

Photos références Gnome & Rhône

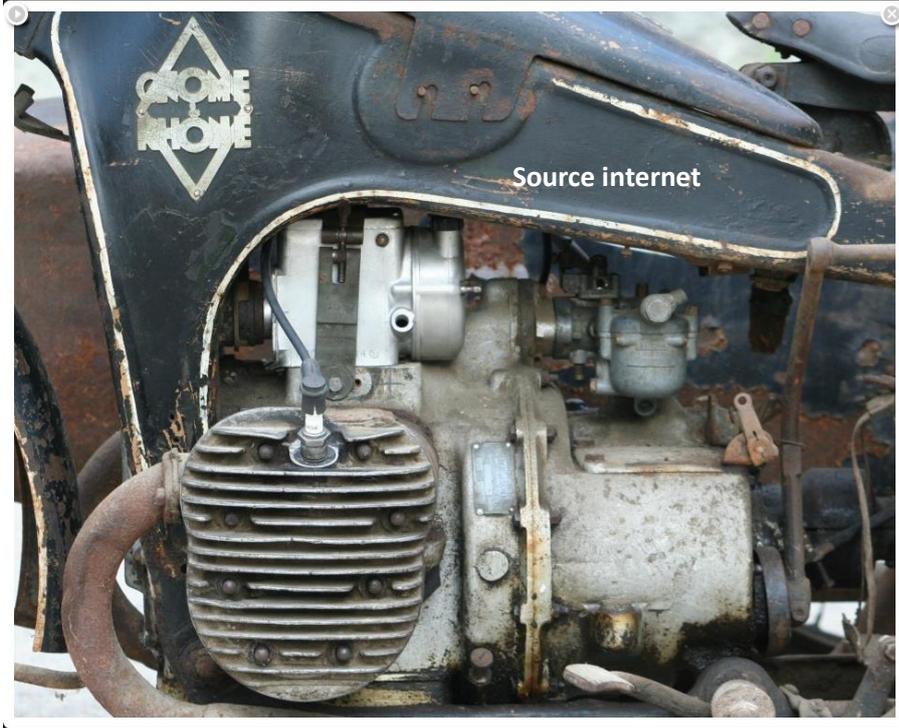






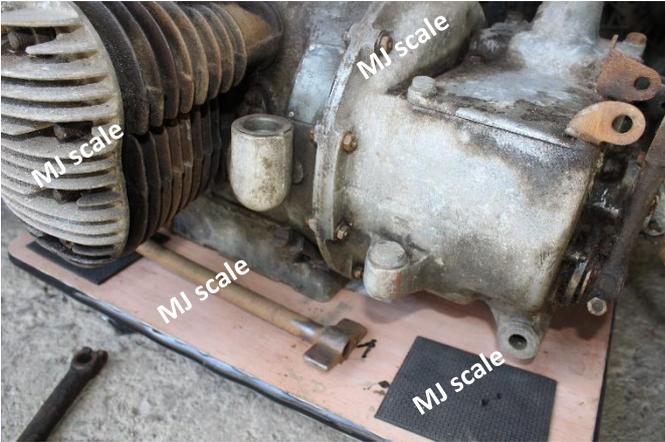
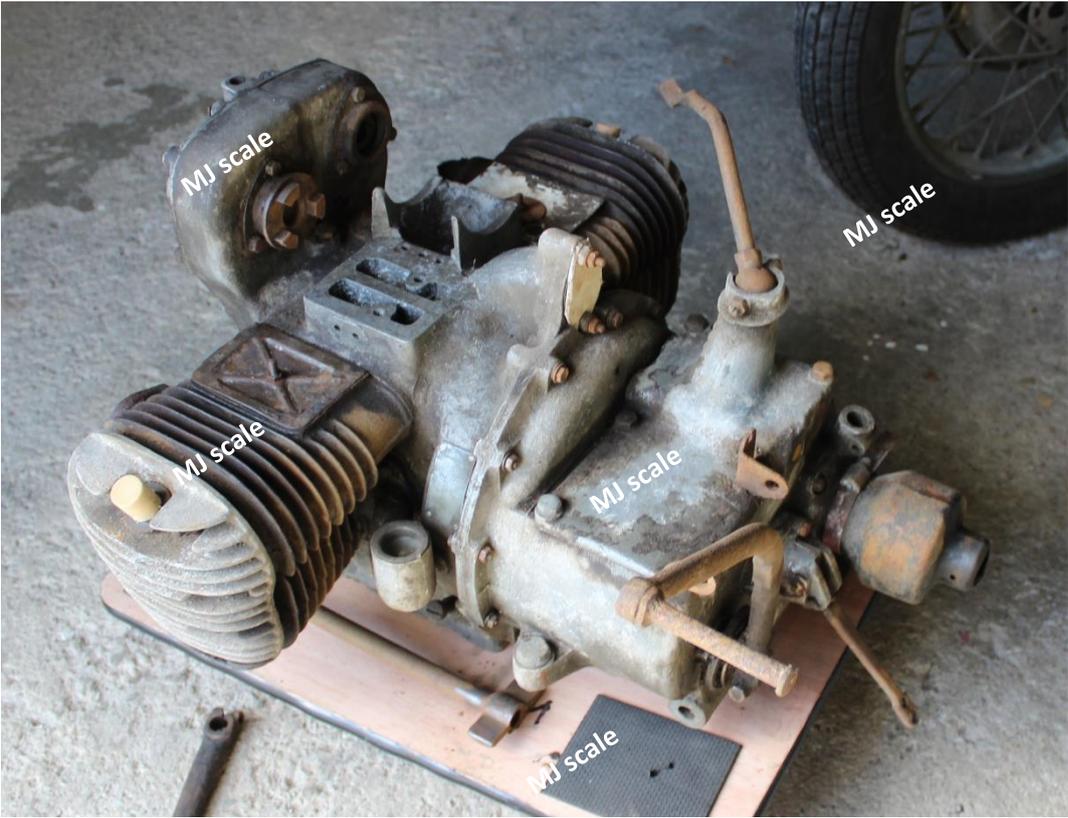








