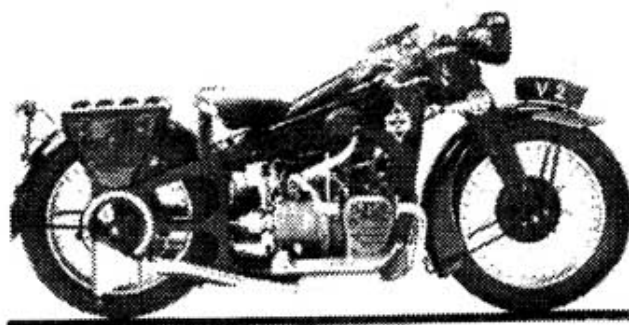




## SOMMAIRE

- ◆ Le mot du Président ..... 2
- ◆ Compte-rendu de l'A. G..... 3
- ◆ Réponses ..... 6
- ◆ Nos refabrications ..... 7
- ◆ Pièces nouvelles refabriquées ..... 9
- ◆ Appel à cotisations 99 ..... 10
- ◆ Vous avez dit serrag  ? ..... 11
- ◆ Nouveau tarif pour certaines pièces ..... 12
- ◆ Petites annonces..... 13
- ◆ Notre site Web change d'adresse ..... 14
- ◆ Qui pourrait nous prêter ? ..... 14
- ◆ Livre sur l'histoire de Gnome & Rhône . 14



---

**Bulletin d'information de l'Amicale des Motos Gnome & Rhône**  
*Association régie par la Loi de 1901 - Affiliée à la FFVE sous le n  227-92*  
**c/o SNECMA - BP 81 - 91003 EVRY Cedex - Tél et Fax : 01 60 15 22 33**

<http://www.multimania.com/amgr/amgr.htm>

## Le mot du Président



1998 va nous quitter dans quelques jours pour se voir remplacé par la dernière année de notre siècle. C'est là un événement qui ne se produit qu'une fois toutes les cent ans (jusque là rien de très extraordinaire) mais néanmoins réservé à nos amis centenaires. Et si à nos amis centenaires nous leur parlions de la moto de leur jeunesse, oui, par exemple de cette ABC de 1919 offerte pour son vingtième anniversaire, payée en "francs lourds" d'une époque où ce produit était réservé à une clientèle privilégiée. Que de beaux romans pourrait on écrire sur la moto ancienne ou sur un autre thème avec l'aide de nos anciens. Parsemés de souvenirs cuisants, d'anecdotes et de vraies photos d'époque c'est ce que nous allons leur offrir en 1999, à nos anciens et à vous aussi, bien naturellement. Vous avez une idée sur la question ? La réponse à l'énigme est enfin trouvée : *L'Histoire des Motocyclettes Gnome & Rhône*.

Oui, nous espérons tenir au moins cette promesse pour la dernière année du siècle et, dans ce but, chacun travaille avec beaucoup de cœur et de passion pour y arriver avant le nouveau millésime.

Vous nous pardonnerez d'avoir parfois tardé à répondre à quelques lettres ou demandes de renseignements dans des délais "normaux", mais un heureux événement, ça se prépare et même, ça se prépare longtemps à l'avance. Daniel David a suivi mes consignes : priorité au livre ; la documentation technique, nous ne l'oublions pas, mais elle viendra après.

Malgré certaines critiques isolées sur notre travail, (peut-être leurs auteurs devraient-ils venir exercer quelques responsabilités à l'Amicale ?), 1998 a été une année merveilleuse, au cours de laquelle beaucoup a été fait. Je n'en veux pour preuve que votre soutien à la souscription envisagée en février pour la promotion de notre livre, et pour continuer avec nous pour cette année future.

Nous apprécions l'aide d'où qu'elle vienne, et je ne veux pas terminer sans remercier tous ceux qui ont participé à la vie de l'Amicale, sous quelque forme que ce soit en 1998. J'adresse également toute ma reconnaissance et mes remerciements aux épouses de nos bénévoles qui ont indirectement participé à notre œuvre commune.

Je vous souhaite à tous de passer de bonnes fêtes de fin d'année en famille et vous présente mes vœux de santé et de bonheur pour cette nouvelle année qui n'est plus très loin.

Rendez vous en 1999.

*Bernard PRUNET*  
*Président de l'AMGR.*

---

## Compte rendu de l'Assemblée générale



Cette année, l'Assemblée générale a eu lieu exceptionnellement en province, plus précisément dans la banlieue de Lyon, ainsi que nous l'avions annoncé dans notre *Info-Amicale* n° 20. Nous profitons ainsi du salon Epoq'Auto qui, lui aussi, bien que toujours à Lyon, avait élu domicile dans un autre lieu. Pour nous, ce changement de lieu s'est accompagné d'un changement d'ambiance puisque nous nous sommes réunis au Campanile de Bron. Nous dénombrons une trentaine de participants, ce qui fait apparaître la salle de réunion un peu exiguë.

L'Amicale regroupe actuellement 383 membres à jour de leur cotisation, contre 406 en 1997 à la même date. Le total des présents et des pouvoirs reçus se monte à 134, ce qui fait que le quorum est atteint et que l'Assemblée générale peut se dérouler valablement.

La séance est ouverte à 18 h 30 par le Président qui remercie l'assistance et propose l'ordre du jour.

