Amicale des Motos
Gnome & Rhône
SNECMA BP 81
91003 EVRY Cedex

Janvier 2026
N° 60

Gazette Gnome & Rhône

SOMMAIRE :

Page 1: Sommaire
Page 2 : Édito Président
Pages 3 à 9 : Rassemblement Vendée 2025
Pages 10 à 12 : Réparation magnétos et bobines
Pages 13 à 16 : Compte rendu AG 2026
Page 16 : Rassemblement AMGR 2026
Page 17 à 26 : Gnome & Rhône il y a 100 ans

Amicale des Motos Gnome & Rhône



IBAN : FR76 1027 8062 3100 0250 7384 148 BIC : CMCIFR2A

Rédaction : DAVID Daniel (D4), CONCHARD Jean-Claude, AUPEPIN Jean-Luc

EDITO du président

Rouler en moto ancienne en 2026 et au delà

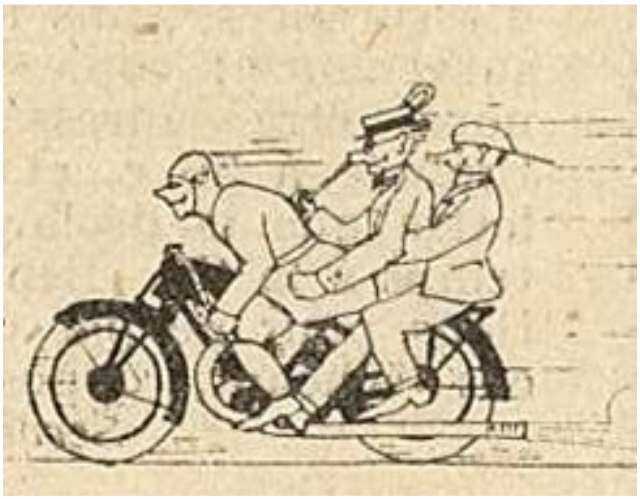
Pourquoi ce titre à mon édito? Parce que depuis quelque temps, déjà, j'ai le sentiment que les instances qui gèrent et réglementent la circulation des véhicules automobiles en France, s'orientent vers une restriction de plus en plus sévère des critères relatifs à l'utilisation de machines anciennes dans la foulée de celles des véhicules dits récents: ZFE, contrôles techniques toujours plus restrictifs visant à en éliminer le plus possible pour favoriser le passage à l'électrique et maintenant étendu à toutes les motos sans restriction de date de fabrication, nouveaux carburants et disparition petit à petit de ceux auxquels nous étions habitués. Dans ce contexte, quels sont nos recours?

- La FFVE ? de ce côté, je crains fort que l'objectif de son président soit de plutôt faire fructifier les sociétés dans lesquelles il est majoritaire et notamment FFVE Service qui est une véritable pompe à fric pour les naïfs qui y font appel en espérant une finalisation rapide de leur dossier de demande de CG auprès des ANTS.

- Les ANTS? Invention gouvernementale pour démolir le service public préfectoral en le privatisant. Conséquence: plus d'interlocuteur pour expliquer ou se faire expliquer les arcanes de la législation sur les CG. Ces ANTS qui ne sont accessibles qu'à travers une machine informatique qui vous renvoie dans vos buts avec la mention sibylline: "dossier irrecevable" sans plus d'explications.

Donc quels recours ? Continuer à manifester notre insatisfaction à la FFVE et soutenir le mouvement engagé par quelques clubs de marque consistant à faire la grève des cotisations à cet organisme et à terme nous désengager de notre adhésion ; pour info l'AMGR ne paye plus sa cotisation à la FFVE depuis deux ans)

Jicécé



Meilleurs vœux 2026 à tous nos membres de la part du bureau de l'AMGR

Rassemblement AMGR en Vendée
à Longeville sur Mer

Le petit chien noir à retrouvé sa maison et sa famille hollandaise.

Dit comme ça c'est adorable mais nous allons tout reprendre depuis le début.

Dés 2023 Isabelle et Alain souhaitaient organiser un rassemblement de l'AMGR dans leur région de villégiature mais entre le covid et les difficultés à trouver un logement de groupe, il a fallu attendre début 2025 pour concrétiser ce beau projet.

Le rallye en Vendée proche des Sables D'Olonne à Longeville sur Mer. Cette région est très marquée par l'histoire des guerres de Vendée de 1793 à 1796 opposant les révoltés royalistes et catholiques contre les républicains issus de la révolution de 1789. Si comme nous vous avez eu la chance de visiter le Puy du Fou vous avez pu admirer le travail de scènes colossal qui retrace en partie cet épisode tragique de la région.

Longeville sur Mer est situé au sud ouest du département en bordure de l'océan atlantique. Le centre de vacances « La Touraine », où nous avons établi notre camp de base, comporte 189 couchages et a été entièrement rénové en 2021 il est implanté dans un cadre naturel au cœur de la foret en bordure de l'Océan Atlantique. Certains d'entre nous ont eu le courage d'emprunter le sentier qui mène au littoral et à piquer un plongeon.

Le grand réfectoire mis à notre disposition pour le soir et les petits déjeuner étaient parfait. Le dernier soir nous avons eu droit au repas en terrasse couverte, le cadre était très agréable, le personnel a été à nos petits soins un grand merci à eux pour leur dévouement et leur gentillesse.



Le réfectoire

Le rassemblement comme chaque année débute le jeudi, les arrivées s'échelonnent jusque tard dans la soirée.

L'AG démarre à l'heure comme prévue avec 45 participants et 26 pouvoirs, merci aux membres de l'AMGR qui se sentent très impliqués dans la vie de l'amicale. Vous trouverez dans cette gazette le compte rendu de l'AG2025.

L'apéro suit l'AG nos organisateurs ont prévus beaucoup de choses pour nous « désaltérer, désaltérer, désaltérer »

Puis arrive le moment tant attendu, la passation de la coupe qui comme le veut la coutume est délivrée pour un an à l'organisateur du nouveau rassemblement. Philippe et Pascale Abonyi transmettent la coupe à Alain et Isabelle.



Passation de la coupe

Le repas s'éternise, puis le repos bien mérité pour chacun afin de poursuivre les attractions du lendemain.

Vendredi matin chacun se réveille à son rythme et après un petit déjeuner réparateur les esprits s'échauffent, chaque pilote piétine d'impatience, va se préparer et on entend déjà la pétarade de certains moteurs au niveau des parkings. C'est toujours un moment palpitant difficile à décrire entre impatience, envie et crainte d'une trahison mécanique. Je rappelle au passage que la trahison mécanique n'est pas toujours de la faute de la moto (surtout si c'est une Gnome & Rhône) mais dans beaucoup de cas c'est la faute du pilote qui n'a pas suffisamment préparé sa monture.



Avant de prendre le départ je voulais vous parler des motos présentes pour cette édition 2025 quasi toute la production Gnome & Rhône était représentée je ne vais pas vous refaire une liste à la Prevert comme chaque année mais sachez que le plateau était remarquable.

Enfin le moment tant attendu ! Alain libère d'un flot pétaradant nos montures assoiffées d'asphalte. Ce vendredi ce sont des routes calmes sinueuses et paisibles qui s'ouvrent devant nous pour aller jusqu'au village de Sainte Foy au restaurant « L'instant Bouillon »

L’après midi nous réserve quelques surprises, direction Talmont Saint Hillaire puis le petit port ostréicole de La Guittiere où nous avons rendez vous à la cabane du P'titgas



La cabane du P’titgas

Le petit futé nous indique : Sans doute les meilleures huîtres de Vendée ! La Cabane du P'titgas est l'espace de dégustation créé par la famille Petitgas, ostréiculteurs et affineurs de génération en génération depuis 1907 ! Régulièrement récompensées par l'or, au Concours Général Agricole de Paris avec la Célestine, les huîtres des claires d'affinage de ce producteur sont proposées à la dégustation, en plus d'autres coquillages comme les coques, les palourdes, moules, praires, ainsi qu'une spécificité, les huîtres plates. Posez-vous dans ce site unique pour déguster ces excellentes huîtres. Les huitres Célestine plus charnue et moins salées qu’une huitre classique doit son nom à la grand-mère Petitgas.