Moteur :





Transmission AR :



Bobine d'allumage :



Carburateur :



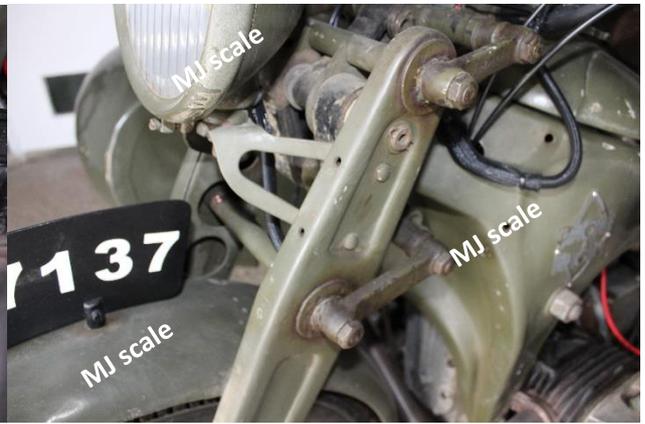
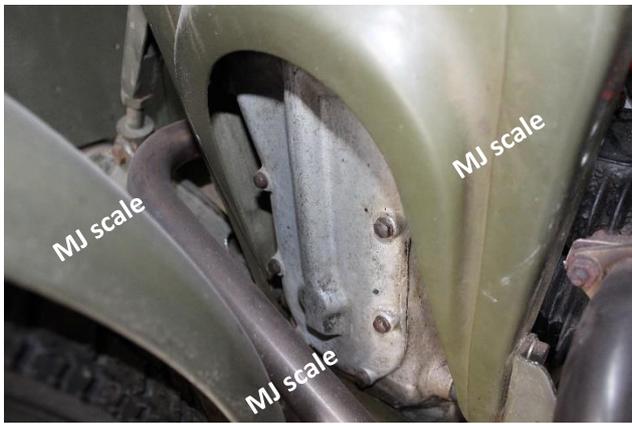
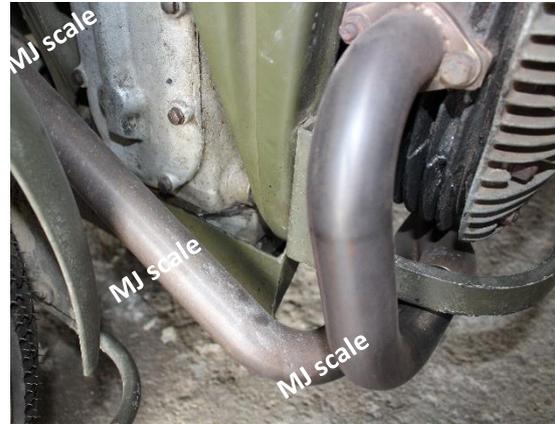
Réservoir :

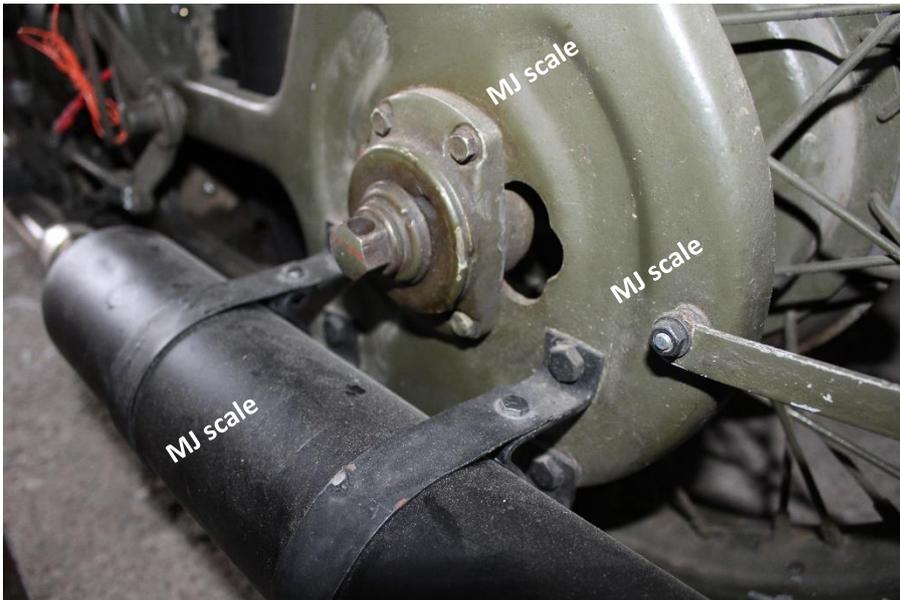
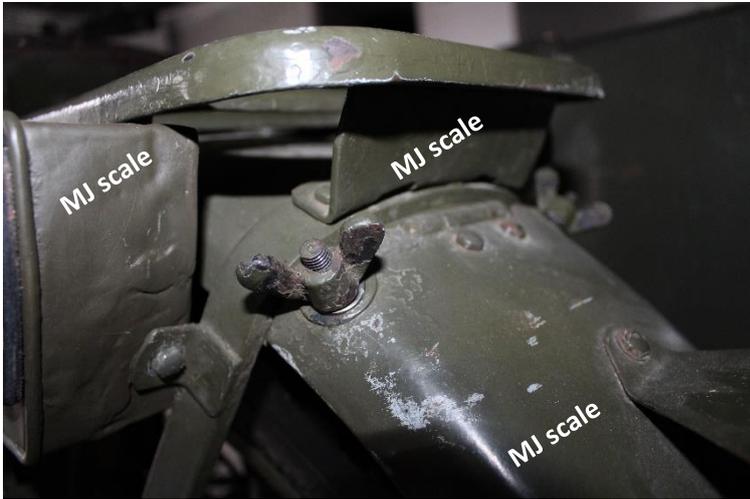
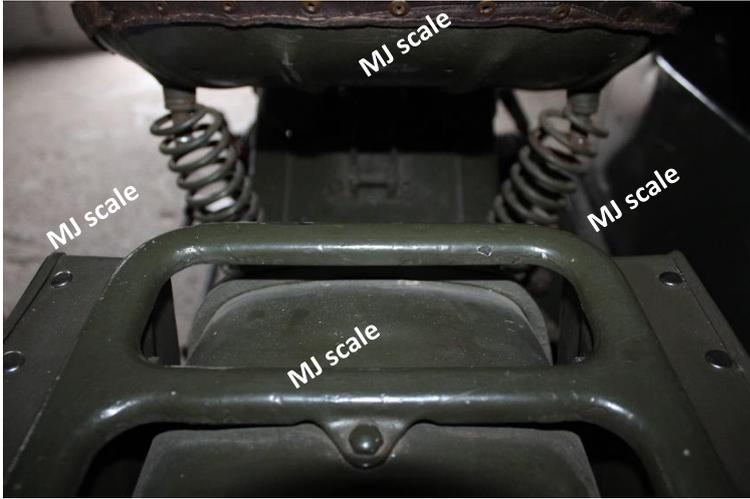


