



Gazette Gnome & Rhône

SOMMAIRE :

Page 1 :	Sommaire
Page 2 & 3 :	Édito Président et rédacteur
Pages 4 à 12 :	Compte rendu AG 2024
Page 13 à 15 :	Optimisation magnéto Lucas
Pages 16 à 18 :	Rassemblement 2024
Page 19 :	Rassemblement 2025
Page 20 à 24 :	Cyclomoteurs Gnome & Rhône
Page 25 à 26 :	Retour sur Motavia
Page 27 à 29 :	Une V2 en Estonie
Page 30 à 31 :	Fourche sidecar CV2 ou X



Amicale des Motos Gnome & Rhône



IBAN : FR76 1027 8062 3100 0250 7384 148

BIC : CMCIFR2A

EDITO du président « DAVID ET GOLIATH »

Présenté comme ça on pourrait croire que c'est Daniel qui a gagné mais dans la réalité c'est Goliath car il avait pipé les dés en introduisant Iago à Corbeil, et la fronde de Daniel fut inefficace.

Fin du feuilleton, on tourne la page, et on se consacre à la survie de l'Amicale : où en sommes nous aujourd'hui?

- Le siège social et notre adresse postale sont toujours à Corbeil.

-Nous avons des relations que je qualifie de Cordiales avec le Musée Safran de Villaroche.

-Notre stock de pièces, la documentation et le mobilier de première nécessité déménagé et entassé sur une petite surface du Hangar à proximité de Villaroche, siège social de l'Association des vieux boulons. Merci à Pierre Jobard trialiste et membre de l'AMGR qui nous y a fait une petite place.

-Safran nous a fait savoir qu'il n'était pas question de nous allouer une subvention quelconque au titre du patrimoine, bien que dans le même temps l'Amicale était présente à Montlhéry début octobre pour le centenaire de l'autodrome avec la n°40 du musée.

- Les pièces d'occasion qui ne pouvaient aller au hangar ont été vendue à Romorantin, où l'Amicale compte bien y retourner pour essayer de vendre les moteurs qui restaient à condition qu'on puisse les extraire de Corbeil où ils ont été "stockés" on ne sait trop où (mais pas par nous).

Suite à ce bilan succinct, quelles voies peuvent être envisagées pour survivre? Heureusement, je ne suis pas dans la situation d'un premier ministre confronté à une dette abyssale car nos finances sont saines et que les augmentations d'impôts ont été votées à la dernière assemblée.

Le premier défi à relever sera le maintien de l'activité concernant la vente des pièces détachées et de la documentation, car d'une part un nombre important de références sont au stock zéro et d'autre part l'accès aux autres relève du parcours du combattant car elles ont été déménagées en urgence sans les racks (intransportables) du local de Corbeil, plus les problèmes de colisage sans moyens sur place et d'expédition par Corbeil (si c'est maintenu)

Les autres voies seront débattues à la prochaine assemblée.

Jicécé.

EDITO du rédacteur

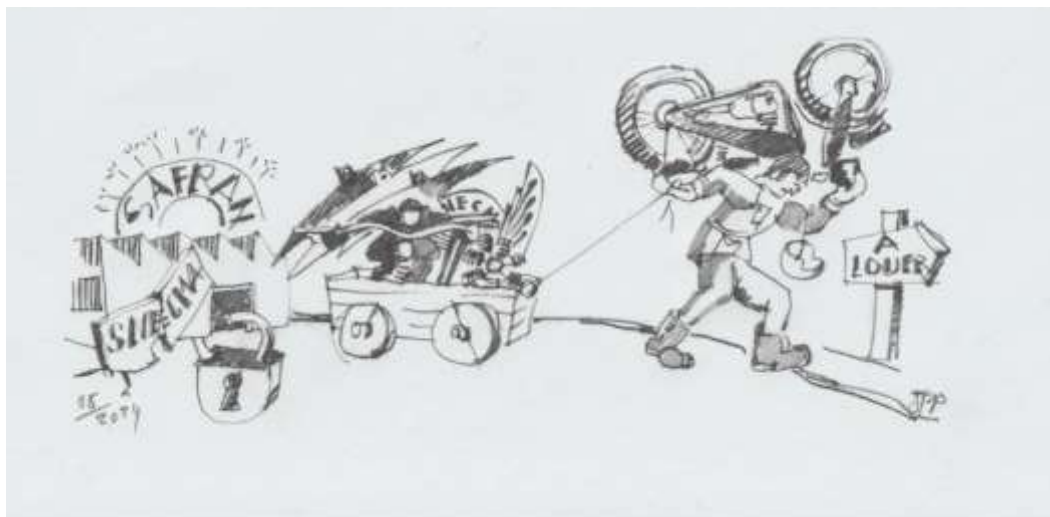
Nous y voilà vous recevez votre première Gazette dématérialisée. Je suis le premier déçu mais vu la situation de l'AMGR il est préférable de limiter les dépenses. Le coût de l'imprimeur n'étant pas négligeable nous avons choisi cette option. Pour ma part je vais continuer à faire une impression car j'ai un peu de mal à profiter sur un écran.