### 1 - Approbation du compte rendu de l'AG 1997

Comme le veut la procédure mise en place depuis longtemps, nous souhaitons, avant de commencer, que soit approuvé le compte rendu de la précédente AG, ce qui est fait à l'unanimité, sans qu'aucune demande d'explication ne soit formulée.

### 2 - Compte rendu des activités de 1998

Le salon Rétromobile demeure le point de rencontre privilégié pour tous les amateurs d'anciennes et, en particulier, pour nos membres et aussi pour d'anciens propriétaires de machines de la marque, heureux de voir que nous en perpétuons le souvenir.

Notre rendez-vous de Verdun qui a eu lieu au mois de mai reste une journée forte de souvenirs pour ceux qui y ont participé. Nous en avons publié un compte rendu accompagné de photos dans le numéro 20 de *Info-Amicale*.

Les coupes Moto-Légende demeurent, elles aussi, un rendez-vous obligé pour ceux qui souhaitent pouvoir tourner sur l'anneau. Sans doute regrettons-nous que les organisateurs semblent manifester une tendance marquée à se tourner vers des constructeurs en pleine activité tels que Honda ou Suzuki, dont on ne peut pas dire qu'ils soient représentatifs de la moto ancienne. Mais il faut bien vivre et nous comprenons que la recherche de sponsors amènent quelques déviations.

Le salon Epoq'Auto de Lyon se déroule cette année dans un lieu différent du Double Mixte auquel nous étions habitués. Nous avons bénéficié cette année d'un supplément de place de 14 mètres carrés sans supplément de prix, ce qui fait 1 500 francs les 40 mètres carrés pour deux jours. Il serait bon que d'autres organisateurs de salons s'inspirent de ce tarif, bien adapté aux finances des clubs.

### 3 - Bilan financier

Une note a été remise par le Président à chaque participant pour l'informer de la nouvelle organisation qui a été adoptée pour la gestion financière de l'Amicale. La gestion de notre stock de pièces détachées s'avère en effet de plus en plus lourde en raison de l'accroissement du nombre de refabrications et du recours à la sous-traitance.

### 4 - Présentation des activités et projets pour 1999

Peu de changements à notre programme habituel, qui semble donner satisfaction au plus grand nombre de nos membres, aussi passerons-nous rapidement sur les points habituels.

### **Recensement des motos Gnome & Rhône**

Notre fichier augmente régulièrement avec l'arrivée de nouveaux adhérents. Une synthèse est en cours et nous espérons pouvoir la publier dans le prochain *Info-Amicale*. Comme nous nous y étions engagés, aucun nom de propriétaire ne figurera dans ce document. Au total, le nombre de machines et de moteurs recensés dépasse le millier, tous types confondus.

### **Refabrication des pièces détachées**

Comme vous le savez, c'est notre priorité n° 1 et, en 1998, plus d'une dizaine de nouvelles pièces ont été mises en chantier, complétées par de nouvelles commandes de silencieux et de tubes pour lesquelles nous avons toujours autant de difficultés à obtenir de petites séries qui n'intéressent pas les artisans auxquels nous avons recours. En dépit de relances fréquentes, les délais s'allongent et nous comprenons l'impatience marquée par certains de nos membres. Il faut se souvenir qu'une association de type 1901 n'est pas une société commerciale et qu'on ne peut donc pas obtenir, d'un côté comme de l'autre, un respect certain des délais.

### **Documentation technique**

Le catalogue des pièces détachées est en cours de refonte notre ami Jean-Pierre Bœuf y travaille. Un échantillon du nouveau catalogue circule dans l'assistance sur lequel on peut voir les planches qui accompagnent les descriptifs de pièces avec une photo de chaque modèle de moto concernée et des listes très détaillées. Ce catalogue devrait être terminé au début de 1999.

### **Restauration des motos Gnome & Rhône.**

L'avancement du remontage se poursuit doucement. La moto R3 sera présentée aux Coupes Moto-Légende. La moto ecclésiastique devrait être prête pour notre exposition de fin d'année. D'autres motos sont en perspective de remise en état avec une nouvelle équipe dont le recrutement est en cours.

### **Expositions et manifestations**

#### **Rétromobile**

Ce salon aura lieu du 12 au 21 février 1999, dans les mêmes conditions que les années précédentes et nous proposerons des billets à prix réduit. Sur notre stand, nous vendrons des pièces détachées et nous présenterons nos nouveautés. Une discussion a lieu autour du thème de l'exposition qui sera retenu pour nos motos. Nous tenons à assurer la priorité aux motos de nos adhérents. Un consensus s'établit autour de la présentation du salon 1930.

#### **Salon d'Evreux**

Nous avons l'intention de reconduire ce salon avec nos amis de la région normande. Celui de cette année a été, semble-t-il plus ou moins bien apprécié par certains collectionneurs. Nous ferons le point avec les intéressés un peu avant la date fixée pour cette manifestation.

#### **Coupes Moto-Légende**

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit plus haut pour l'édition 1998. Notre conclusion est que nous devons continuer à être présents à Montlhéry.