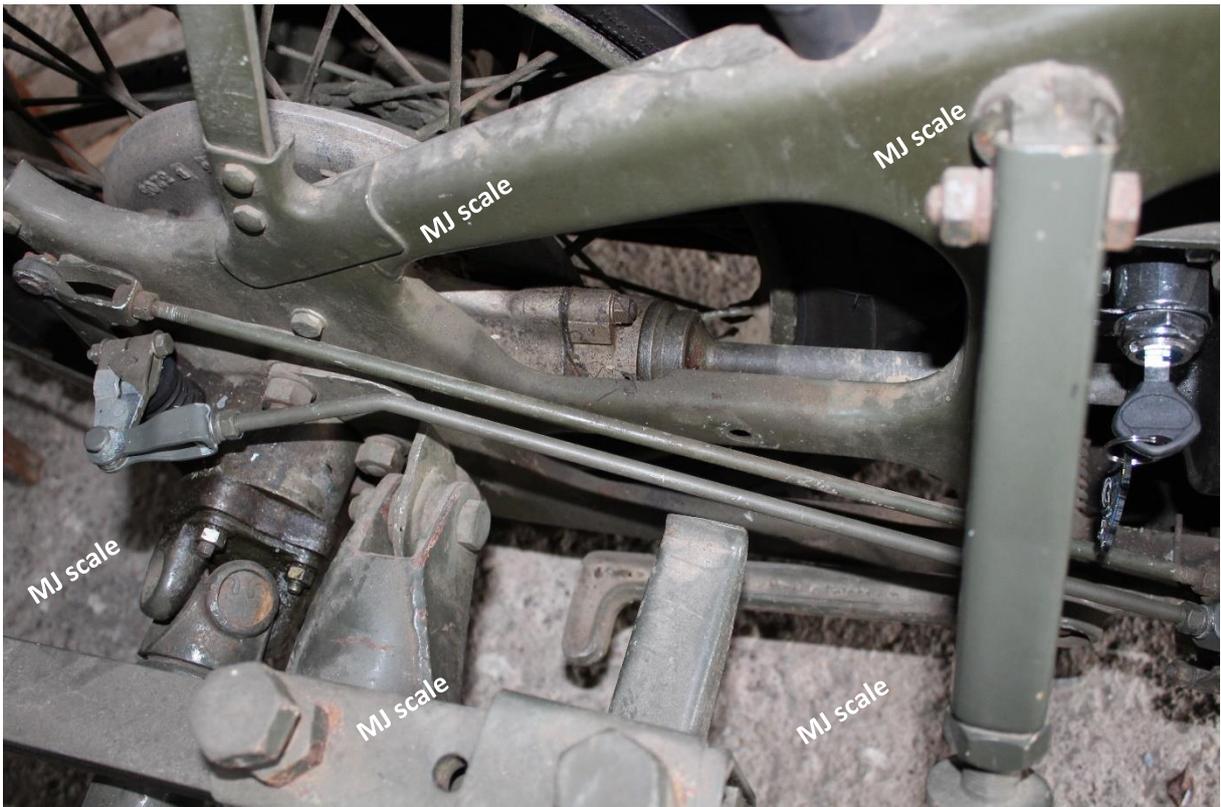
Bulle réservoir :

