

DE GNOME & RHÔNE À SAFRAN - 100 ANS D'HISTOIRE

Du 6 au 10 février 2019, au Salon Rétromobile, l'Amicale des motos Gnome & Rhône retracera l'histoire d'une grande marque de motos françaises aujourd'hui disparue : Gnome & Rhône, ancêtre de SAFRAN. Les 100 ans du premier modèle fabriqué par la firme seront célébrés lors d'une exposition exceptionnelle de motocyclettes.



1922 ABC Gnome & Rhône
9Z de 60cv rotatif à 9 cylindres, c'est le dernier opérationnel de ce genre construit en 1920 en étoile
Crédits photo : moto-collection.org
Dominique Fradin



750 X avec side Bernardet Aviation
Crédits photo : moto-collection.org
François Marie Dumas



Gnome Rhône 175 cm³ au Bol d'Or
1957 Crédits photo : moto-collection.org
François Marie Dumas

AVANT SAFRAN, IL Y AVAIT GNOME & RHÔNE

Aujourd'hui incontournable dans le secteur de l'aéronautique, SAFRAN était à son origine, en 1915, une firme destinée à rationaliser la production des moteurs de la toute jeune industrie aéronautique. Cette société est née, à la demande du ministère de la Guerre, de la fusion de deux entreprises concurrentes : Gnome, basée à Gennevilliers et Le Rhône, installée à Paris. À l'issue de la guerre, environ 20 000 moteurs ont été conçus par la marque. Mais Gnome & Rhône doit se réinventer et se tourne donc vers la motocyclette en absorbant la société anglaise ABC, récemment implantée en France.

L'entreprise française reprend en 1919 la production de la moto « ABC » ou « Type A » en France. Très en avance sur son temps avec son bicylindre à plat culbuté et ses suspensions avant et arrière, ce modèle a été considérablement fiabilisé par les techniciens Gnome & Rhône et sera produit à environ 3 000 exemplaires entre 1920 et 1923. Il est finalement remplacé par la Type B, conçue cette fois par Gnome & Rhône. Cette moto est un monocylindre à soupapes latérales, plus classique et beaucoup moins cher. Elle sera produite jusqu'au début des années 30 et connaîtra plusieurs évolutions.

1930 marque un tournant dans la production des motocyclettes Gnome & Rhône avec une conception radicalement nouvelle. Le cadre en tube est remplacé par un cadre en tôle emboutie et le moteur et la boîte séparés sont remplacés par un bloc moteur mono ou bicylindre à plat. Cette architecture fut généralisée aux autres modèles et produite jusqu'en 1944.

L'ÈRE DU CHANGEMENT

Le bouleversement survient en 1945 avec la nationalisation de Gnome & Rhône par le Général De Gaulle. Associé à Avions Voisin, l'entreprise intègre le groupe SNECMA qui regroupe plusieurs grandes sociétés aéronautiques dont Bugatti et Messier. Le département motocyclettes s'oriente dès lors vers des modèles populaires deux temps de petite cylindrées. Ces modèles n'en sont pas moins performants comme en témoigne la victoire en 175 cm³ au Bol d'Or 1956.



Propulseur du 3^{ème} étage de la fusée Ariane
Crédits photo : moto-collection.org

À la fin des années 50, le marché de la moto s'effondre, SNECMA abandonne le deux-roues et se reconcentre sur son secteur initial. Dès lors, l'entreprise se consacre à la production des moteurs ATAR équipant les Mirage de Dassault Aviation. SNECMA devient l'un des plus grands motoristes aéronautique et spatial mondiaux et son histoire se poursuit encore aujourd'hui avec SAFRAN qui regroupe de grandes entreprises du secteur aéronautique.

Cette exposition inédite réunira plus de 20 motos sur un espace de 400 m² entre les pavillons 2 et 3. Parmi celles-ci, les visiteurs pourront retrouver certains des modèles les plus marquants produits par la marque dont une ABC de 1921 et également une 750 X avec side-car Bernardet type Avion, la plus prestigieuse des motos françaises d'avant-guerre. Les amateurs d'aéronautique auront également de quoi rêver puisque les premiers moteurs d'avion réalisés par Gnome & Rhône seront présentés. Enfin, SNECMA profitera également de cette occasion pour mettre en avant le propulseur du troisième étage de la fusée Ariane.

Contact presse : **Zmirov communication**
64, rue Jean-Jacques Rousseau 75001 Paris
www.zmirov.com

Doriane RAFFIN ou Audrey JUNCKER
Tél : +33 (0)1 76 53 71 18
retromobile@zmirov.com

COMEXPOSIUM

Comexposium est l'un des leaders mondiaux d'organisation d'événements professionnels et grand public, organisant plus de 132 événements B2B et B2C dans le monde entier couvrant de nombreux secteurs d'activité et notamment l'agroalimentaire, l'agriculture, le commerce et la distribution, le e-commerce, la mode, la sécurité, le digital, la construction, le high-tech, l'optique, l'éducation, la santé et les transports. Présent dans plus de 30 pays, Comexposium accueille annuellement plus de 3,5 millions de visiteurs et 48 000 exposants. Avec un siège basé en France, Comexposium regroupe aujourd'hui près de 880 employés, répartis dans 17 pays: Allemagne, Australie, Canada, Chine, Danemark, Emirats Arabes Unis, Espagne, États-Unis, Hong Kong, Inde, Indonésie, Japon, Mexique, Royaume-Uni, Singapour et Suède. Comexposium se positionne comme un créateur d'échanges et de rencontres entre les individus et le business.