#### **Notre circuit provincial**

Notre circuit en province continuera de visiter les différentes régions de France. Ce sont les Charentes qui sont retenues cette fois en raison de la demande pressante de notre ami Marc Texier qui nous presse depuis longtemps de visiter sa belle région. Nous vous donnerons des détails pratiques dans notre *Info-Amicale* d'avril. D'ores et déjà, reprenez les dates des 12 et 13 juin. Le rendez-vous aura lieu au camping de Cognac. Bien entendu, de bonnes visites sont prévus pour agrémenter ce rendez-vous.

## Et comme d'habitude

Epoq'Auto à Lyon et notre assemblée générale.

### Travaux hors association

#### Le châssis du side-car Estafette

Nous allons entreprendre deux actions : la fabrication des pièces mécaniques par le CFA de Ris-Orangis, d'une part et la réalisation de la partie mécano-soudée qui sera réalisée par un artisan pour 5 unités. En raison de sa présente charge de travail, il ne peut entreprendre ce travail qu'au début de 1999.

#### Assistance à la restauration

Si cette activité n'a pas été développée davantage, c'est tout simplement parce que les personnes qui s'étaient chargées de renseigner les demandeurs ne disposent pas toujours de suffisamment de temps à consacrer à cette activité. Nous le regrettons mais nous croyons que, pour certains d'entre vous, la restauration de votre moto doit commencer par faire l'objet d'une réflexion personnelle. Posez-vous la question : "Suis-je capable de mener cette opération à bien," On peut comprendre que certains se découragent devant le nombre de tâches à accomplir, la difficulté de trouver certaines pièces détachées et les dépenses auxquelles il va falloir faire face.

#### En remerciement aux anciens

Le Président propose un projet ayant pour but d'exprimer notre reconnaissance et nos remerciements à nos amis, anciens de la marque : "J'ai réfléchi sur notre comportement vis-à-vis de nos anciens, membres ou non de l'Amicale, qui ont œuvré à une époque ou à une autre pour la renommée de Gnome & Rhône. Par exemple, Marc Texier, qui est notre vétéran et auquel aucune marque de sympathie ou de reconnaissance n'a été témoignée. Aussi, je propose pour combler cette lacune (dont je me sens un peu responsable) d'organiser dans le courant de l'année 1999 une journée qui serait consacrée à nos anciens avec réception au centre SNECMA d'Evry dans la matinée, visite du Musée SNECMA et, éventuellement, passage dans nos ateliers de construction de moteurs d'avions de Villaroche. Déjeuner au centre SNECMA d'Evry offert par l'AMGR et, à cette occasion, remise d'un diplôme de membre d'honneur de l'AMGR.

Ce projet est adopté à l'unanimité des présents. J'ai, depuis, contacté la Direction du centre d'Evry qui m'a réservé un excellent accueil pour la présentation prochaine de ce dossier. Vous serez informés de la suite et des dates retenues dans le prochain *Info-Amicale*. La liste de nos membres est en cours d'élaboration car nous tenons à n'oublier personne pour fêter les anciens de Gnome & Rhône.

## 5 - Questions diverses

Les réponses aux questions qui nous ont été posées par écrit et que nous avons reçues avec les pouvoirs, figurent en annexe au présent compte rendu, complétées parfois par les résultats de quelques recherches effectuées ultérieurement.

### En conclusion

Cette réunion se termine par la présentation du "manuscrit" de ce qui sera notre livre sur l'histoire des motos Gnome & Rhône que Daniel David et Alain Chapeau vont longuement commenter, indiquant les moyens qu'ils ont mis en œuvre pour compiler tous les documents, photos et archives qui constituent cette longue et passionnante histoire que vous aurez bientôt le plaisir de découvrir. Cet ouvrage est très bien accueilli par nos amis présents à l'assemblée générale qui adressent leurs vives félicitations à nos deux amis.

L'assemblée générale se termine vers 20 h 30 avec beaucoup de retard sur l'horaire prévu car le dîner est presque servi. Nous sommes, en effet, à proximité immédiate du restaurant.

Le Président remercie toutes les personnes qui ont participé à cette réunion et leur donne rendez-vous à l'année prochaine.

---

## Réponses aux questions posées à l'A-G.

### **Manuel Hajdu**

1 Pourquoi Info Amicale devient-il de plus en plus maigre ?

2 Quand sera disponible le catalogue des pièces détachées ?

3 L'Amicale dispose-t-elle de plans d'usine sur les motos d'avant et d'après guerre. Si oui les membres peuvent ils se les procurer et à quel prix

### **Maurice Joulia**

Je suggère la refabrication des pompes manuelles de réservoir d'huile pour 500 D4

### **Stéphane Lejeune**

Bravo et merci à tous les membres très actifs.

### **Olivier Loreste**

Pourquoi n'existe-t-il pas un listing de tous les membres du club afin de mieux communiquer entre nous.

### **Bernard Montagnon**

1 - Fréquentation du site Internet ?

2 - Edition papier de l'iconographie consultable sur le site

### **Georges Saleil**

Où en est l'élaboration du catalogue des pièces détachées.

### **Marc Texier**

estime que l'AMGR fonctionne bien grâce à une gestion intelligente et réfléchie.

### **Pierre Denis**

souhaite que nous refabriquions des pochettes de joints pour R4B et des butées de sortie d'embrayage.