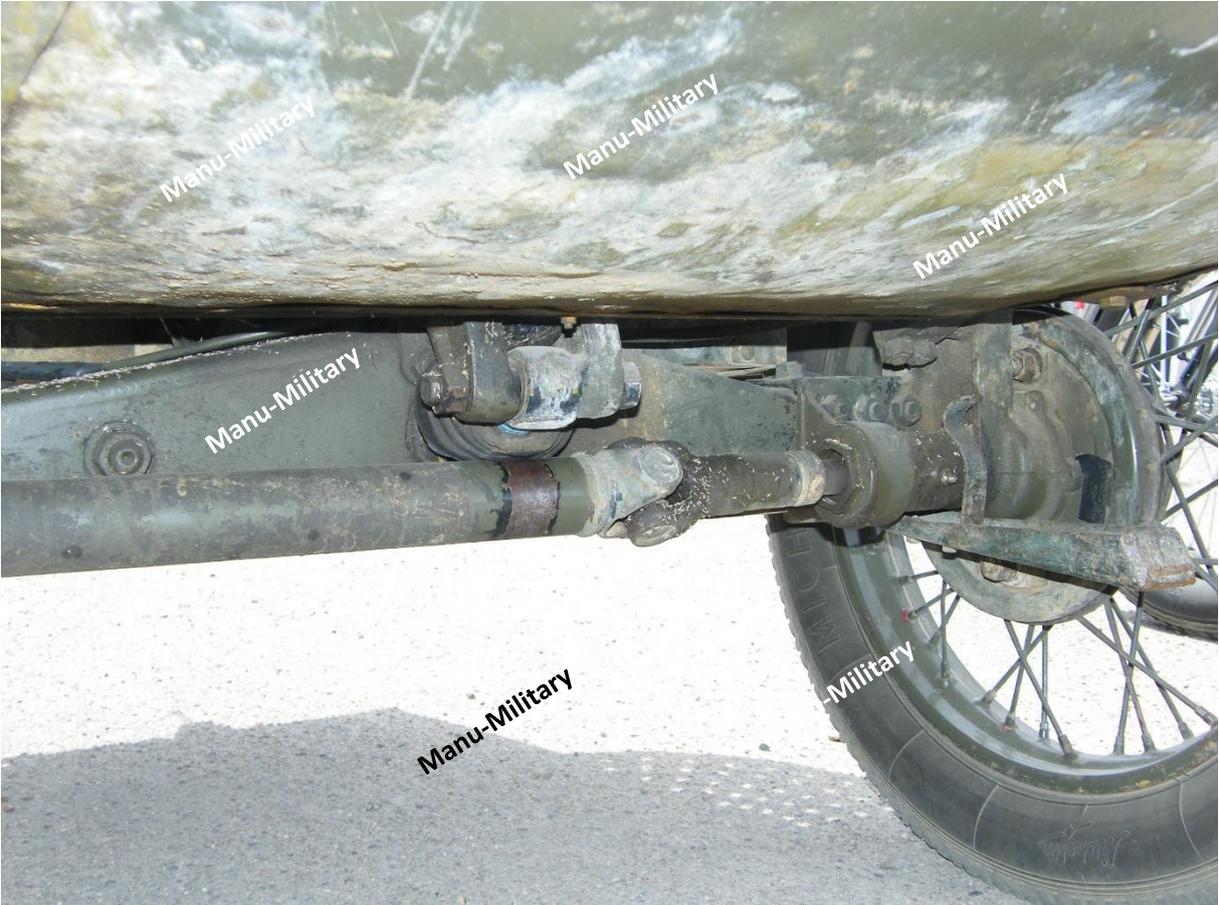


Autres :

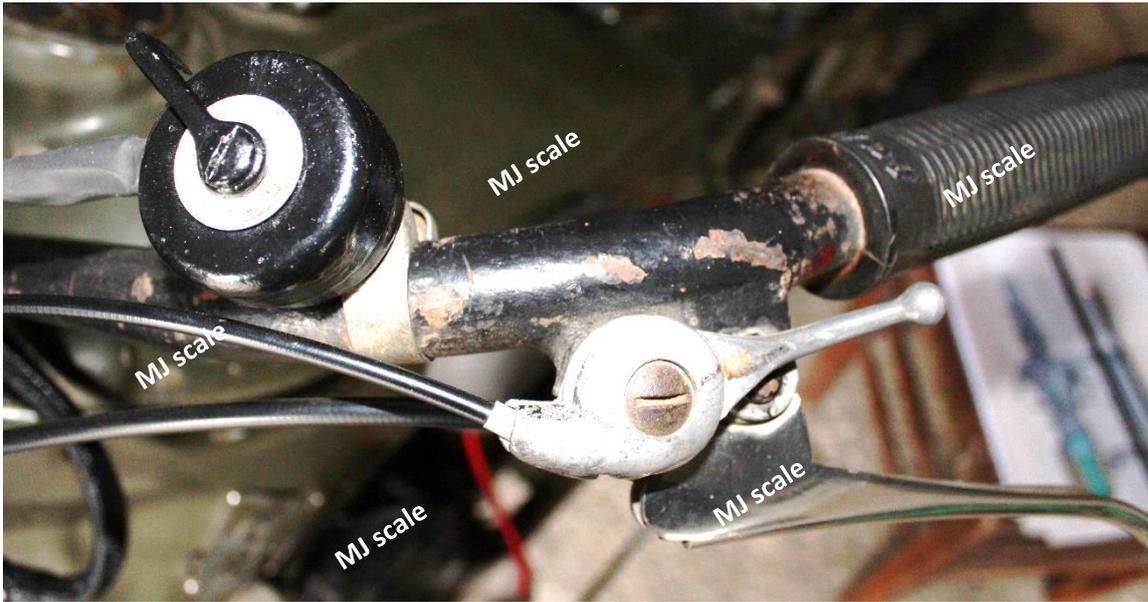
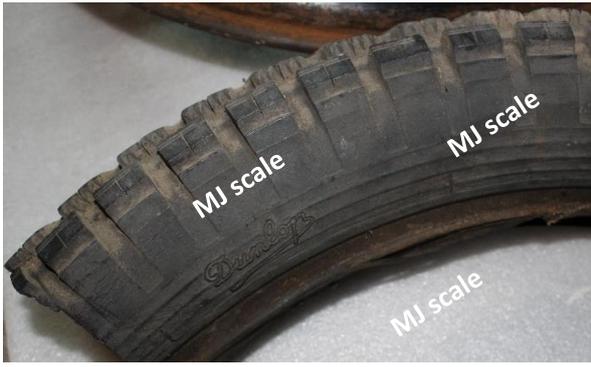