Autre avantage de la E-gazette on est pas limité par le nombre de page et pas contraint par un multiple de 4 pour l'impression. **Envoyez-moi vos articles.** Autre changement notable, pour les mêmes raisons **cette année vous n'aurez pas de carte membre** elle sera dématérialisée et générique. Cette carte vous donne une réduction de 10% pour vos achats chez Chambrier.

Nous restons optimistes pour la suite de l'AMGR.

Daniel DAVID (D4)

Dessin de Jean-Paul Porchon symbolisant le déménagement de l'AMGR.



Compte rendu Assemblée Générale AMGR 2024

Optimisation d'une magnéto d'allumage Lucas avec des aimants néodymes

Des magnétos Lucas sont installées sur ma Gnome Rhône V2 et sur ma CV2. Les deux ont été rebobinées et magnétisées à nouveau.



Alors que la Lucas de la V2 fonctionne toujours de manière fiable, la Lucas de la CV2 m'a toujours causé des soucis. Ce n'est qu'en poussant brièvement que la moto démarrait et fonctionnait ensuite très bien. Il s'est avéré que l'aimant n'était pas durablement puissant.

L'aimant Lucas est conçu de telle sorte que les deux branches de l'aimant en fer à cheval sont coulées horizontalement dans le boîtier. Le « U » court peut être retiré latéralement.



Dans l'industrie, mais aussi chez les particuliers depuis les années 80, il existe des aimants Neodyn. Ces aimants sont les aimants permanents les plus puissants du monde. Un aimant néodyme tient jusqu'à 2000 fois son propre poids. Ils existent en différentes versions géométriques

J'ai pensé que le champ magnétique pourrait être renforcé par l'intégration d'aimants néodymes dans les aimants démontables en fer à cheval de Lucas. Il est essentiel que l'orientation magnétique (nord-sud) soit renforcée. Cette orientation peut être déterminée à l'aide d'une boussole dans le cas du « U ». Il est bien connu que le pôle nord magnétique et le pôle sud magnétique s'attirent.

Sur Internet, on trouve des aimants en néodyme de tailles et de types très différents. j'ai déterminé un espace possible de 3 mm entre les branches moulées et le U inséré.



Je me suis procuré 4 aimants en néodyme plats et carrés de 20,0 x 10,0 x 2,0 mm (magnet-shop.net, type ZTN : 85051110). L'orientation magnétique de ces aimants est telle que le nord se trouve sur une face plate et le sud sur l'autre.

J'en ai placé deux à côté de l'autre sur un côté coupé du U. Les aimants en néodyme se sont alors fixés au « U » dans la bonne orientation nord-sud. J'ai ensuite replacé le U avec les néodymes dans le boîtier Lucas. J'avais auparavant fait un point jaune sur un côté du U et sur la branche correspondante. Il est important que le U soit réinséré dans la même orientation que lors du démontage.

Après avoir remonté l'allumeur magnétique, j'ai immédiatement constaté une étincelle beaucoup plus forte qu'auparavant. La CV 2 démarre maintenant bien.



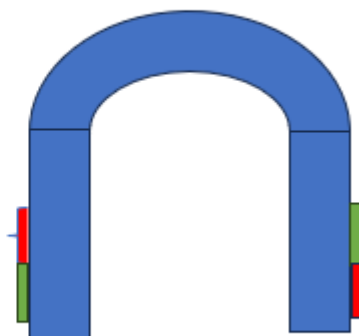
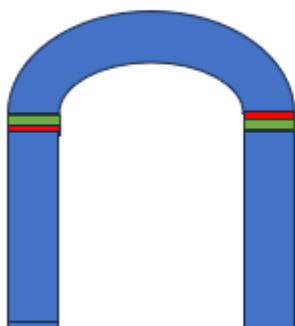
Le coût : 5 aimants au total, environ 6 euros, plus les frais de port !