### **François Gaumont**

La prochaine assemblée générale pourrait avoir lieu à Limoges (c'est-à-dire à égale distance entre Toulouse et Paris)

1 - D'abord pour diminuer les frais d'envois postaux ; ensuite par suite d'un manque de participation "chronique" de nos lecteurs (archives ou documents sur leurs restaurations personnelles).

2 - La réponse a été fournie dans le compte rendu de l'A.G.

3 - Non nous n'avons malheureusement aucune archive de la maison mère.

C'est un projet que nous avons en vue pour une future étude.

A toi aussi, un amical merci pour tout ce que tu fais dans ton secteur.

Dans le souci de préserver la vie privée de nos adhérents, nous voulons éviter de diffuser ce genre d'information.

1 - Nous en sommes à présent aux environs de 4 000 depuis sa création.

2 - Le problème est lié à la place qu'occupent les images sur disque. L'espace alloué est déjà consommé aux trois quarts environ.

Ce point est traité dans le compte rendu.

Merci, c'est aussi grâce à des amis comme vous que l'on garde la passion de ces belles motos. (Notre ami est notre vétéran, il a 87 ans).

Pour les pochettes ce n'est pas un projet annulé mais moins prioritaire car peu de demandes. Le second poste pourra être envisagé rapidement puisque c'est une pièce simple de tournage.

Pourquoi ne pas l'envisager pour 1999 ?

**Mathias Dorangeon**

Pensez-vous à rééditer des plaques émaillées Gnome & Rhône.

**Guy Amérigo**

J'apprécie beaucoup le travail des membres actifs de l'AMGR et les en félicite à nouveau. Pourrait-on parler un peu plus de l'Amicale dans la presse spécialisée (ces chers LVM et Moto-Légende) ?

**Jacques Ledoux**

Nous reproche avec raison de ne pas avoir reçu de réponse rapidement à sa demande de renseignements et à quelques propositions qui n'ont pas retenu notre attention sur le moment. Nous le regrettons mais tout a été réparé depuis bien longtemps. "Il n'y a pas que les grandes présentations de prestige du club qui comptent, il y aussi les adhérents et c'est aussi grâce à eux que l'Amicale existe." nous dit-il.

C'est un projet, mais il est loin d'être en première ligne.

Merci pour vos félicitations encourageantes. Quant à la presse spécialisée, elle nous oublie le plus souvent dans ses comptes rendus style Rétromobile ou Coupes Moto-Légende, alors on se débrouille dans notre *Info-Amicale* C'est aussi l'une des raisons qui ne nous a pas encouragés à figurer dans le dernier salon expo où, soit disant, tout était merveilleux !

Je regrette de ne pas avoir lu ce courrier au cours de l'A.G. Avec six mois de présence, c'est peut-être un peu court pour nous juger aussi rapidement sur nos activités, expositions, manifestations motos et refabrications. Personnellement, j'ai un profond respect pour tous les adhérents comme pour toutes les personnes qui sollicitent une aide, mais nous avons aussi une vie de famille avec des problèmes à gérer.

## Nos refabrications de pièces détachées.



### Quelques conseils préliminaires pour les nouveaux adhérents.

Nous avons mis le doigt dans un engrenage que l'on pourrait qualifier de vis sans fin tant ce domaine est vaste et inépuisable par la diversité des pièces réclamées par chacun d'entre-vous. Comprenez qu'il est pratiquement impossible de satisfaire toutes les demandes. Dans un

premier temps, lorsque vous établissez votre liste de pièces, consultez notre catalogue de pièces détachées. Ensuite, rédigez une petite annonce qui sera toujours diffusée dans le prochain bulletin et sur Internet sous huitaine,

**Vous trouverez dans cet envoi, accompagnant le bulletin :**

1. Une liste additive comprenant les nouvelles refabrications certifiées cette année, donc disponibles.
2. Une seconde liste de pièces dans laquelle figure l'échantillonnage ayant subi une augmentation de prix à la suite de nouvelles commandes qui ont été effectuées soit en cours d'année ou le plus souvent début octobre 98. Nous n'échappons pas, nous non plus, à ce genre de réajustement. Pour mémoire ces pièces n'avaient pas changé de tarif depuis 1994.

### 3. Retards sur les livraisons

Ce n'est pas nouveau ! Certains d'entre-vous nous reprochent (parfois de façon plutôt acerbe) nos retards de livraison. Je les en remercie, mais sans doute ne se rendent-ils pas exactement compte de tout le travail que nécessite la préparation, le lancement, le suivi, la réception, l'emballage et la facturation d'un ensemble de pièces détachées aussi fourni que le nôtre ?

Le sujet de "nos retards" a été traité dans toutes les versions, sur tous les modes, à tous les temps. Il est facile de comprendre que les quantités que nous commandons ne passionnent pas les artisans ou les PME et qu'ainsi, nous devons passer après les grandes séries, dans les temps morts de leur planning. C'est pourquoi patience et longueur de temps (qui, comme vous vous en souvenez peut-être, "font plus que force ni que rage") restent les qualités primordiales dans le cas d'un service fourni par des bénévoles.