Pneumatiques :



**ÉTUDE DE LA
AX 2
800 cc.**



**GNOME
RHONE**



La GNOME-RHONE AX 2 fut construite spécialement pour l'Armée voici déjà plus de dix ans. C'est une machine qui, en raison de son poids, a été surtout prévue pour circuler avec un side-car ; du reste, un système d'enclenchement spécial, commandé à distance, peut facilement rendre la roue de ce side-car solidaire ou non de celle de la machine. La possibilité, ainsi offerte, d'obtenir deux roues motrices, est une condition quasi indispensable pour circuler dans des terrains boueux ou marécageux ou même, sur routes enneigées. Notons toutefois qu'il est très important de désolidariser la roue du side dès que le terrain redevient normal.

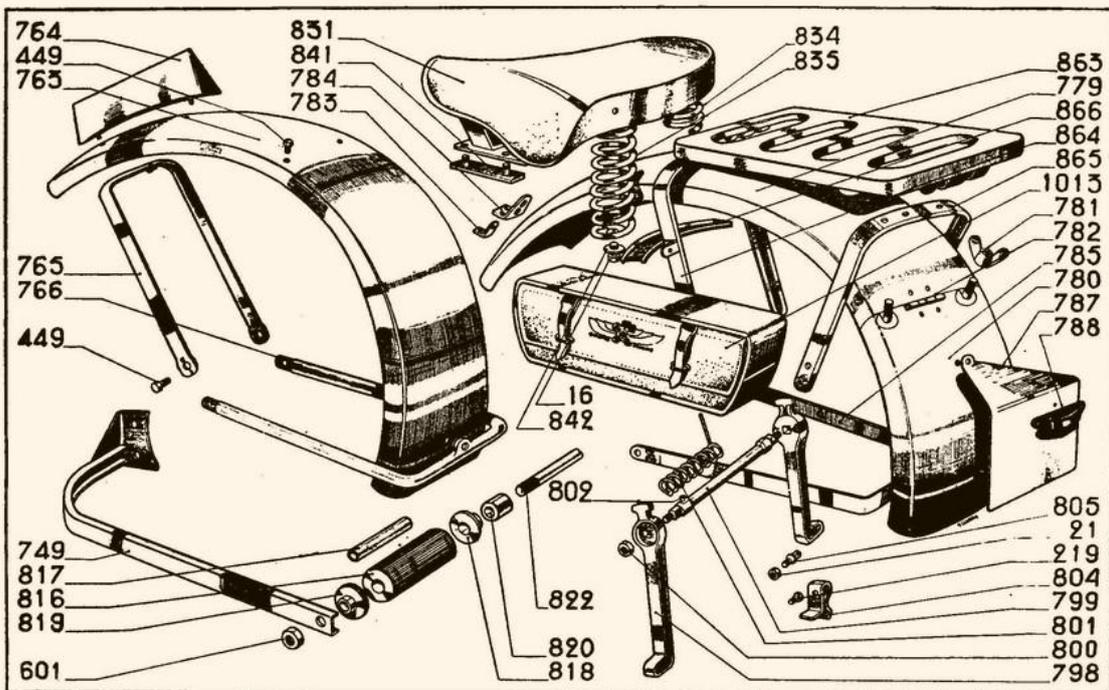
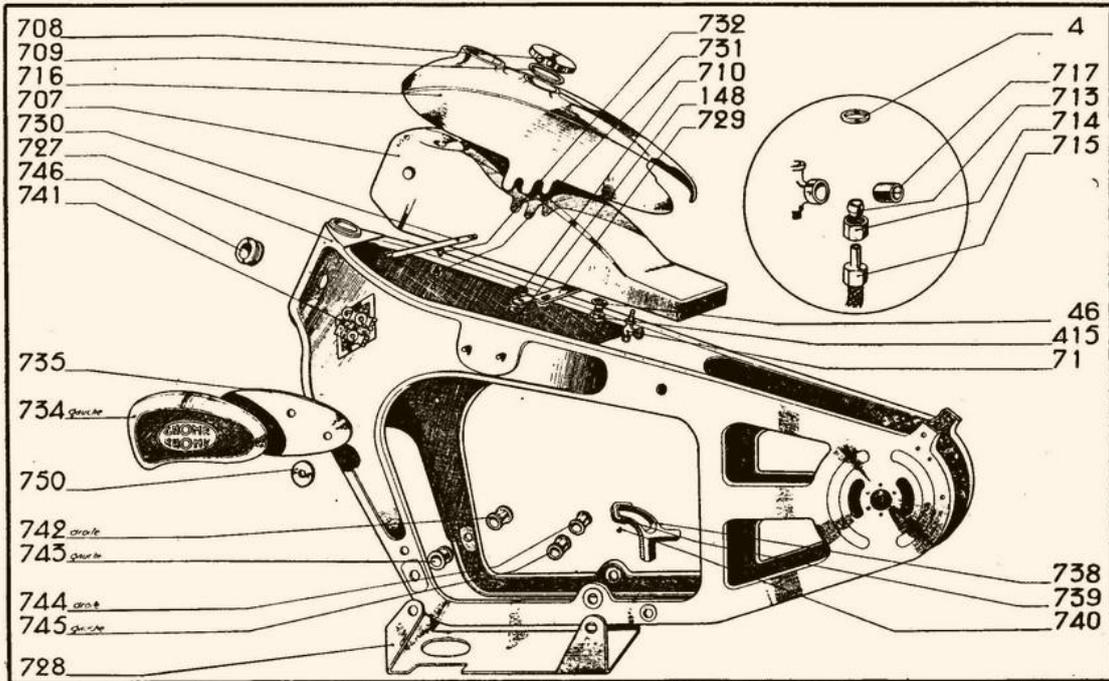
Comme nous le disions plus haut, un assez grand nombre d'AX2 furent livrées à l'armée, mais de nos jours beaucoup d'entre elles ont disparu par fait de guerre ; les autres, récupérées par l'Administration, ont été vendues un peu partout par les « Domaines » à des civils (particuliers et revendeurs).