Notre visite débute par une explication sur l’élevage des huitres puis l’affinage. La présentatrice nous explique que les fécondations de leurs huitres sont réalisées dans des bassins qu’ils possèdent sur Arcachon en raison de la température de l’eau, puis les larves se fixent sur des supports solides pour devenir des « naissains ». Ils grandissent pendant environ 2 ans pour atteindre une taille commerciale, ils sont ensuite transférés dans des poches pour poursuivre leur croissance et enfin la période d’affinage qui précède la commercialisation.



L’assemblée studieuse pour un cours sur l’huitre





Lors de la dégustation les esprits s'égarent

Après ce cours très scolaires sur l'huitre nous avons droit à une dégustation magistrale d'huitre et crevettes avec un verre de blanc très approprié.

L'heure tourne cet instant gustatif se termine et nous reprenons la route.

A peine arrivé au camp de base certains se lancent dans de grandes séances de mécanique et nous voyons l'ampleur des dégâts causés sur certaines motos comme le sidecar de Serge et Lili dont le carter moteur à complètement été arraché après une casse violente de la mécanique, nous avons vu aussi une jauge d'huile ouverte avec un pantalon bien gras, un axe de roue d'AX2 qui sortait complètement épris de liberté, une tige de frein qui se faisait un malin plaisir de faire des étincelles sur la route, un pneu éclaté, panne d'allumage, câble cassé, béquille qui tombe … bref ce n'est malheureusement pas tout mais ce petit échantillon nous fait prendre conscience du rôle crucial des voitures balais qui étaient à saturation, un grand merci pour leur action



. La D4 de sylvain dont un roulement de magnéto est défectueux

Une fois les motos bichonnées et la douche prise, direction l'apéro puis le repas que nous prenons sous un toit aménagé en cuisine d'été. Là les discutions vont bon train, sur le déroulement de la journée, sur les séances de mécanique réalisées à la maison sur nos adorables (oui nos motos bien sur). J'adore ce moment très convivial très « gaulois » autour d'un repas.

Certains breuvages circulent et la soirée s'étale dans la durée. Le repos fera ce qu'il peut pour retaper nos esprits.

Samedi matin nous prenons connaissance de nos road books et la matinée démarre avec un léger brouillard qui nous quittera très vite. Les paysages sont variés mais nous perdons une partie de nos amis allemands. Nous passons au bord du lac de Jaunay le paysage est superbe. Nous allons vers les marais salants au village d'Ile D'Olonne pour une visite libre où nous déambulons au milieu des marais salants et de l'ancien moulin.





Les marais salants et le moulin du village d'Ile D'Olonne

Nous reprenons la route jusqu'au restaurant « La Fleur de sel » aux Sables d'Olonne. Après un repas parfait nous reprenons la route direction le Puits d'Enfer.



Le Puits d'Enfer est une curiosité géologique fascinante, nichée au creux des falaises abruptes de la côte sauvage. Cet endroit, où la mer vient s'engouffrer avec fracas dans une faille rocheuse, doit son nom à la puissance des éléments qui y règnent en maître. L'érosion marine, alliée à l'usure du temps, a sculpté au fil des siècles cette cavité profonde et inquiétante, source de nombreuses légendes et faits divers tragiques.

Pour notre part, afin de poursuivre notre itinéraire, nous avons choisi de suivre notre organisateur mais celui-ci c'et trompé de route et nous avons suivi comme des moutons de Panurge.

Nous nous dirigeons maintenant vers le village d'Avrille, où Alain et Isabelle, nos organisateurs, ont leur maison de vacance. C'est en relation avec la municipalité et quelques collectionneurs locaux, qu'ils nous ont concocté un moment de convivialité où la population locale était invitée à nous rejoindre.

Un groupe d'amateurs de véhicules militaires est venu nous faire admirer leurs engins ce qui nous a permis de faire des photos avec deux des sidecars AX2 présents à notre rassemblement.





L'exposition à Avrille

Nous reprenons le chemin de Longeville sur Mer, beaucoup d'entre nous s'afférent à recharger les remorques, la fête se termine. Toutefois avant le clap de fin il nous reste un bon repas à partager autour d'une paella géante.





La paella et la tenue de rigueur

Dimanche matin les départs s'échelonnent. Beaucoup partent très tôt on ne les revoie pas au petit déjeuner certains ont beaucoup de kilomètres à parcourir pour rentrer à la maison comme Thomas avec 2846 Kms.

Nous découvrons que le sol est jonché d'huile, le gérant n'est pas très content mais je pense qu'après l'été tout est rentré dans l'ordre.

C'est enfin là que je vais reparler de ce petit chien noir perdu que nous avons recueilli et nourri puis après un appel à la mairie les propriétaires Hollandais ce sont manifestés ils avaient perdu leur chien mais étaient déjà en Normandie. Nous avons appris par la suite que tout était rentré dans l'ordre.

Un grand merci à Alain et Isabelle pour cette organisation sans faille merci à tous ceux qui par leur action ont aidé à ce déroulement je pense aux voitures balais, au road book aux courses bref j'en oublie surement mais encore toutes nos félicitations.



Je termine avec cette photo car il est rare de pouvoir admirer six Gnome & Rhône type D4 alignées.

D4

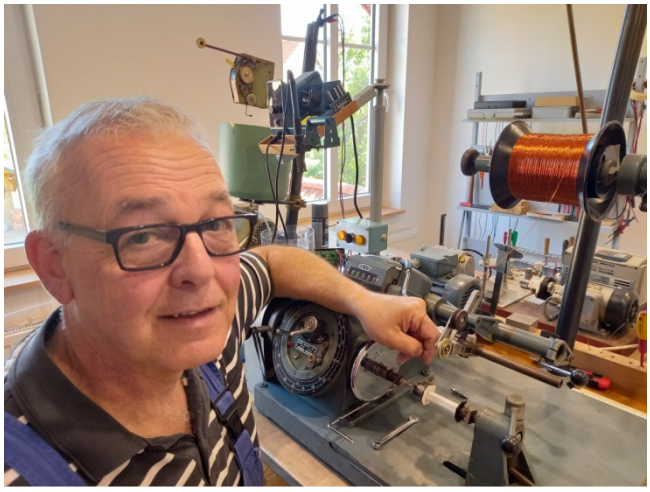
Réparation des magnétos et des bobines

Notre ami motard Jürgen Bucher s'est « mis à son compte » dans le domaine de l'entretien et de la révision magnétos et d'alternateurs de motos.



Hans à gauche et Jürgen à droite

Jürgen a repris les bobineuses et le stock de pièces détachées d'un spécialiste des Pays Bas, Peter Ritzen, et a suivi une formation complète par lui-même.





Jürgen devant sa machine à rebobiner

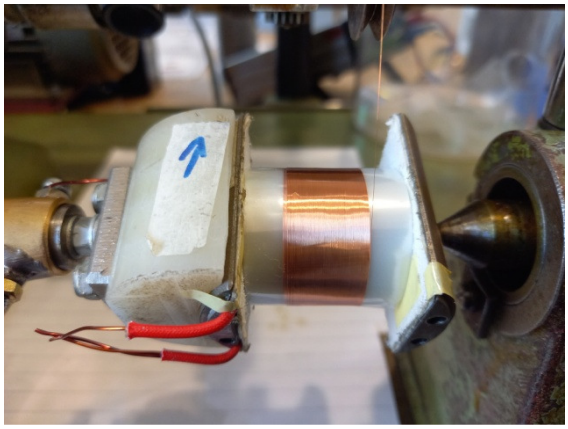
En tant que maître électricien dans l'artisanat et technicien de maintenance dans l'industrie sidérurgique avec plus de 40 ans d'expérience, Jürgen dispose de connaissances théoriques et pratiques approfondies. En tant que pilote et restaurateur de motos historiques, il connaît les particularités de nos véhicules.

Il a déjà réparé des allumeurs magnétiques pour des clients en Suisse, aux Pays-Bas, en France, au Luxembourg et en Allemagne. Il ne se limite pas au bobinage des bobines, au remplacement des condensateurs et à la remagnétisation. Jürgen est également en mesure d'effectuer l'ensemble des travaux mécaniques et électromécaniques. Les bagues collectrices peuvent être remplacées par des neuves, les filetages, les cônes, etc. peuvent être révisés, et les vis de toutes sortes peuvent être refabriquées ou remplacées.