### Regards sur l'avenir

Pour 1999, les dossiers suivants seront lancés (pour certains, des prospections sont bien avancées et devraient aboutir rapidement) :

1. Couple conique pour 800 AX2	étude de prix en cours chez 3 sous-traitants.
2. Couple conique pour 750 XA 2	idem
3. Couple conique pour 500 V2.	idem
4. Boîtes à outils pour Major et Super Major	proto validé fabrication 99
5. Boîtes à outils pour 500 D3	fabrication en cours.
6. Boîtes à outils pour 800 AX2	idem
7. Boîtes à outils pour 500 D4	projet 99
8. Boîtes à outils pour 500 V2	projet 99
9. Tube échappement pour 500 V2	proto fin 01.99.
10. Tube échappement pour 800 AX2	idem.

### Garnitures de cuir

Pour les différents types de boîtes, elles sont disponibles sur stock dès maintenant, nous consulter par courrier suivant le modèle avec ou sans perçage des trous de rivets.

### Logos de réservoir pour type R4 D et R4 X

Le lancement de ces pièces sera effectué très rapidement. Ceux qui possèdent ce type de machines peuvent les réserver dès maintenant au prix de 300 F le jeu en précisant la couleur (doré ou argenté).

### Joints de culasse

Nous avons une nouvelle prospection pour la refabrication de 5 types de joints de culasse, dans un premier temps ce sont les plus réclamés qui font l'objet de cette étude : 800 AX2, 500 CV2, 750 X, 306 M1 et les 125 cc R4. Nous attendons les réponses et vous communiquerons le résultat et la suite que nous entreprendrons très rapidement.

### Joints

Dans le cadre d'un récent essai de joints proto effectué à ma demande, notre ami Jean-Paul Camuzard, (que je remercie de nouveau au passage) a parcouru plus de 5 000 kms cette année. Il avait été volontaire pour équiper son AX2 de ces joints proto et l'un des deux a rendu l'âme avant la fin du kilométrage. Nous avons déjà certains doutes sur la fiabilité des matériaux et la conclusion de cet essai est donc très positif. Mais elle nous oblige à poursuivre nos recherches pour obtenir un produit performant. Vous comprendrez ainsi plus facilement pourquoi je n'ai pas voulu lancer de commande avant cet essai.

### Pare chaîne

Plusieurs types seront disponibles tout au long de 99 : Junior, D3, D5 A, M1 et CM1, 125 R4 B et C. Ils sont conformes aux originaux mais les délais sont à confirmer.

---



## Pièces nouvelles refabriquées en 1998.

### Secteur caoutchouc et dérivés.

- ◆ Bague d'entraînement du cardan pour 800 AX2.

### Secteur fonderie Aluminium.

- ◆ Cache volant magnétique pour LX 200 trial (usinage en cours).

### Secteur tôlerie.

- ◆ Boîtes à outils pour 500 CV2 et X750 avec garnitures de cuir.
- ◆ Pare jambes pour 800 AX2 avec support
- ◆ Plaques arrière pour 125 R4.



### Secteur décalcomanies et logos.

- ◆ Ecusson du bol d'or 1958 pour R4 D et LX
- ◆ Logo de la boîte à outils pour la 500 C (C'est Marc Foucault qui s'est occupé de la reproduction du dessin).
- ◆ Logo métallique pour Junior, D5, Major et Super Major disponible en deux couleurs.

A noter qu'à ce jour, tous nos logos et décalcomanies sont reproduits. Leur prix est correct compte tenu de la qualité du produit, fabriqué en France à notre demande, contrairement à certains revendeurs mercantiles qui n'hésitent pas à fabriquer en dehors de nos frontières et imposer des quantités très importantes aux revendeurs que vous trouvez le plus souvent dans les bourses de pièces.

### Secteur joints et pastilles d'embrayage.

Suivi par Stéphane Lejeune ces pièces sont de grande qualité et la matière très fiable.

#### Pastilles en liège pour 125 R4 D

Spécifique pour embrayage fonctionnant dans l'huile.

### Secteur fabrication des ressorts.

- ◆ Ressort pour tambour de frein type 800 AX2.
- ◆ Ressort pour kick M1.
- ◆ Ressort pour kick CM2.

En dernière minute une pièce nouvelle refabriquée pour les 880 AX2 : levier de commande des vitesses réalisé en acier allié à haute limite élastique. Vous la trouverez planche 9 repère 428 du catalogue spécifique pièces détachées de ce modèle. (disponible au prix unitaire de 500 F, port en sus).

Toutes ces pièces figureront dans la prochaine édition du catalogue de pièces refabriquées.



## Appel à cotisation 1999



Depuis que nous avons proposé une augmentation de la cotisation annuelle la portant à 150 francs, certains de nos membres n'ont pas renouvelé leur adhésion. Ils ont été largement remplacés par les nouveaux qui se sont inscrits cette année et la précédente et que je remercie de cette marque de confiance. Je serais très heureux qu'ils trouvent avec nous toute l'aide qu'ils souhaitent pour la restauration de leurs motos : documentation, pièces détachées, etc.

Je remercie à l'avance les anciens et les nouveaux membres de l'AMGR qui vont recevoir cet appel de continuer à nous faire confiance dans l'engagement des projets que nous avons prévus pour 1999.

Vous comprendrez que nous souhaitons que les cotisations 1999 rentrent rapidement afin d'éviter au maximum la relance du mois de mars et les ennuis que cela entraîne pour eux comme pour nous.