C'est donc pour les utilisateurs et récupérateurs de cette machine que nous avons publié cette étude car, malgré son apparence rustique et sa faible vitesse de pointe, la Gnome et Rhône AX2 peut encore rendre bien des services.

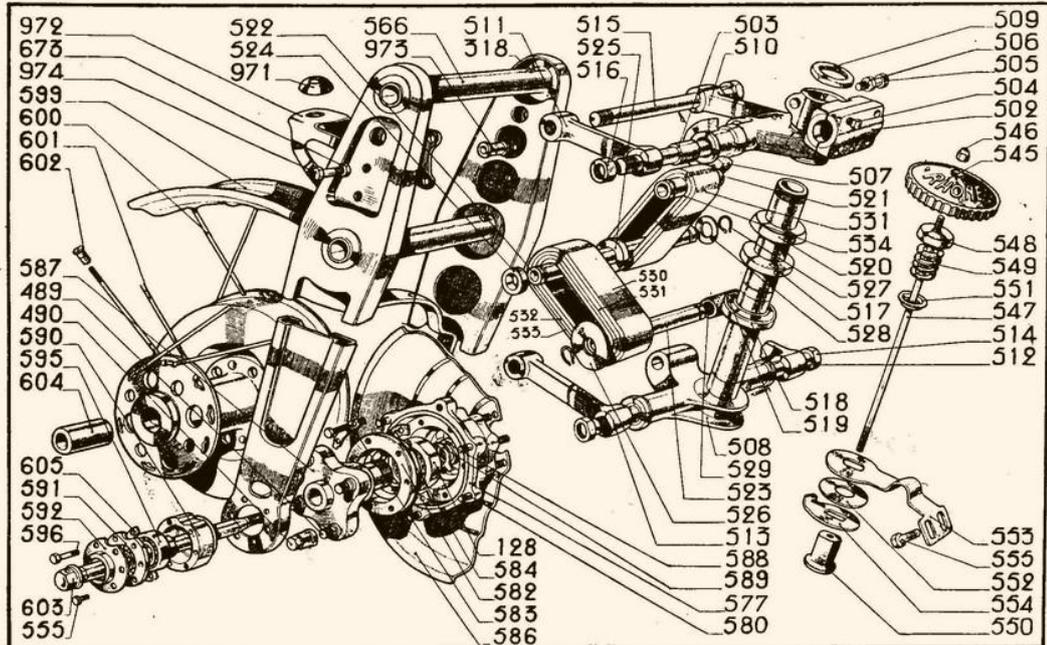
**

Nous rappelons à nos lecteurs que toutes les pièces détachées pour AX2 sont disponibles au « Service Réparation et Pièces Détachées GNOME et RHONE », 16, rue Félicien-David, Paris (16').

CHASSIS ET ACCESSOIRES



SUSPENSION AVANT



tringle de commande du frein arrière;

Après un changement de segments garnis à neuf.

Effectuer cette opération comme suit :

a) Débrancher la tringle de commande du frein arrière et le câble de commande du frein sur roue de side-car ;

b) Tourner l'axe de réglage « A » jusqu'au blocage ;

c) Régler la longueur de la tringle de commande du frein arrière et la longueur du câble sans jeu de manière que le palonnier soit perpendiculaire à la jumelle ;

d) Régler les freins. Tourner les axes « A » en sens inverse du blocage de 7 à 9 crans. Vérifier que les roues tournent librement.

Montage des segments garnis à neuf

Après un changement de segments garnis à neuf, il est nécessaire de :

- Régler le point fixe (frein avant et frein side-car) ;
- Ajuster la commande ;
- Régler les freins.

RÉGLAGE DE LA FOURCHE AVANT

Si, par suite d'usure, en particulier après la période de rodage,

la fourche prend du jeu latéralement, il faut y remédier en procédant de la façon suivante :

- a) Desserrer les écrous ;
- b) Tourner les axes d'articulation pour faire le réglage en laissant subsister un léger jeu ;
- c) Bloquer les écrous ;
- d) S'assurer que la fourche fonctionne normalement.

DÉMONTAGE DES SUPPORTS DE ROUE AVANT

Boîtier droit.

Dévisser les cinq écrous fixant le boîtier droit sur le montant de la fourche.

Rabattre les languettes des plaquettes frein d'écrou des six vis fixant la bague d'appui du roulement. Dévisser celles-ci pour libérer la bague d'appui.

Extraire le moyeu d'entraînement de la roue avant avec son roulement.

Pour démonter le roulement, rabattre le frein d'écrou et dévisser l'écrou de blocage.

Boîtier gauche.

Enlever les quatre boulons fixant le boîtier gauche sur le montant de fourche.

Sur l'établi, dévisser les deux vis

fixant la coupelle et la plaquette de fermeture du boîtier.

Extraire l'ensemble du roulement et de son moyeu.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR DU CARBURATEUR

Le filtre à air doit être démonté tous les 1.000 km., immergé dans un récipient contenant de l'essence ou tout autre carburant et agité de façon que les poussières ou la boue qu'il a retenues soient éliminées.