Les aimants Neodyn peuvent aussi être utilisés pour renforcer le champ magnétique d'un allumeur magnétique normal avec un aimant en fer à cheval à l'extérieur. Dans ce cas, les aimants Neodyn doivent être placés à l'extérieur, aux extrémités des branches. Pour que l'orientation du champ magnétique puisse être renforcée, ces aimants doivent avoir un côté étroit orienté nord-sud, ce qui n'est pas le standard normal. Sur magnet-shop.net, vous trouverez des aimants Neodyn adaptés sous le numéro ZTN : 85051110.



System Lucas

"Classic"



Adresse : magnet-shop.net, e-mail : info@magnet-shop.net ; www.magnet-shop.net. Il existe certainement beaucoup d'autres fournisseurs.

Mais c'est là que j'ai reçu de bons conseils et que j'ai pu acheter mes aimants.

rassemblement 2024

Ce rassemblement 2024 a été organisé un peu à la dernière minute par Philippe et Pascale Abonyi.

Nous devions à l'origine nous retrouver en Vendée pour cette édition 2024 mais voilà la semaine de l'ascension a été le pire cauchemar des employeurs avec 2 jours fériés consécutifs les 8 et 9 mai. De ce fait les réservations ont été très difficiles à ficeler dans des lieux touristiques tel que les Sables-d'Olonne.

Philippe et Pascale ont proposé fin 2023 de prendre les affaires en main et de nous concocter un rassemblement à Ingrandes sur Vienne..

A tous ces soucis liés au WE de l'ascension il faut rajouter la concordance de date avec le VRM dernier du nom dans cette formule. De plus cette année correspondait au centenaire du circuit de Monthlery.

Philippe et Pascale avaient par le passé organisé un rassemblement du club des tricyclecars sur les mêmes lieux possédaient déjà les astuces pour nous concocter un rassemblement répondant à nos attentes. J'adresse un grand bravo et merci pour cette organisation au nom de l'AMGR.

Arrivé sur place au camping du Petit Trianon situé à Saint Ustre sur la commune d'Ingrandes-Les-Vienne tout était prêt comme d'habitude avec l'aide de nos membres de la région parisienne je ne sais pas comment nous pourrions faire sans eux.

Nous étions logé en bungalow de 4 personnes dans un camping dont les chemins avaient été couverts d'un gravier épais très peu pratique pour nos montures mais idéal pour masquer les traces d'huile.

Les personnes ayant choisi le camping sous tente ou les camping-cars étaient très bien situés dans cet espace grandiose du site.

Le vendredi après-midi était destiné aux retrouvailles à l'installation et aux dernières mises au point mécaniques. Les repas du soir ainsi que les petits déjeunés sont pris dans une grande salle pas très chauffée à l'entrée du site les repas préparés et servis par un traiteur local.



Une bonne couche de gravier recouvre l'ensemble des chemins du camping

Samedi départ de la balade en Indre-et-Loire, des Road Books au top nous interdisaient de nous perdre. Au travers de paysages vallonnés nous nous dirigeons vers Léré pour visiter le musée Picroboule dédié au jeu de Boule de fort.

Le musée Picroboule présente la boule de fort. Son histoire remonte à plus de trois siècles, dont le XIXe siècle est le siècle d'or qui voit les « sociétés » en plein développement adopter la boule de fort comme loisir favori. Ce musée illustre, raconte et explique l'évolution de la boule de fort, de son origine à nos jours, des premières règles aux derniers règlements : fabrication des boules, conception des terrains, techniques de jeu, vocabulaire, aspect folklorique. Beaucoup d'entre nous ont pu s'initier à cette pratique particulière où le calme et le dosage d'effort sont des éléments essentiels pour pouvoir marquer un point.



Nicolas en pleine concentration

Le repas de midi est pris sur place. Lors du départ des trombes d'eau nous obligent à mettre les équipements adéquats. Cette pluie ne sera que furtive et très vite les conditions redeviennent compatibles avec nos montures.

Au détour d'un méandre en bord de Loire nous passons devant le château de Rigny-Ussé, le château d'Ussé édifié aux alentours de l'an 1000 et modifié au cours des siècles séduit par sa beauté et son élégance, Charles Perrault s'en inspira pour écrire « La belle au bois dormant ».