Il connaît les différences entre les matériaux d'isolation. Chaque bobine nouvellement bobinée est imprégnée sous vide afin d'éviter toute inclusion d'air.

Son équipement comprend entre autres :

- 3 bobineuses suisses avec convertisseur de fréquence :
- Récipient sous vide pour l'imprégnation de la bobine finie dans la laque
- Dispositif de magnétisation
- Bancs d'essai pour bobines d'allumage, condensateurs
- Banc d'essai pour contrôler l'écartement des électrodes sous pression
- Banc d'essai pour allumeurs magnétiques et alternateurs finis
- Banc d'essai pour contrôler l'écartement des électrodes sous pression
- Banc d'essai pour allumeurs magnétiques et alternateurs finis
- Oscilloscope
- Tour
- Fraiseuse
- Divers appareils de soudage





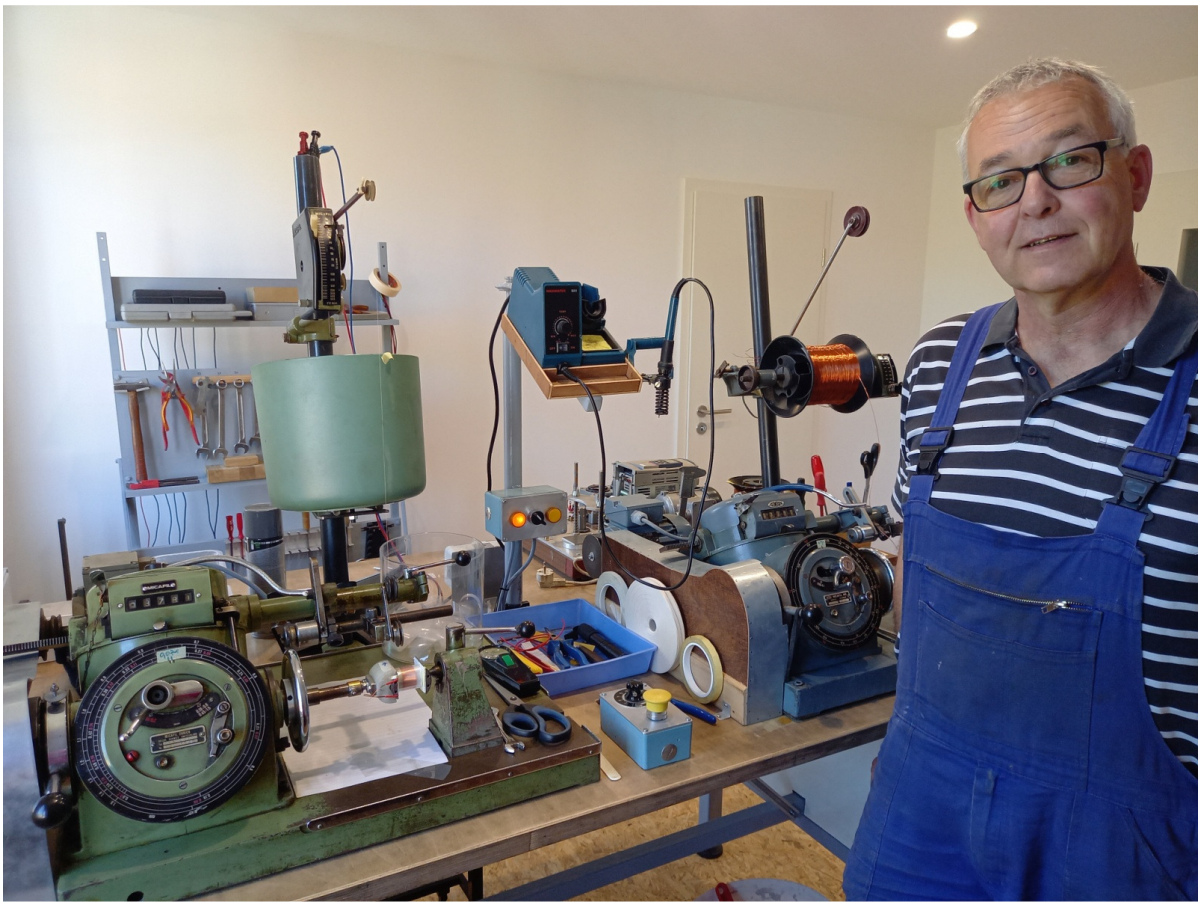


Jürgen possède un grand stock de pièces de rechange pour allumeurs français, anglais et allemands.
Sur demande, Jürgen peut fournir une documentation complète des travaux effectués.

Jürgen a déjà réparé avec succès des allumeurs magnétiques pour différents membres de l'AMGR. Le délai d'exécution est d'environ 6 à 8 semaines après réception de la commande. Un devis complet est établi avant le début des travaux.

Contact: SMZ Saarländische Magnetzünder, Jürgen Bucher, Hauptstraße 94, 66131 Sarrebruck (Allemagne),
Mail « bucher.magnetzuender@gmx.de » vous pouvez écrire en français, anglais, allemand.

PS : J'ai moi-même fait refaire une magnéto très abimée à Jürgen pour ma D5 et je vous assure il a fait des miracles.



Jürgen dans son atelier de rebobinage.