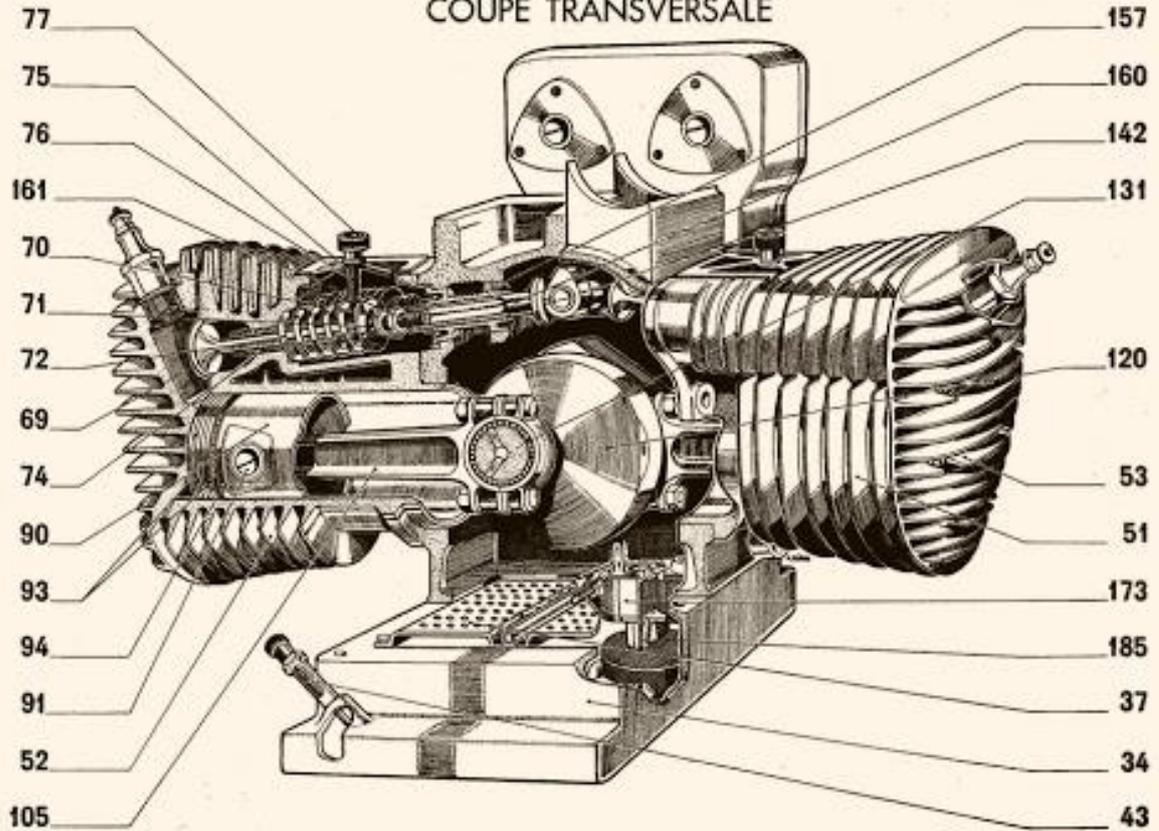
Après ce nettoyage, laisser sécher le filtre, puis le plonger dans de l'huile très fluide (chaude si possible) afin de graisser la surface des toiles métalliques chargées de retenir les impuretés. L'égoutter ensuite en le secouant, de manière qu'il ne contienne plus d'huile en dehors de celle qui s'est déposée sur ses parois intérieures.

Lorsque la motocyclette aura circulé sur des terrains anormalement boueux ou poussiéreux, les nettoyages devront s'effectuer à des intervalles inférieurs à 1.000 kilomètres.

Ces nettoyages sont très importants car un filtre d'air encrassé diminue l'entrée d'air au carburateur et réduit ainsi la puissance du moteur.

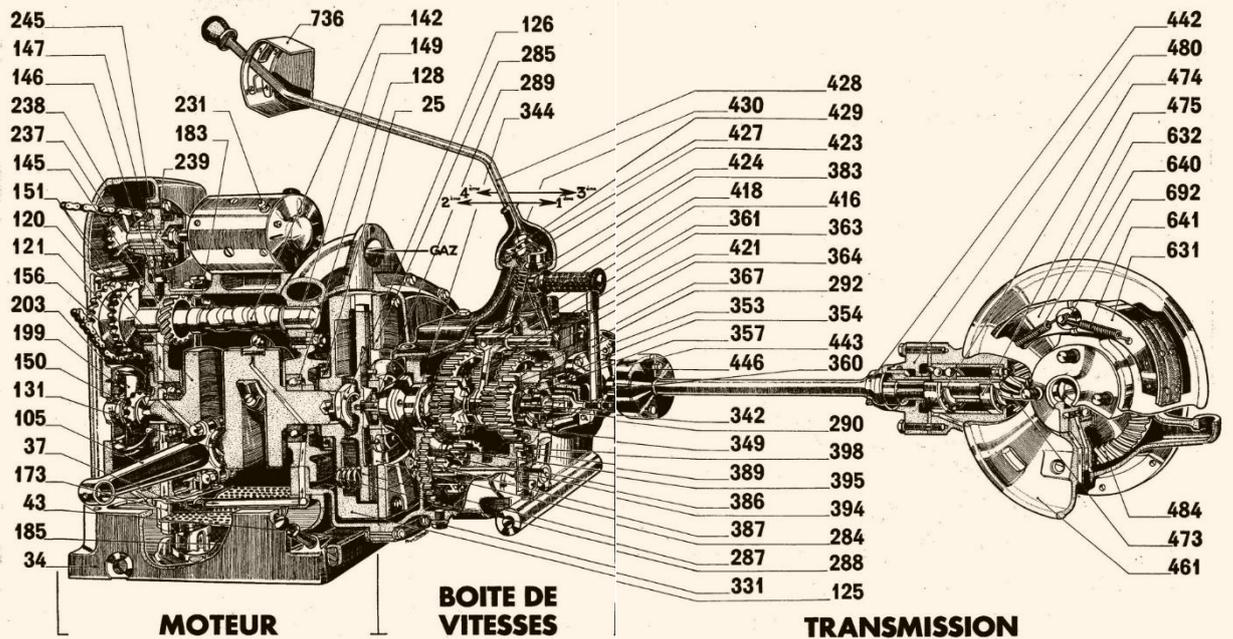
BLOC-MOTEUR GNOME-RHONE 800 CMC-TYPE AX2