Nous poursuivons notre balade jusqu'à Rivarenes avec la visite de la maison de la poire tapée spécialité régionale.



La poire tappée

Tout au long de notre parcours nous apercevons des « troglodytes » ces cavités, parfois de plusieurs centaines de mètres de long, étaient creusées pour extraire des blocs de tufeau destinés à la construction. Les cavités ainsi creusées servaient parfois de logement ou de lieux de stockage, certaines ont été aménagées en champignonnières.

Nous poursuivons par une halte au village médiéval de Angles-sur-l'Anglin classé parmi les plus beaux villages de France.

Après cette journée riche en paysages et en visites il est temps de rentrer au camping.

Apéritif AG remise de coupe et repas vont rythmer notre soirée.



Remise de la traditionnelle coupe à Philippe et Pascale

Dimanche pointe son nez et une nouvelle journée riche en émotions nous attend. Cette fois nous partons en Poitou.

Première halte au site du Roc aux sorciers, nous avons droit à la visite commentée du site préhistorique.

A proximité d'Archigny, nous empruntons la « ligne acadienne » sur environ 4 km où plusieurs fermes ont été édifiées au XVIIIème siècle pour accueillir des colons d'origine française, revenus d'Acadie, après avoir été chassés de leur territoire par les anglais. Il reste aujourd'hui 39 des 58 maisons construites.

Après le repas nous prenons la direction de Châtellerauld et plus particulièrement au musée auto moto de la ville logé dans l'ancienne manufacture d'armes. Merveilleuse collection dans cet écrin où nous pouvons admirer une 750 Gnome & Rhône type X pas totalement conforme mais toujours aussi mythique. Au cours de cette découverte nous sommes accueillis par une remarquable collection de vélos puis d'automobiles de toutes époques et vers la fin de la visite une collection de scooters vient couronner le tout c'est effectivement un lieu incontournable.

Retour au bercail et chargement des motos pour d'autres parties de plaisir. J'ai oublié au passage de remercier chaleureusement nos voitures balais qui ont fait un travail remarquable merci à eux. Il faut aussi dire que cette édition a réunie 24 motos de la marque Gnome & Rhône et une vingtaine de motos de différentes marques. Certains amis ont délaissé leur monture pour d'autres raisons, Jean-Paul, Jacques et son épouse ainsi que nos amis espagnols Juan Miguel et son épouse.

L'an prochain se sera la Vendée c'est maintenant confirmé.

Rassemblement AMGR 2025

L'Amicale est heureuse de vous annoncer que le rallye 2025 aura bien lieu en Vendée pour le week-end de l'Ascension : arrivée le jeudi 29 Mai au soir et départ le dimanche 1er Juin au matin.

Nous serons hébergés au Centre de Vacances « La Touraine »

<https://centre-latouraine.fr/> situé à Longeville, petite commune entre la Tranche Sur Mer et les Sables d'Olonne.

Le Centre à certaines conditions d'hébergements :

- Il ne sera pas possible d'arriver avant le jeudi et de rester après le dimanche. Par contre il y a des campings à proximité du Centre pour ceux que ça intéresse (Les Ramiers, Cap Fun, Le Petit Rocher,...)
- Il est interdit de loger dans les camping-cars sur le Centre, mais à titre exceptionnel vous pourrez les garer sur le Centre le temps du week-end.
- Si vous logez à l'extérieur, il sera possible de laisser les motos et les remorques dans l'enceinte sécurisée du Centre.



Les cyclomoteurs 50 cm³ chez Gnome & Rhône

Hors mis les versions Gnome & Rhône V12 et V14 en duralumin, Gnome & Rhône n'a jamais construit de cyclomoteurs 50cm³ ceux-ci étaient fabriquées chez Follis et sortaient sous la marque Motavia puis Motavit moteur Lavalette ou Vap.

Cet article se contente de mettre une photo de chaque version.



Motavia grand luxe. La version standard n'as pas le phare carénée ni la fourche oscillante et la version luxe n'a pas de compteur incorporé.



Motavia série existe en beige réservoir 2 tons filets verts et en version rouge réservoir 2 tons filets beige.



Motavia série CL2 suspension oscillante le compteur incorporé est un supplément



« Cadre poutre » fourche télescopique suspension AR oscillante grand débattement de 60mm
Protection totale démontable instantanément garde boues très enveloppants



L4 modèle basique sans suspensions.