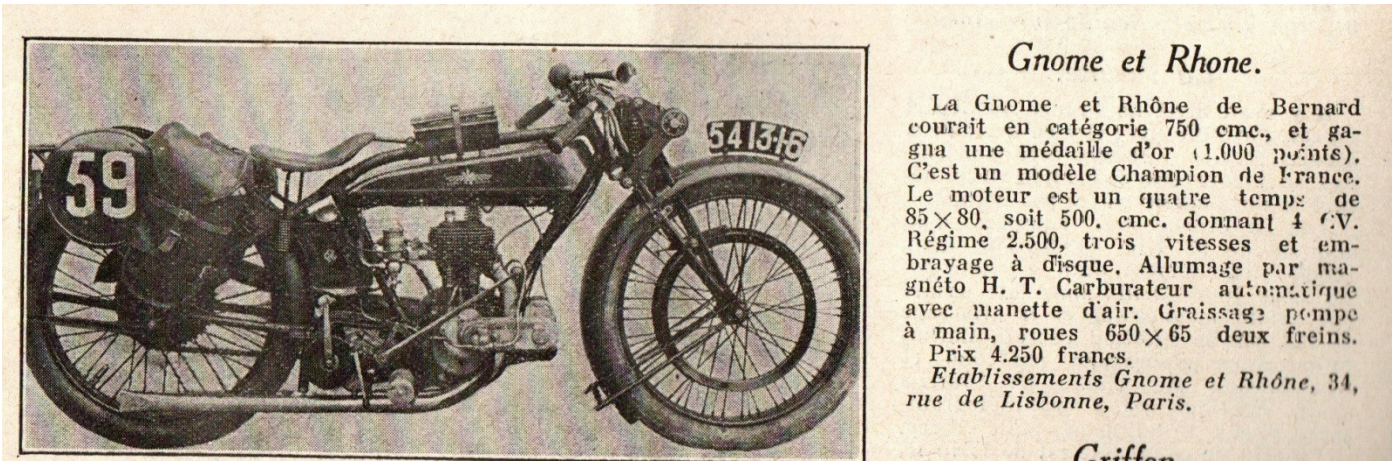
Hans Jürgen et D4

Compte rendu Assemblée Générale AMGR 2025

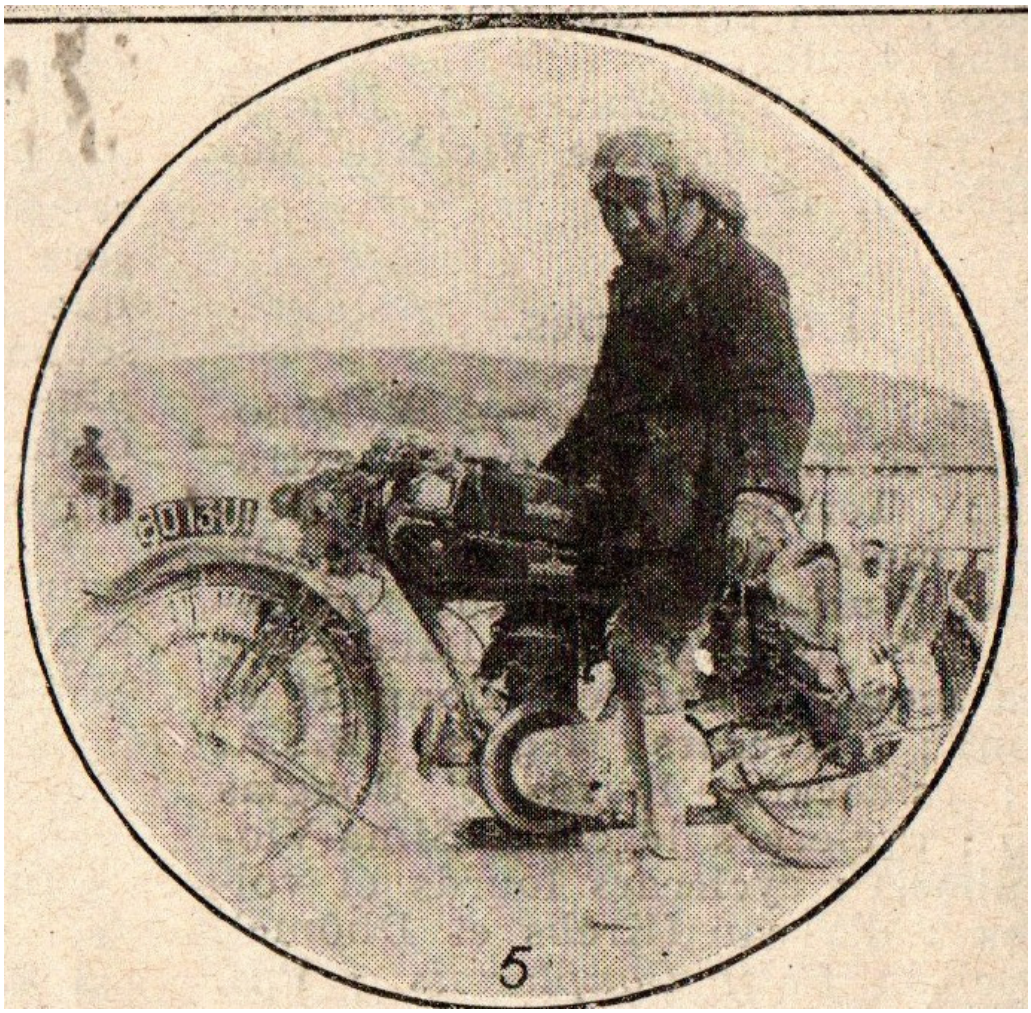
Article réservé aux membres

Gnome & Rhône il y a 100 ans

L'année 1925 débute par une remarquable victoire de Gustave Bernard au cours des six jours d'hivers. Cette épreuve est redoutable et Bernard cours en catégorie 750 il fait la couverture du Moto Revue N° 167 du 1er mars 1925



Extrait Moto revue



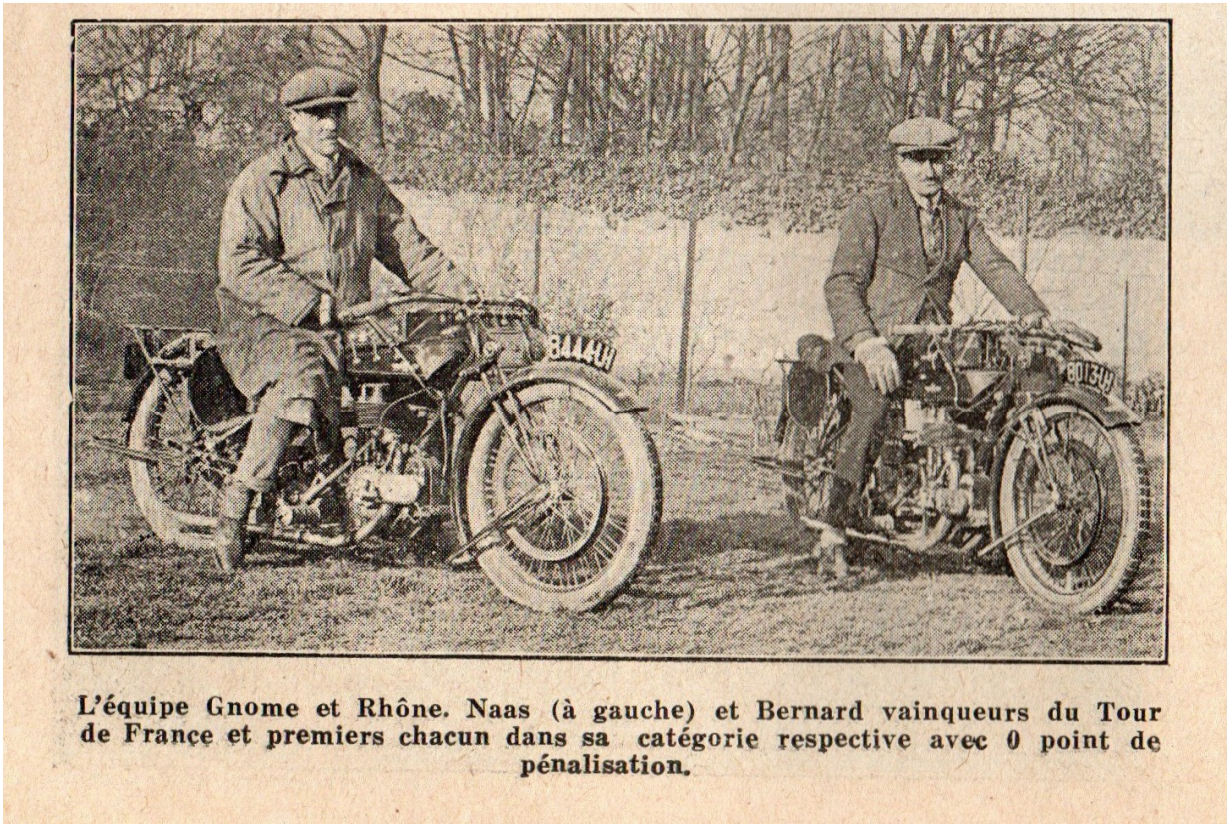
Bernard lors du Paris Nice Monte-Carlo Extrait Moto revue

Courant mars c'est l'épreuve du Paris Nice Monté-Carlo Gustave Bernard habitué de la victoire gagne la médaille d'or malgré des conditions difficiles dont 20 cm de neige au sommet du col de Lus la Croix Haute.

Au mois d'avril Naas et Bernard se classent premiers ex-æquo de leur catégorie sans pénalisation lors de l'épreuve du circuit d'endurance de l'UMF. La type D de Bernard était équipée d'un énorme réservoir d'essence supplémentaire.

Dans le numéro 170 de Moto Revue nous voyons pour la première fois un dessin de la future 175 type H.

Fin avril Bernard et Naas prennent le départ du tour de France Bernard en catégorie 500 et Naas en catégorie 750 il s'agit d'une épreuve de 4000km beaucoup de journalistes étaient stupéfaits par la prouesse de Naas et Bernard qui respectaient les temps exact, leur moyenne était de 65 km/h.



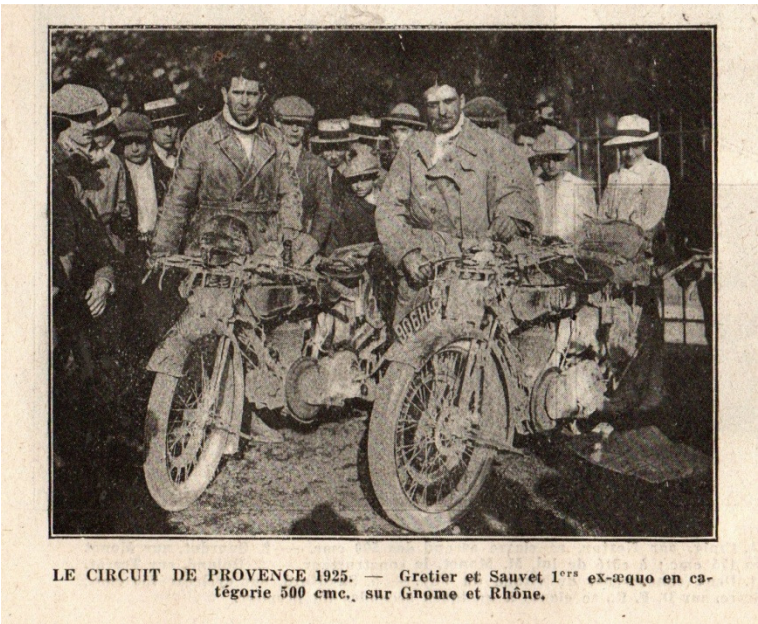
L'équipe Gnome et Rhône. Naas (à gauche) et Bernard vainqueurs du Tour de France et premiers chacun dans sa catégorie respective avec 0 point de pénalisation.