Personnellement, je maintiens la pression pour que les objectifs visés soient menés à bien, même si on doit déplorer un léger glissement dans les délais. Chaque année, nous augmentons notre stock de pièces détachées et nous nous efforçons d'améliorer la qualité de nos prestations. Cela n'est pas toujours facile car, comme vous le savez, nous ne sommes qu'un petit nombre de bénévoles dont la disponibilité n'est pas constante.

Dans le prochain *Info-Amicale*, nous reproduirons intégralement notre rapport d'activité de l'année 1998 avec les comptes et bilans justificatifs.

Merci d'avance de votre compréhension et du soutien que vous nous apportez.

*Bernard Prunet*  
Président de l'AMGR



### Au pays de Millet

*75 ans de motocyclisme en Seine et Oise (1890 - 1965)*

Un ouvrage de 350 pages, 280 documents noir et blanc souvent inédits, format 21x29,7, couverture souple. Préface de Didier Rousier

En vente chez l'auteur :

**Alain Daigne, 5 Chemin Vert 95630 MERIEL**

**Tél : 01 34 21 64 08**

au prix de 270 francs franco

## Vous avez dit SERRAGE ?



Lorsque cette plaie affecte nos moteurs, on a vite fait d'incriminer une mauvaise lubrification, un mauvais ajustement de l'ensemble cylindre-piston-segments ou, tout simplement, une surchauffe pour avoir trop sollicité la mécanique. C'est possible, mais cependant, il existe bien d'autres raisons et je me propose de vous en décrire une bonne douzaine.

1. Carburant trop pauvre, mauvais réglage du carburateur ou prise d'air à l'admission, voire au carter.
2. Segments inadaptés ou montés trop serrés à la coupe.
3. Rodage effectué trop lentement... eh oui ! Et lorsqu'on met plein gaz un certain temps en côte ou par temps chaud, serrage brutal et dangereux.
4. Axe de piston trop serré ou grippage par défaut de lubrification et gros dégâts.
5. Jeu au piston trop faible ou au contraire trop important. Il y aura alors surchauffe des segments et mauvaise évacuation de la chaleur.
6. Carburateur inadapté (*Ce beau Z... pas cher déniché à la bourse de Coufouleux*) ou mal réglé aux régimes moyen ou maxi.
7. Surchauffe par encrassement des échappements, lumières, silencieux.
8. Huile de qualité médiocre.
9. Mélange trop pauvre en huile (erreur de dosage ou mesure d'économie ?) Ah oui ! au fait, qu'est ce qui graisse le mieux : deux litres d'un mélange contenant 5 % d'huile ou bien 10 centilitres d'huile dans deux litres d'essence ?
10. Embiellage faussé ou mal aligné.
11. Bougie trop chaude pour une charge élevée de fonctionnement.
12. Laquage du piston par utilisation prolongée du moteur à un régime trop lent et charge élevée, grippage probable en descente par exemple.

Je ne mentionnerai pas une avance trop forte, la présence de corps étrangers dans le système, non plus ce gars qui régla la richesse pour finir de passer un col des Alpes et se retrouva coincé à quelques encablures de St. Trop'.

Pour corser un peu les choses, on trouvera assez souvent un judicieux cocktail de quelques unes de ces anomalies à des degrés plus ou moins sévères de gravité.

Dans tous les cas, on laisse refroidir et ça repart (en douceur s'il vous plaît) mais le super taux de compression que l'on faisait admirer en aura pris un coup et il faudra, après avoir corrigé le ou les défauts en cause, un certain temps et une conduite attentive pour que le moulin retrouve force et santé.

Pour terminer, j'aurai la hardiesse, veuillez me pardonner, de vous prodiguer quelques conseils, mon seul souci étant, en plus de vous divertir, d'essayer de me rendre utile.

- Démontez, contrôlez, vérifiez, nettoyez cylindres, pistons, embiellage, axes, carbus... de tout moteur ancien, même s'il s'agit de moteurs neufs stockés depuis des lustres (à noter dans ce cas la surprenante bonne tenue des joints spi d'étanchéité).

- Choisissez une marque d'huile de qualité "service sévère" et tenez vous y. Procédez à des essais de mélange à partir d'un dosage un peu fort et diminuez petit à petit jusqu'à la limite de fumée, moteur bien chaud. Après 7 ou 8 kms parcourus à bonne allure, cela devrait donner aux alentours de 4 % avec les huiles modernes, 6 en rodage, ou si vous êtes inscrit pour le Ventoux.
- Gardez, au moins pendant la période du rodage, deux doigts sur le levier d'embrayage, surtout si vous évoluez dans un flot de circulation dense.
- Ecoutez chanter (grogner ?) votre moteur et donnez-lui des tours pour alléger sa tâche dans les côtes ou par vent de face.
- Arrêtez vous pour laisser refroidir si odeur ou bruit vous semblent anormaux. A moins que vous ne passiez devant un salon de coiffure à l'heure de la fermeture en même temps qu'une compagnie de PFAT... Mais ceci est une autre histoire...