COUPE TRANSVERSALE



BLOC-MOTEUR GNOME-RHONE 800 CMC-TYPE AX2

COUPE LONGITUDINALE



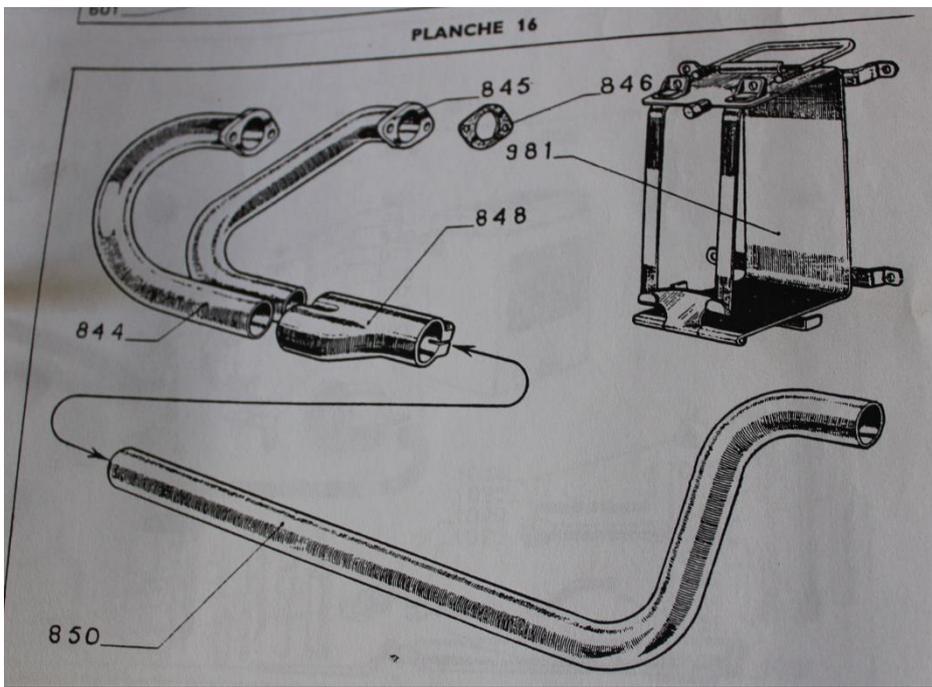
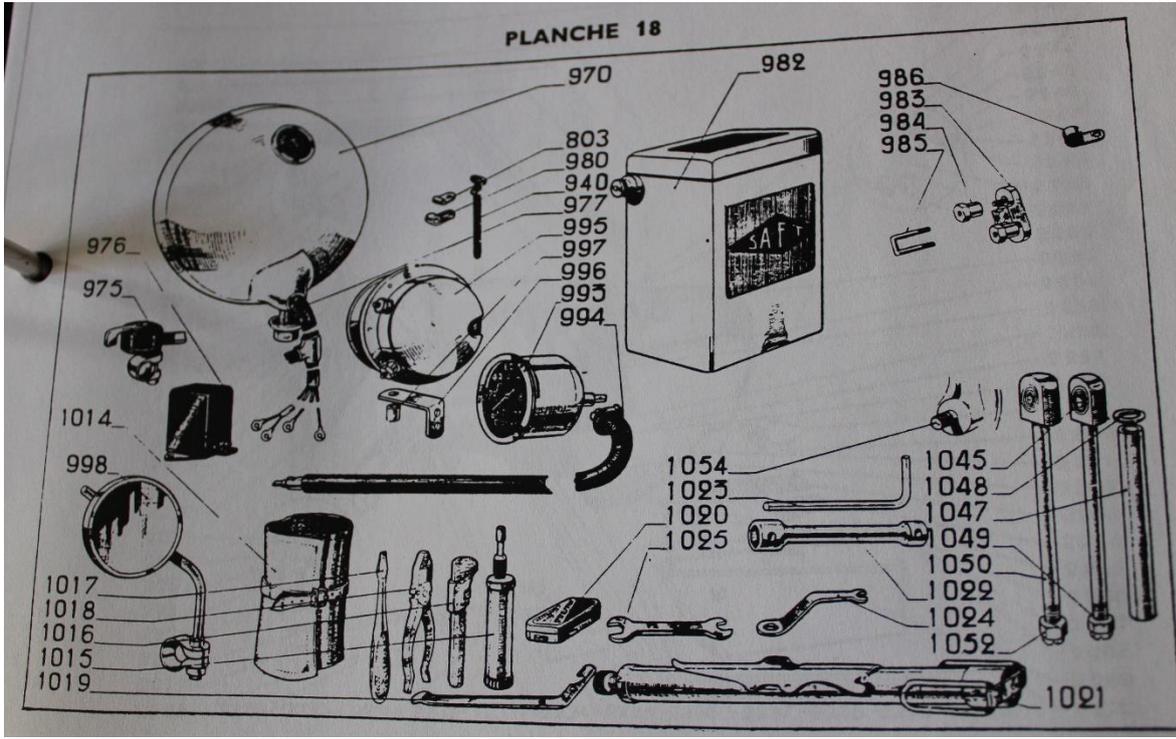


PLANCHE 20

