B.S.A." Idée." XI : "Limiteur." XII : "Enliser. 1 : "Parachutable." 2 : "Avions" Voisin." 3 : "Niepce." AML." 4 : "N.A.C." Noé." II." 5 : "OT." Accessits." 6 : " Neander." édée." 7 : "Iule." Relieur." 8 : "Ariel" Leader.



**R2**

*année de production: 1945 à 1947*

**Moteur:**

*cylindrée: 125 cc - alésage: 55 mm - course: 52mm -  
nombre de vitesses: 3 à main - carburateur: Zenith  
MKG*

**allumage:**

*volant magnétique Safy ssx*

**partie-cycle:**

*dimension des pneus: 300X19 - freins: tambours -  
diamètre: 110 mm - réservoir: 9 L- poids: 54 KG*

*vitesse: 60 KM/H*