*Alain ROBICHON.*

*Hé ! 5% d'huile pour 2 litres de mélange.  
Sources : diverses revues et ouvrage anciens.*

## Nouveaux tarifs des pièces refabriquées

### Pièces moulées caoutchouc (page 3)

Anneaux de suspension	
Type : AX2	180 F le jeu.
Types : Junior - 500 D5 - Major - Super Major	160 F le jeu.
Types : 100 et 125 cc (R1 et R2)	120 F le jeu.
Anneau de rappel amortisseurs arrière R4D	150 F le jeu

### Pièces moulées aluminium

Flasque de frein pour 500 D3 (page 2)	200 F
---------------------------------------	-------

### Pièces de tôlerie

Pare jambes pour 800 AX2, (page 2)	450 F (avec supports)
------------------------------------	-----------------------

### Pièces mécaniques

Ecrou en laiton pour 500D3 prêt à monter (page 1)	250 F.
---	--------

### Pièces pour embrayage

Pastilles de liège (pochette 242 pièces) 500 D3 et D4 (p 2)	200 F.
---	--------

### Silencieux d'échappement (nouvelles commandes)

Type 500 D3 (page 4)	700 F.
Type 500 D4 (page 4)	750 F.
Type Major et 500 D5 civile en inox poli (page 4)	750 F.
Type Super-major (page 4)	600 F.
Type Junior (page 4)	550 F.
Type 800 AX2 (page 4)	250 F.
Embout pour silencieux LX200 trial (page 4)	250 F.
Queue de carpe inox poli M2-CM2-CV2-X	500 F

## Notre site Web change encore d'adresse

... mais nous n'y sommes pour rien ! Mygale, notre généreux mécène, qui héberge plus d'une dizaine de milliers de sites en plus du nôtre, a fusionné avec un autre serveur et les deux ont pris le nom de **Multimania**. Il en résulte que l'adresse (l'URL, comme disent les "internauts") de notre site est maintenant :

<http://www.multimania.com/amgr/amgr.htm>

*A noter quelques troubles de fonctionnement du compteur d'accès dus à la réorganisation interne de ce serveur et que nous espérons voir résolus bientôt.*

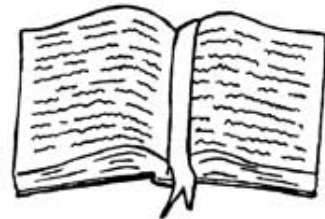


Il nous reste encore quelques types de tubes d'échappement à reproduire, dont le modèle **500 D5 civile** pour lequel nous avons lancé une pièce proto, encore non validée. Nous souhaitons, avant le lancement définitif, effectuer une comparaison avec un autre tube. et faire un essai de montage sur une moto.

Notre expérience assez périlleuse pour le tube de la Major nous a permis de définir une autre méthode pour le bon déroulement de ces travaux

Nous remboursons intégralement les frais de port et restituerons le modèle à son propriétaire en envoi recommandé avec accusé de réception pour la garantie du retour.

## Où en est notre livre sur l'Histoire des motocyclettes Gnome & Rhône ?



A ce jour, la maquette est pratiquement terminée à 90%. Les travaux de relecture seront entrepris début 99. Nous menons en parallèle des actions pour la recherche d'éditeurs ou d'imprimeurs. De nombreux contacts sont déjà amorcés et positifs.

Un publipostage est en cours pour informer le monde de la moto ancienne de ce projet. Il sera accompagné d'une offre de souscription.

Vous aurez le plaisir de découvrir des extraits de ce document lors du prochain salon Rétromobile, date à laquelle nos travaux seront pratiquement bouclés. En attendant, voici deux pages spécimen mal rendues par suite des moyens utilisés pour le tirage du bulletin.



Que se cache-t-il derrière le sigle à moineau en finale qui figure une grande partie des recenseurs de la gamme des moteurs Gnome & Rhône ?

C'est ce que nous allons découvrir au fil des pages de cette belle histoire dont le héros est l'aéro-motique comme pour les illustres moteurs que sont Hispano, Voisin, Anzani, Bleriot, etc.

Tout commence pour Gnome & Rhône, le jour où Monsieur Louis SÉGUIN (1869-1934) fonde le nom de la société "SÉGUIN ET COMPAGNIE", durant de la fin du 19ème siècle, en "BOULEVARD DES MATHURINS Gnome".

Nous sommes le 6 Juin 1985, de nuit Maître GALAV, met-os à l'yun.

#### Mais parlons d'abord des hommes...

La famille SÉGUIN est originaire de la région lyonnaise, plus particulièrement d'Ambray, dans l'Ardèche. C'est une famille d'industriels et de banquiers parvenue aux familles CANSON (ou du papier) et MONTGOMERIE (ou de la soie) de préférence. Le grand père de Louis SÉGUIN n'est autre que Marc SÉGUIN (1786-1875), fils de Marc-François SÉGUIN et de Marie-Angélique Thérèse de MONTGOMERIE. C'est ce même Marc SÉGUIN qui est à l'origine des sites textiles, de la construction textile, et des postes insensibles. Quant au père de Louis SÉGUIN, il travaille lui aussi dans le textile, mais il est plus connu pour son rôle de directeur de l'usine LA BIÈRE (la construction d'acier) à Lyon. Avec une telle famille, il est évident que Louis SÉGUIN a hérité de son père, depuis longtemps déjà, l'esprit de Louis SÉGUIN.

Mais parlons-nous aussi de ses associés, qui ont tous contribué, et certains de manière décisive, à la révolution industrielle du machinisme.