GR L5 fourche télescopique, version gris 2 tons



GR L5 fourche télescopique, version rouge et gris



GR L6 cadre poutre selle ceyla très confortable boîte à outil incorporée dans la cadre. Fourche télescopique suspensions AR oscillante grand débattement compteur incorporé version 2 tons gris.



GR L6 cadre poutre selle ceyla très confortable boîte à outil incorporée dans la cadre. Fourche télescopique suspensions AR oscillante grand débattement compteur incorporé version 2 tons rouge et gris.

A mie chemin entre les cyclomoteurs et les vélomoteurs

Motavia M2TV qui était un 100 cm³ fabriqué par l'industrielle du centre c'est-à-dire Automoto. Cette machine existe sous plusieurs marques comme Monet-Goyon, Koheler-Escoffier, Automoto, Peugeot etc...



D4 (photos de ces deux articles, propriété Daniel David)

Retour sur Motavia

Dans de précédentes gazette, nous avons déjà parlé des Motavia, notamment des équivalences avec Gnome & Rhône. En consultant les dossiers de réception des mines, j'ai découvert de nouvelles informations.

Voici un petit tableau qui donne plus d'info sur les n° de série et dates de présentation aux mines.

Correspondance GR	Motavia	1er n° de série	N° présenté aux mines
R4c	3TV	545000 (identique GR)	545318
R5	4TV	583000 (identique GR)	583888
L5	5TV	580000 (identique GR)	580071
L53	6TV	556000	556238
LX200	7TV	565000 (identique GR)	565692
R4d	8TV	740000	Partie cycle 274, moteur 740001
R4f	9TV	750000	Partie cycle 101, moteur 750002
R4s	18TV	1740030	1740030
R4F1	19TV	750003	750003

Motavia	Date présentation mines	Date acceptation mines
3TV	31/03/1955	26/04/1955 (Annulé le 08/11/1956)
4TV	30/01/1956	28/02/1956
5TV	31/03/1955	26/04/1955
6TV	31/03/1955	26/04/1955
7TV	31/03/1955	26/04/1955
8TV	04/04/1956	26/04/1955
9TV	14/06/1956	03/07/1955
18TV	10/10/1956	26/10/1956
19TV	10/10/1956	26/10/1956 (Annulé le 08/11/1956)

Dans un courrier daté du 25 octobre 1956, nous apprenons que Motavia change de nom et devient Motavit.

V/Réf.
N/Réf.

Le, 25 Octobre 1956.

CT/YC/24.757/C/MVP.

Monsieur,

Nous vous avons présenté, sous la dénomination de notre sous-marque "MOTAVIA", nos différents modèles, dont nous vous rappelons les types :

4 TV - 5 TV - 6 TV - 7 TV - 8 TV - 9 TV.

Nous devons changer l'appellation de notre sous-marque "MOTAVIA" qui devient "MOTAVIT". Bien entendu nos machines restent identiques, seule la marque est changée sur les plaques.

Nous allons refaire toutes nos feuilles des Mines, ainsi que tous nos documents à en-tête "MOTAVIT".

En vous remerciant de votre obligeance,

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

C. Topall
C. TOPALL.

Et enfin dans un courrier du 8 novembre 1956, Gnome & Rhône annonce qu'ils ne commercialiseront pas les Motavit 4TV, 19TV ni les Gnome & Rhône R4F1.

Le 8 Novembre 1956

V / Réf.
N / Réf.

CT/SB/
L/TV/25.221 C

Monsieur,

Comme suite à votre demande, nous vous confirmons qu'il n'est pas momentanément dans notre intention de commercialiser les machines que nous vous avons présentées sous les types suivants :

MOTAVIT - 3TV - 19TV - GNOME RHONE "R.F1".

Nous vous prions de trouver ci-joint les procès-verbaux en retour. Si dans l'avenir notre Direction changeait d'avis, nous vous en ferions part le moment opportun.

Avec nos remerciements, veuillez croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.

C. Topall
C. TOPALL.-

P.J. procès verbaux.

Une Gnome Rhône V2 en Estonie !



Brune et Aive sous la neige d'Estonie

Cela fait plus de 20 ans que j'ai rencontré Bruno. Tout d'abord, j'ai reçu un e-mail et il m'a demandé de l'aide pour terminer une Gnome Rhône V2. Il était également à la recherche de documents, de manuels techniques, de manuels d'entretien et de tout ce qui concernait sa V2.