Au mois de Mai Naas prend le départ du Roubaix, Paris, Roubaix il réalise une moyenne de 70 km/h.

Au mois de Juin Bernard se voit octroyé une amende de 500fr par l'UMF, pour avoir refusé de serrer la main d'un des officiels présents.

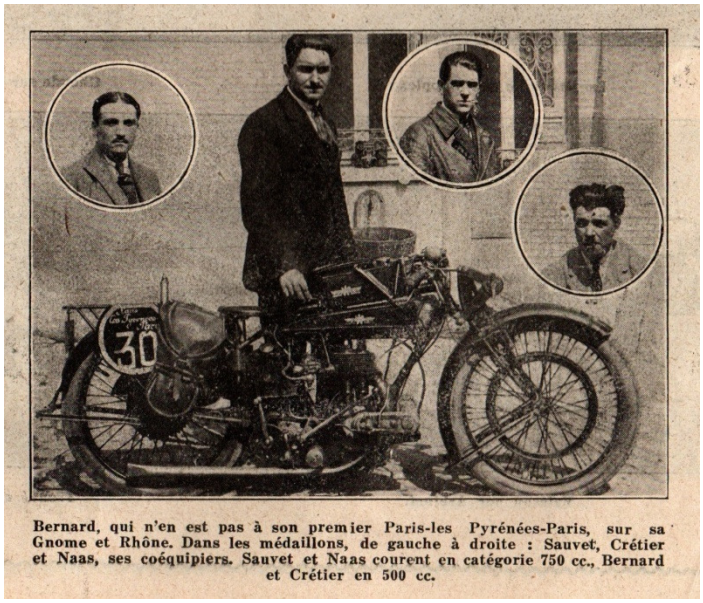
Au circuit de Provence 1925 Gretier et Sauvet terminent 1er ex eaquo en catégorie 500 sur Gnome & Rhône. Ils seront à l'honneur de la couverture du Moto-Revue N°180 de septembre.



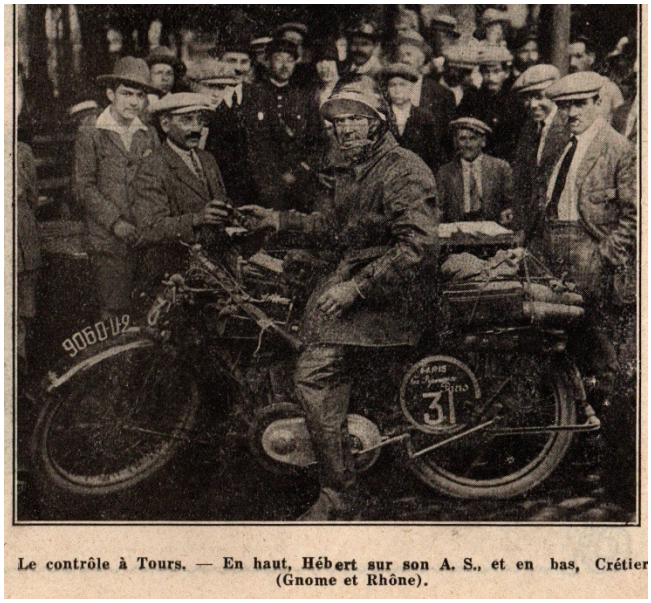
LE CIRCUIT DE PROVENCE 1925. — Gretier et Sauvet 1ers ex-æquo en catégorie 500 cmc., sur Gnome et Rhône.

Moto revue N°177 août 1925

Du 9 au 16 août c'est la traditionnelle épreuve du Paris les Pyrénées Paris

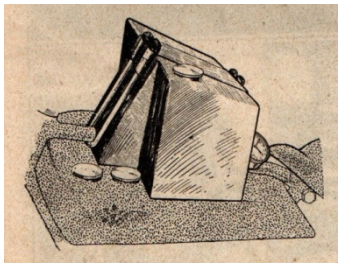


Bernard, qui n'en est pas à son premier Paris-les Pyrénées-Paris, sur sa Gnome et Rhône. Dans les médaillons, de gauche à droite : Sauvet, Crétier et Naas, ses coéquipiers. Sauvet et Naas courent en catégorie 750 cc., Bernard et Crétier en 500 cc.



Le contrôle à Tours. — En haut, Hébert sur son A. S., et en bas, Crétier (Gnome et Rhône).

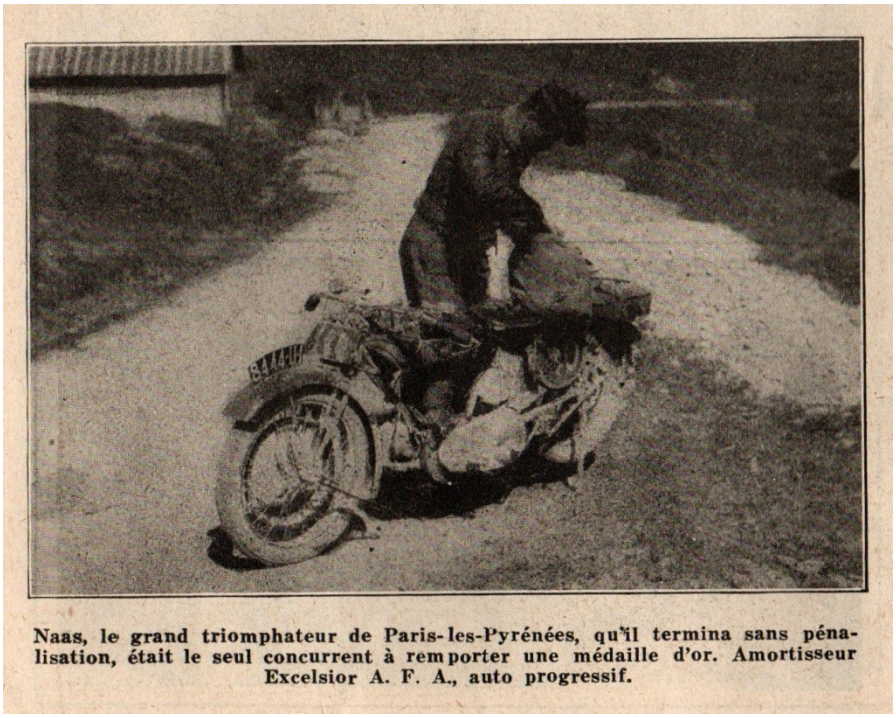
Bernard avec ses coéquipiers Sauvet, Crétier sur la photo de droite et Naas.



L'énorme réservoir qui équipait les type D de Bernard et Crétier lors du PPP 1925.

Bernard se classe premier en 500 Crétier est second. En catégorie 750 Naas se classe premier et en catégorie 1000 Sauvet se classe premier.

Magnifique performances qui illustre les prouesses de la 500 Gnome & Rhône La page de couverture des N° 179 et 180 de Moto Revue sont consacrée à Gnome et Rhône et sa victoire sur cette épreuve.



Naas, le grand triomphateur de Paris-les-Pyrénées, qu'il termina sans pénalisation, était le seul concurrent à remporter une médaille d'or. Amortisseur Excelsior A. F. A., auto progressif.

Au mois d'octobre Moto revue présente une nouveauté chez Gnome & Rhône c'est la 175 type H dans le N° 183 de novembre deux pages sont consacrées à un essai sur route de 250 km de cette nouvelle machine 2 temps.



Le bloc moteur — deux points intéressants sont la fixation du moteur et l'échappement directe de l'arrière — le moteur tournant à l'envers.

Extrait Moto revue

L'essayeur H Boursiac est élogieux sur le confort malgré beaucoup de routes pavées, il essai aussi un bon 65km/h sur plusieurs km sans soucis. La machine a été essayé dans les côtes les descentes et tout est parfait pourtant cette moto n'était pas neuve elle avait servie à de multiples essais dont un Paris Lyon Paris sans aucun ennui.