#### La locomotion : Marc SÉGUIN et son fils Augustin

Au début du XIXe siècle, si l'on excepte quelques tentatives comme le chariot de CUGNOT, la locomotion mécanique terrestre ne concerne que les chemins de fer et la traction est bien entendu assurée par des machines à vapeur. Or, les chaudières des premiers locomotives étaient chauffées par dessous, un peu comme une cuisinière (on se fait) et en résultait une production de vapeur trop faible pour obtenir une puissance significative. Le principe de la chaudière tubulaire consistait à faire circuler les gaz de combustion du foyer au sein même de l'eau, à l'intérieur des tubes. Les profits de chauffe ont ainsi considérablement augmentés, et la production de vapeur est plus importante et plus rapide. Initialement expérimenté sur la machine de SÉGUIN par les ingénieurs de la société, le principe des essais est très intéressant et a permis, grâce à la disposition créée par l'échappement de la vapeur à la chaudière, cette disposition sera adoptée jusqu'à nos jours, pour toutes les locomotives à vapeur construites dans le monde.



MARC SÉGUIN

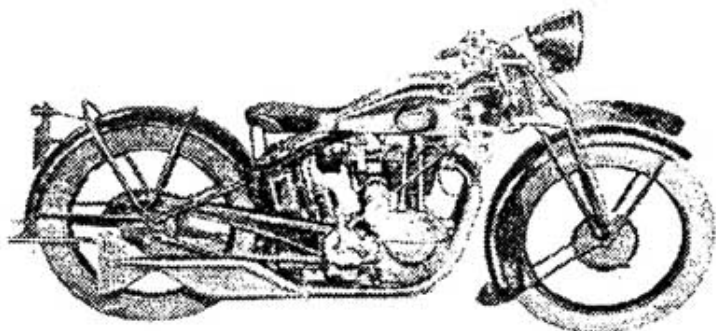
### Le Moto Revue n°893 de Juillet 34 titre : "BERNARD EXAGERE"

Désirant depuis 4 ans relier Paris à Marseille et Marseille à Paris, dans la journée, BERNARD se décide le 10 juillet 1934. Départ sur GIGNOME & RHONE C.V.2 à 0h00 Porte d'Italie.

Il arrive à Marseille à 11h54. Le voyage du retour doit être réalisé sans faute pour réussir ce raid. L'arrivée à Paris se fait à 23h42. C'est réussi et cela à 65 km/h de moyenne et 90 km/h maximum, vitesses autorisées pour que cet exploit soit homologué.

### Le concours du "Tour de France" en 1934

Le 5 mai 1934, les Etablissements GIGNOME & RHONE organisent un grand concours du "Tour de France". Le premier prix, une superbe 150 CM3 GIGNOME & RHONE Super Sport à cultivateurs vers son luxe tout équipé.



# SPECIMEN

premier prix du concours de vitesse de 12 heures

Le 10 juillet 1934, à 0h00, M. BERNARD et M. NAAS se mettent en route. Le 10 Mai à Paris, M. BERNARD a acheté une superbe 150 CM3 GIGNOME & RHONE de M. HENRI NAAS et M. LYON. Cette machine est officiellement contrôlée et les deux pilotes ne pourront jamais dépasser les 90 km/h et leur vitesse maximum autorisée. Le commissaire et le chronométriste prennent place dans la voiture de M. HENRI LYON, ex-chronométriste cycliste. Il s'agit d'un beau modèle de décapotable VespaSport.

Il faut répondre à une grande question pour gagner ce concours : "A quel jour, à quelle heure et à quelle minute BERNARD et NAAS seront-ils de retour à la Porte Maillot ?" Pour départager les éventuels possibles, deux questions subsidiaires :

- 1- quel jour, à quelle heure BERNARD et NAAS arriveront-ils à Toulouse ?
- 2- quel jour, à quelle heure BERNARD et NAAS arriveront-ils à Lyon ?

Le parcours choisi est le suivant : Lille - Abbeville - Rouen - Caen - Orléans - Orléans - Vierzon - Nantes - La Rochelle - Bordeaux - Biarritz - Pau - Toulouse - Béziers - Nîmes - Montpellier - Toulon - Nice - Briançon - Aix - Orange - Valence - Grenoble - Lyon - Besançon - Belfort - Metz - Verdun - Sedan - Paris Porte Maillot.

Quelques précautions sont prises pour empêcher toute fraude, quelle qu'elle soit :

- 1- Messieurs BERNARD et NAAS doivent marcher groupés. En cas d'arrêt momentané de l'un d'eux, l'autre devra l'attendre.
- 2- Si un arrêt devait être définitif, le voyage continuerait avec un seul participant.
- 3- La longueur des étapes n'est pas fixée d'avance. Le voyage doit se faire dans le moins de temps possible, en tenant compte des circonstances.
- 4- Messieurs NAAS et BERNARD s'entendent pour fixer la longueur de chaque étape. En cas de désaccord, le commissaire de l'U.M.F. les départage.
- 5- L'heure de départ de chaque étape est fixée par le commissaire de l'U.M.F. L'heure de départ des étapes passant par Toulouse, Lyon et celle du départ de la dernière étape sont tracés au sol par les deux ou trois heures envisagées par le commissaire de l'U.M.F. Les heures d'arrivée sont données après contrôle sur l'heure de l'Observatoire.

En regardant une carte de France, on verra qu'il s'agit bien d'un vrai tour de France, représentant exactement 4 925 km.