Au moins, j'ai pu l'aider avec la documentation.

Nous avons fait connaissance personnellement au VETERAMA de Mannheim. Le plus grand marché européen de pièces détachées pour voitures et motos. Il avait parcouru plus de 2000 km de sa ville natale en Estonie jusqu'en Allemagne avec sa femme Aive, dans l'espoir de trouver quelques pièces pour son boxer Gnome Rhône.

Bruno raconte son histoire : « J'avais pu l'acheter en pièces. La moto était emballée dans des cartons et peinte en vert olive. Elle est probablement arrivée jusqu'en Estonie pendant la Seconde Guerre mondiale. Je suis tellement fasciné par cette machine française et j'aimerais bien la faire rouler à nouveau ! m'a expliqué Bruno. Mais le contenu des boîtes était malheureusement incomplet. Il n'y avait pas de manettes, de marchepieds, de compteur de vitesse, de phare mais le pire était que le moteur n'était pas complet. Les bielles et le volant d'inertie ne se trouvaient dans aucune boîte !



La V2 de Bruno restaurée

Bruno était à la recherche d'un deuxième moteur et l'a trouvé. Heureux de pouvoir enfin compléter sa moto avec les pièces essentielles, il a démonté le moteur qu'il avait acheté très cher. Le transport avait également été coûteux. Mais la désillusion s'en est suivie : les bielles importantes qui manquaient dans son moteur d'origine étaient présentes mais avaient déjà été soudées une fois !

Bruno n'a pas baissé les bras : nous avons cherché ensemble et j'ai trouvé un moteur qui était proposé à la vente en plein milieu de la France. Bruno était fou de joie quand je lui en ai parlé. Mais comment transporter ce moteur à moindre frais ? Il fallait que le moteur vienne au moins jusqu'à moi, pour faciliter les choses. J'ai téléphoné au propriétaire et, par chance, quelques semaines plus tard, il avait une réunion de classe dans une ville à 30 km de chez moi ! Le moteur a donc été chargé dans son camping-car, il a passé la nuit sur un parking à côté de notre maison et le soir, nous avons bu beaucoup de bière allemande ensemble !



Quelques semaines plus tard, Bruno se rend à nouveau en Allemagne avec sa femme Aive : il veut reprendre le moteur ! Il y avait de la bière allemande et estonienne, de délicieux fromages et des chocolats d'Estonie !

De retour chez lui, Bruno travaille sur la V2. Quand j'ai vu les premières photos, j'ai été très étonné de voir à quel point cette restauration d'une moto à partir de boîtes était excellente ! Cependant, j'ai été surpris quand j'ai vu les photos du système d'allumage : Un V2 avec distributeur d'allumage ! Quand j'ai demandé à Bruno qui l'avait assemblé, il a été stupéfait : c'est original ! Et si vous n'y croyez pas, consultez le manuel. Vous y trouverez le système d'allumage magnéto Lucas habituel, mais il existe également une variante avec un distributeur d'allumage. J'avais appris quelque chose !



Le distributeur qui équipe la V2 de Bruno

La machine de Bruno est maintenant terminée après près de deux décennies de recherche et de restauration. Une belle réussite !

Mais au cours des deux décennies, il y a aussi eu d'autres événements : Aive et Bruno sont devenus grands-parents et Bruno a décidé d'équiper sa moto d'un beau side-car Bernadet. Il l'a trouvé sur Facebook. Bien sûr, il était de retour en France.



J'ai rencontré le vendeur sur un parking et j'ai chargé le side-car dans ma remorque à chevaux. Puis je l'ai transporté en Allemagne. Six mois plus tard, Bruno est venu chercher le side-car. Il y avait à nouveau de la bière, du fromage et des chocolats allemands et estoniens. Le projet a trouvé sa suite !

Hans Jürgen Huse (TAS)

Bravo Bruno pour cette superbe restauration et cette preuve de courage et persévérance.

sidecar pour CV2 ou X

Notre ami Alain a fait l'acquisition d'une CV2 pour laquelle il se pose beaucoup de questions et notamment concernant l'option fourche solo ou sidecar.

« Après lecture approfondie de la nomenclature des pièces pour les 500 CV2 et X.

Je constate qu'il y avait pour les modèles Attelées, un ressort plus gros et des biellettes inférieures plus longues, afin de diminuer la chasse.

Les ressorts des routières Solo ont un fil de 8,5mm.