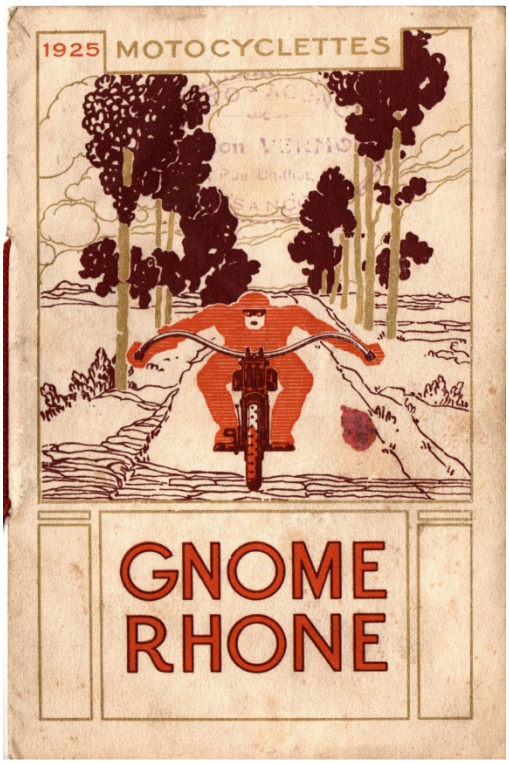
En novembre, nos infatigables Bernard et Naas participent à la course de côte de St Alban.

MOTOCYCLETTES. — Les débits motocyclettes au cours de l'année 1925 ont progressé de 40 0/0 environ par rapport à l'exercice précédent, leur montant atteignant 8.865.000 francs. Le développement de ce département est satisfaisant et son organisation s'est poursuivie méthodiquement. De nombreux modèles ont été créés permettant de ménager l'avenir et d'offrir à la clientèle une gamme complète de motocyclettes de choix. Votre réseau d'agents s'est également renforcé en nombre et en qualité.

En outre, votre succursale de l'avenue de la Grande-Armée, dès sa seconde année de fonctionnement, a obtenu un résultat bénéficiaire intéressant.

Vos machines se sont affirmées par de nombreux succès sportifs, en particulier, en 1925, dans Paris-Nice, Circuit d'Endurance de l'U. M. F., Tour de France, Circuit de Provence, Circuit des Vosges, Circuit du Nord, Circuit de Saône-et-Loire, Paris-les Pyrénées-Paris, 6 Jours d'Hiver.

Extrait du conseil d'administration Gnome & Rhône concernant l'année 1925



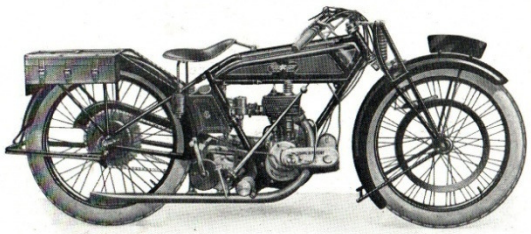
Le catalogue Gnome & Rhône 1925

MOTOCYCLETTE 5 CV (500 cmc.)

TYPE D "GRAND SPORT"

Transmission Chaine-Chaine -:- Détenteur du Brasseur du Tourisme 1924

Notre motocyclette D, est une machine de luxe, d'un fini impeccable. Elle a été spécialement établie pour le grand tourisme à vive allure. Son moteur a été poussé à la limite compatible avec une sécurité de durée absolue



CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR spécial GNOME ET RHONE à 4 temps, monocylindrique, de 500 cmc, alésage 85 m/m, course 88 m/m. Vilebrequin renforcé, entièrement monté sur roulement à billes. Bielle en acier estampé, montée sur double rangée de rouleaux de grand diamètre. Piston aluminium. Distribution par came unique, avec bascuieurs allégés. **Carburateur** automatique. Allumage par magnéto haute tension à avance variable. **Graissage** automatique par pompe mécanique. **Réservoirs** contenant 10 litres d'essence et 2 litres 1/2 d'huile.

BOITE DE VITESSES GNOME ET RHONE à trois vitesses; baladeur commandé par levier à main. Verrouillage de vitesses sur secteur extérieur. **Embrayage** à disques. **Démarreur** au pied. **TRANSMISSIONS** par chaines.

CADRE renforcé en tubes d'acier, surbaissé à l'arrière. Tous raccords en acier estampés et brasés. Deux flasques en tôle d'acier relient les extrémités des tubes inférieurs et procurent ainsi à l'ensemble une rigidité parfaite. Ces flasques supportent le moteur, la magnéto et les repose-pieds. **Fourche** avant articulée sur de longues biellettes et munie de ressorts amortisseurs. **Direction** pivot en acier estampé, portée sur butées à billes. **Porte-bagages** tubulaire très robuste. **Roues** renforcées, munies de pneus 28×3. **Garde-boue** spéciaux, très larges. **Béquilles** AV et AR. **Selle** extra-souple, fixée en trois points. **Repose-pieds** caoutchouc, type sport. **Guidon** sport.

FREINS. Deux freins indépendants. L'un, commandé au pied, agit sur des segments garnis de ferrodo placés à l'intérieur d'un tambour solidaire de la roue AR: l'autre commandé à la main, sur une poulie montée sur la roue AV.

POIDS en ordre de marche : 110 kilogs.

VITESSE en palier : 100 kms à l'heure environ.

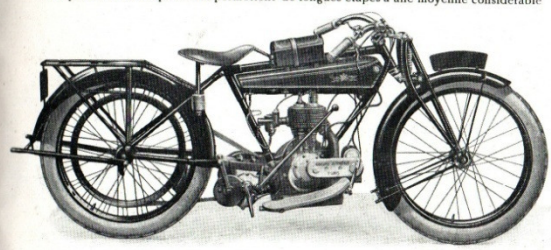
CONSOMMATION. Aux 100 kms : Essence : 4 litres 1/2 environ. Huile : 300 grammes environ.

MOTOCYCLETTE 4 CV (500 cmc)

TYPE C "CHAMPION DE FRANCE"

Notre motocyclette "**Champion de France**" à transmission par chaine et courroie est capable d'assurer les services les plus durs dans les conditions es meilleures et les plus économiques

Sa rapidité et sa souplesse lui permettent de longues étapes à une moyenne considérable



CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR GNOME ET RHONE à 4 temps, monocylindrique, de 500 cmc, alésage 85 m/m, course 88 m/m. Vilebrequin monté sur roulement à billes. Bielle en acier estampé, tête de bielle à double rangée de rouleaux. Piston aluminium. Distribution par came unique. **Carburateur** automatique. **Allumage** par magnéto haute tension à avance variable. **Graissage** par pompe à main. **Réservoir** contenant 8 litres d'essence et 2 litres d'huile.

BOITES DE VITESSES GNOME ET RHONE à trois vitesses, baladeur commandé par levier à main. Verrouillage des vitesses sur secteur extérieur. **Embrayage** à disques. **Démarreur** au pied. **Transmissions,** entre le moteur et la boîte, par chaine sous carter; de la boîte à la roue AR., par courroie trapézoïdale. **Freins** : 2 freins au pied indépendants et directs, l'un sur le volant du moteur, l'autre sur la poulie-jante de la roue AR.

CADRE renforcé en tubes d'acier. Raccords en acier estampé et brasés. Deux flasques en tôle d'acier relient les extrémités des tubes inférieurs, et procurent ainsi à l'ensemble une rigidité absolue. Ces flasques supportent le moteur, la magnéto et les repose-pieds. **Fourche** avant articulée sur de longues biellettes et munies de ressorts amortisseurs. **Direction** pivot acier estampé, portée sur butées à billes. **Porte-bagages** tubulaire très robuste. **Roues** renforcées, munies de pneus 650×65 et pouvant recevoir du 28×3. **Garde-boue** enveloppants. **Béquilles** AV et AR tubulaires. **Selle** extra-souple suspendue en trois points. **Marche-pieds** aluminium de grande surface. **Guidon** tourisme ou demi-sport.

POIDS en ordre de marche : 100 kilogs.