FROM GNOME & RHÔNE TO SAFRAN – 100 YEARS OF HISTORY

From 6 to 10 February 2019 at the Rétromobile show, the Gnome & Rhône motorcycle club will be taking a look back at the history of a major French motorcycle builder that is now no more: Gnome & Rhône, an ancestor of SAFRAN. The 100th birthday of the first model built by the firm will be celebrated by an exceptional motorcycle exhibition.



1922 Gnome & Rhône ABC/Type A. Nine-cylinder 60 HP rotary engine – the last operational radial engine of this type built in 1920
Photo credits: moto-collection.org
François Marie Dumas



Gnome Rhône 750 X Bernardet Aviation sidecar
Photo credits: moto-collection.org
François Marie Dumas



175m2 Gnome Rhône at the 1957 Bol d'Or endurance race
Photo credits: moto-collection.org
François Marie Dumas

BEFORE SAFRAN, THERE WAS GNOME & RHÔNE

Nowadays a major multinational aircraft engine and aerospace company, back in 1915 SAFRAN was a firm set up to rationalise the manufacture of engines for France's fledgling aerospace sector. The company arose from the merger – at the request of France's Minister for War – of two rival companies: Gnome, based in Gennevilliers and Le Rhône, which operated in Paris. At the end of the war, around 20,000 engines were designed by the maker. But Gnome & Rhône needed to diversify and so turned its attention to building motorcycles, absorbing the British company ABC which had recently set up in France.

The French company took over manufacture in France of the «ABC» or «Type A» motorcycle in 1919. Very much ahead of its time with its pushrod flat-twin engine and both front and rear suspension, Gnome & Rhône's technicians worked hard on enhancing its reliability and around 3000 were produced between 1920 and 1923. It was eventually replaced by the Type B, this time actually designed by Gnome & Rhône. This machine had a side-valve single-cylinder engine, and was more conventional and significantly less expensive. It remained in production until the start of the 1930s and underwent a number of changes.

1930 heralded a major change in Gnome & Rhône's motorcycle production, with a radically new design. The tube frame was replaced by an embossed metal frame, and the separated engine and box were replaced by a flat single- or twin-cylinder engine block. This architecture was applied to other models and remained in production until 1944.

THE ERA OF CHANGE

Things changed dramatically in 1945 when de Gaulle nationalised Gnome & Rhône. Alongside Avions Voisin, the company was absorbed into the SNECMA group, which was made up of several major aerospace companies, including Bugatti and Messier. The motorcycle division started building popular small-cylinder two-stroke models. But in no way did they under-perform – as the 175 cc's victory in the 1956 Bol d'Or endurance race confirmed.



Three-stage rocket engine used
with Ariane
Photo credits: moto-collection.org
François Marie Dumas

At the end of the 1950s, the motorcycle market collapsed, and so SNECMA discontinued production of them and refocused on its initial sector. Henceforth, the company focused on producing ATAR engines for Dassault Aviation's Mirages. SNECMA went on to become one of the world's largest manufacturer of aerospace and space engines, and its history continues to this day in the form of SAFRAN, made up of a number of major aerospace companies.

This original exhibition will feature over 20 motorcycles in a 400 m² area between halls 2 and 3. They will include some of the most noteworthy models that the makers ever built, including a 1921 ABC and also a 750 X with Bernardet side-car Avion type, the most prestigious pre-war French motorcycles. Aeronautics enthusiasts are also be in for a treat: Gnome & Rhône's first ever aircraft engines will be on show. SNECMA will also be exhibiting the three-stage rocket engine that was used with Ariane.

Press contact

Zmirov communication

64, rue Jean-Jacques Rousseau 75001 Paris
www.zmirov.com

Doriane RAFFIN or Audrey JUNCKER

Tél : +33 (0)1 76 53 71 18
retromobile@zmirov.com

COMEXPOSIUM

Comexposium is one of the world's leading event organizers. Globally, it hosts more than 132 B2B and B2C events across many different sectors, including food, agriculture, retail, e-commerce, fashion, security, digital, construction, high-tech, optics, education, healthcare and transport. In over 30 countries, Comexposium welcomes more than 3,5 million visitors and 48,000 exhibitors annually. Headquartered in France, Comexposium's nearly 880 employees operate in 17 countries, Australia, Canada, China, Denmark, Germany, Hong Kong, India, Indonesia, Japan, Mexico, Singapore, Spain, Sweden, UAE, UK and USA. Comexposium aims to be seen as the place to be, building bridges between people and business.