Les Biellettes inférieures des routières Solo font 105 mm à l'entraxe.

Sachant que pour une Moto routière Solo l'angle de chasse serait de ± 30 degrés et pour une attelée de ± 15 degrés.

J'en conclu que certaines CV2 ou X auraient été équipées de ces options,

le ressort sur ma CV2, fait 11mm donc équipée pour Side,
Elle a : l'axe sous selle et son entretoise, le découpage sur le cale pied wagon, le renfort à travers le réservoir, mais malheureusement la fourche et le garde boue ont dû être remplacés suite à un accident....?, Elle n'a donc pas les bonnes biellettes pour rouler avec un sidecar..

Je suis à la recherche, ainsi que pour ceux qui ont des Sides, ces biellettes inférieures qui feraient **PLUS** de 105mm à l'entraxe afin de les faire refabriquer. Les XA Ont des biellettes de 115, je suppose que ce sont celles là (Jcécé pense que non).

Elles apporteront avec le ressort, une conduite plus douce et économiseront les forces sur la fourche et les rayons. »

Ci joint extrait du catalogue et photo :

Commande de frein avant	.....
Commande de débrayage	.....
Commande du starter sur carburateur	.....
Support de la gaine du starter	.....
OUTILLAGE	
Sacoche droite	.....
Sacoche gauche	.....
Cle de réglage des poussoirs	.....
Cle pour démontage des biellets	.....
Cle pour démontage des cylindres	.....
SIDE-CAR	
Chape d'attache supérieure du side-car	.....
Entretoise de l'attache supérieure du side-car	.....
Rondelle	.....
Ecrou de la chape	.....
Ressort de fourche avant	.....
Boujon fixant l'attache arrière du side-car	.....
JOINTS	
Joint de culasse	.....
Joint de cylindre	.....
Joint du carter de culbuteur	.....
Joint du couvercle de carter de culbuteur	.....
Joint du tube-carter de triangle	.....
Joint supérieur du carter	.....
Joint de la assiette de tringlerie	.....
Joint du palier arrière de l'arbre à cames	.....
Joint du bouchon de vidange	.....
Joint de la pipe d'admission sur cylindre	.....
Joint de la pipe sur carburateur	.....

(à partir de la moto N° 105.000)	
Guidon Amac complet	.....
Guidon Amac nu	.....
Support du guidon	.....
Boujon fixant support du guidon	.....
Biellette fixant guidon	.....
Boujon fixant biellette avec écrou 14.133	.....
Carvette de tête de cadre	.....
Carvette de direction	.....
Bille de 6.35	.....
Pivot de direction	.....
Ecrou de pivot de direction	.....
Contre-écrou de pivot de direction	.....
Biellette lisse supérieure	.....
Biellette fileté supérieur	.....
Biellette lisse inférieure (pour motos avec side-car)	.....
Biellette fileté inférieure (pour motos avec side-car)	.....
Biellette lisse inférieure (pour moto «solo»)	.....
Biellette fileté inférieure (pour moto «solo»)	.....
Axe court de fourche avant	.....
Axe long supérieur de fourche avant	.....
Axe long inférieur de fourche avant	.....
Ecrou d'axe de 14 pas 125	.....
Rondelle d'amortisseur	.....
Biellette d'amortisseur (pour moto «solo»)	.....
Biellette d'amortisseur (pour moto avec side-car)	.....
Ressort d'amortisseur	.....
Ecrou d'amortisseur	.....
Ressort de fourche avant	.....
Vis fixant attache supérieure du ressort	.....
Cône de fixation inférieure	.....
Rondelle de fixation inférieure	.....
Vis de fixation supérieure	.....
FREIN DE DIRECTION	
Valent de frein de direction	.....
Rondelle fixant valent	.....
Ecrou fixant valent	.....
Axe de frein de direction	.....
Ressort de frein de direction	.....
Plaque de contact au pivot	.....
Plaque de contact au valent	.....
Rondelle de fixation	.....
Rondelle de fixation	.....
Rondelle de fixation	.....



Photo des pièces concernées

Alain MONTAUZOU
16 Chemin des Folies
17670 La Couarde sur Mer
06.07.53.22.50

Afin d'avancer sur ce sujet je demande à tous les membres du club ayant une V2 une CV2 ou une X de mesurer les biellettes inférieures et de nous donner sa valeur si elle est supérieure à 105 mm entraxe

Merci pour votre contribution

D4(dandavi@wanadoo.fr)