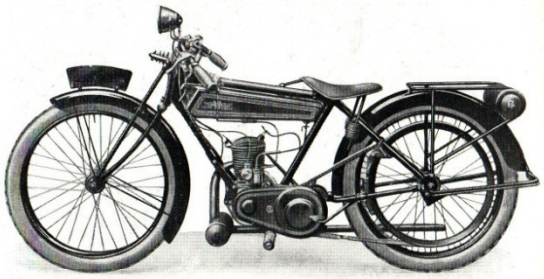
VITESSE en palier : 80 kms à l'heure environ.

CONSOMMATION. Aux 100 kms : Essence : 4 litres environ. Huile ; 300 grammes environ.

MOTOCYCLETTE 3 CV 1/2 (250 cmc.)

TYPE E

Cette motocyclette convient également au touriste et à l'homme d'affaire. La puissance de son moteur lui permet d'aborder toutes les côtes sans faiblir et sa selle, suspendue en trois points et identique à celle de nos modèles 500 cmc, lui assure une tenue parfaite sur les routes les plus mauvaises.



CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR GNOME & RHONE monocylindrique à 2 temps, de 250 cmc. Alésage 70 m/m. Course 64 m/m. **Vilebrequin** et **bielle** montés sur roulements à billes ou à rouleaux. **Allumage** haute tension. **Carburateur** automatique. **Graissage** par pompe semi-automatique. **Réservoir** contenant 7 litres 1/2 d'essence et 1 litres 1/2 d'huile.

BOITE de VITESSE GNOME & RHONE à deux vitesses commandées par levier à main. **Embrayage** à disques. **Démarreur** au pied. **Transmissions** : par chaîne, entre le moteur et la boîte de vitesses ; par courroie trapézoïdale, entre la boîte et la roue AR. **Deux freins** sur la poulie jante, l'un commandé au pied, l'autre à la main.

CADRE en tubes d'acier. Raccords brasés. **Fourche** élastique. **Porte-bagage**. **Béquille arrière**. **Garde-boue** enveloppants. **Repose-pieds**. **Guidon** demi-sport. **Selle** extra-souple suspendue en trois points.

ROUES 650×65.

OUTILLAGE contenu dans un coffre métallique fixé au porte-bagage.

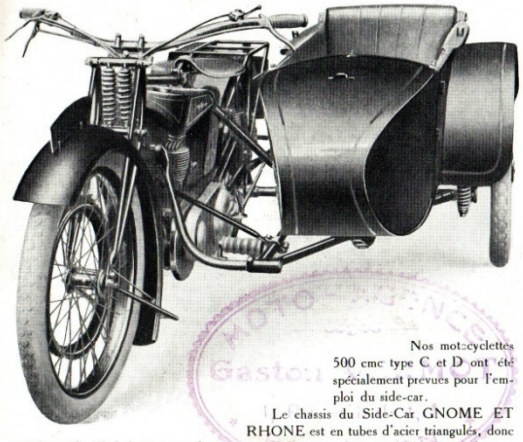
POIDS : 75 kilogs.

VITESSE : 70 kms à l'heure environ.

CONSOMMATION. Aux 100 kms : Essence : 3 litres 1/2 environ. Huile : 250 grammes environ.

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE facultatif (supplément).

SIDE-CARS

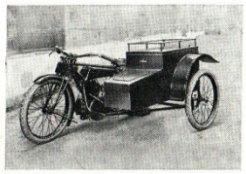


Nos motocyclettes 500 cmc type C et D ont été spécialement prévues pour l'emploi du side-car.

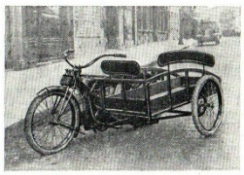
Le chassis du Side-Car GNOME ET RHONE est en tubes d'acier triangulés, donc indéformable. Il s'adapte en quelques minutes à la motocyclette par 4 joints très robustes.

Notre carrosserie modèle 1925, comporte d'heureuses améliorations sur le modèle précédent, tant au point de vue du confort que de l'élégance et la finition.

Nous livrons également sur demande des carrosseries "Caisses de livraison ou Camionnettes" qui rendent de précieux services pour le transport des marchandises dont le poids ne dépasse pas une centaine de kilogs



CAISSE DE LIVRAISON



CAMIONNETTE

MODÈLES 1925

Nous continuons, pour la saison 1925, nos fameux types *500 cmc, à courroie ou à chaîne*, qui sont livrables *avec ou sans side-car*.

De plus, pour ceux de nos clients désirant une machine de puissance moindre mais néanmoins très confortable, très robuste et capable de longues randonnées, nous avons créé une *250 cmc, à moteur 2 temps* qui est certainement le modèle du genre.

SOCIÉTÉ DES MOTEURS

GNOME & RHONE

Siège Social :
34, Rue de Lisbonne - PARIS
Tél. : Laborde 09-93, 09-94, 09-95

Magasin d'Exposition et de Vente :
49, Av. de la Grande-Armée - PARIS
Adr. Télégr. : Gnome - Paris

R. C. Seine 176-707

PRIX DES MOTOCYCLETTES

ET DE LEURS ACCESSOIRES

MOTOCYCLETTE 175 cm³ type H (graissage par mélange)	**3.160** frs
Supplément pour graissage mécanique : **200** frs.	
MOTOCYCLETTE 3 CV 1/2 type E	**3.900** frs
MOTOCYCLETTE 4 CV type C **"Champion de France"**	**4.950** frs
Supplément pour indicateur de graissage (par piston) : **40** frs.	
MOTOCYCLETTE 5 CV type D **"Grand Sport"**	**5.600** frs
Supplément pour indicateur de graissage (par piston) : **40** frs.	
SIDE-CAR (sans capote ni pare-brise) pour motocyclette type C ou D (à spécifier) avec carrosserie tourisme, caisse de livraison ou camionnette	**1.350** frs
Supplément pour capote : **175** frs. Supplément pour pare-brise : **150** frs.	
Emballage et transport en gare Paris d'une motocyclette ou d'un side-car (emballage perdu)	**50** frs

ACCESSOIRES

AMORTISSEURS Hartford (sur types C et D seulement)	**200** frs
ÉCLAIRAGE acétylène par Auto-Générateur Luxor 100 m/m	**125** frs
— — — — 130 —	**190** frs
— — — — 160 —	**215** frs
ÉCLAIRAGE par bouteille d'acétylène dissous "Acétyl" 120 litres et phare Luxor de 130 m/m, y compris lanterne arrière et canalisation	**255** frs
Supplément pour bouteille de 250 litres : **40** frs.	
— — phare de 160 m/m : **20** frs.	
TROMPE CICCA	**22** frs **50**
COMPTEUR O. S.	**215** frs
MONTRE O. S. (36 heures)	**105** frs
MOTO-STRAP (siège tandem pour porte-bagages)	**80** frs
(indiquer pour quel type de moto)	
SUPER MOTO-STRAP	**95** frs
SUPER MOTO-STRAP avec dossier	**125** frs
REPOSE-PIEDS pour moto-strap (la paire)	**32** frs
COFFRE A OUTILS tôle émaillée pour type C	**35** frs
COFFRE A OUTILS tôle émaillée pour type D	**50** frs
SACOCHE tôle et cuir, pour type C	**26** frs
SACOCHE cuir, grand modèle, pour type D	**65** frs

Etant donné l'instabilité des cours des matières premières, nos prix d'accessoires ne sont donnés qu'à titre indicatif et devront être confirmés au moment de la commande ferme.

10 Novembre 1925

Ce Tarif annule les précédents

Tarif au 10 novembre 1925



Moto Revue du 1er mars 1925



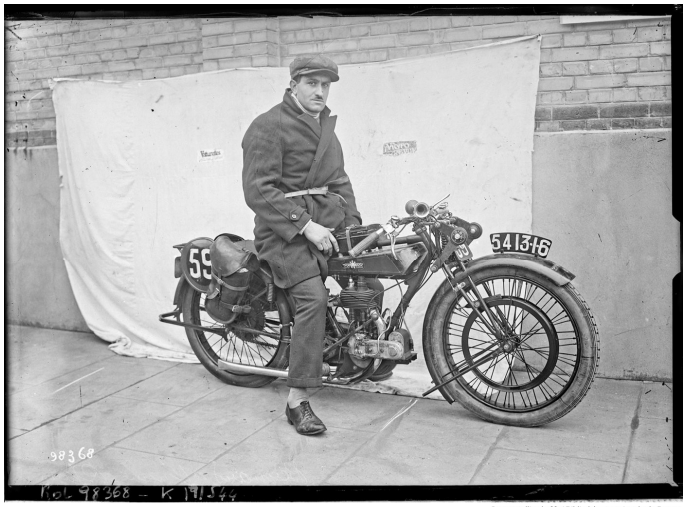
Moto Revue du 1er septembre 1925



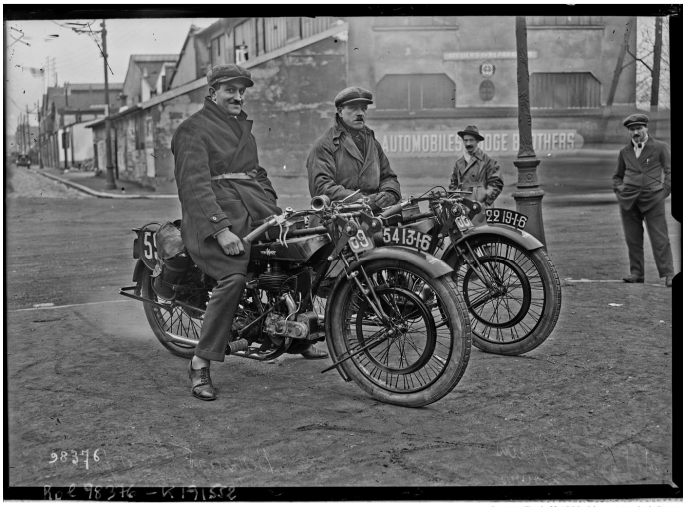
Moto Revue du 15 septembre 1925



Moto Revue du 15 décembre 1925

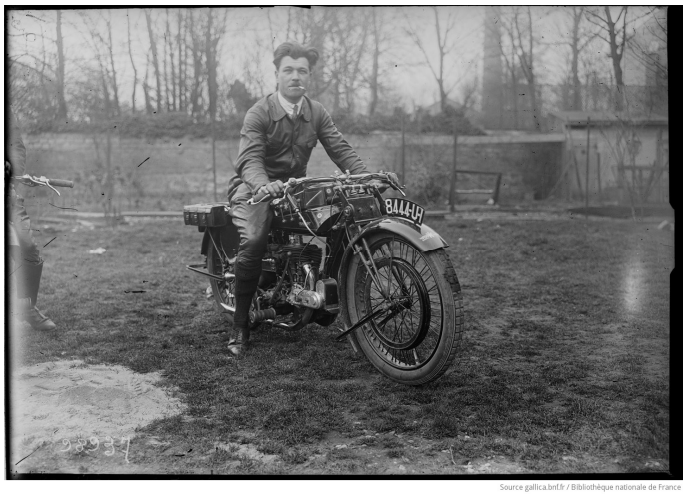


Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



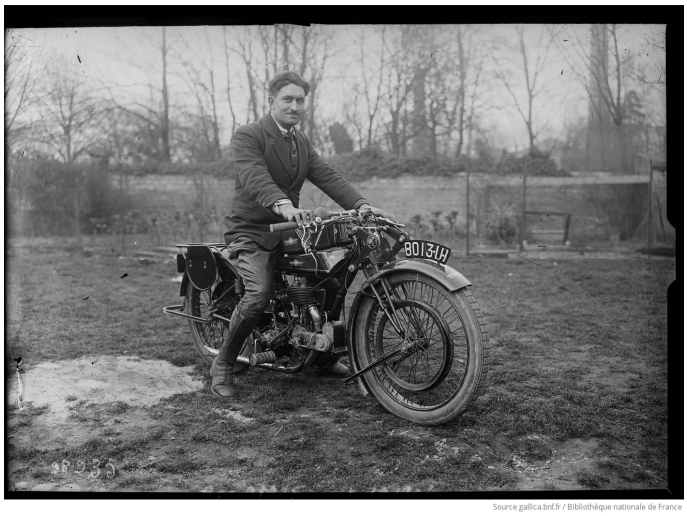
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

2 02 1925 pour les 6 jours d'hivers (photo Gallica)



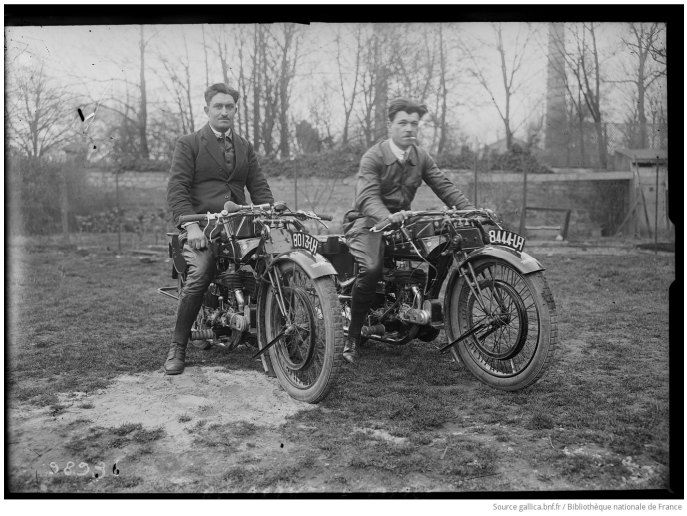
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

5 03 1925 Naas (photo Gallica)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

5 03 1925 Bernard(photo Gallica)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

5 03 1925 Bernard & Naas (photo Gallica)



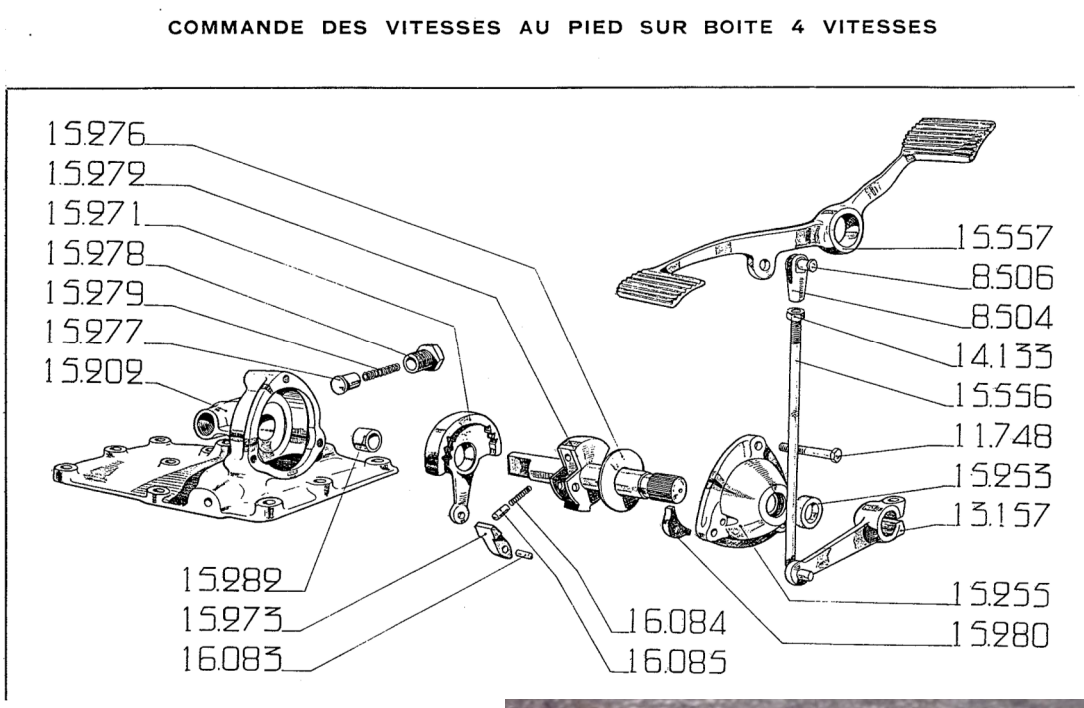
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Pesage Tour de France le 7 04 1925 (photo Gallica)

Refabrications

Notre ami Jean-François envisage de refabriquer une petite série de cliquets mobiles et fixe pour les sélecteurs de boite 4 vitesses des Gnome & Rhône type CV2 et X.

Ce sont les pièces numérotées 15273 et 15280 sur cet éclaté..







Si cette refabrication vous intéresse veuillez contacter Jean-François Lafleur directement

« jfrancoislafleur@gmail.com »

D4