

# Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

EQUIPEMENTS  
D'ETE



TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Mingels, sérieux prétendant au titre de Champion d'Europe, surclasse ses adversaires à Lyon-Charbonnières.

## PRECISIONS SUR LE 250 A.M.C.

**D**epuis le dernier Salon, le 250 cmc. AMC a déjà beaucoup fait parler de lui.

Aujourd'hui, à quelques jours de sa mise en vente, des renseignements précis à son sujet nous sont parvenus, que nous nous efforçons de communiquer à nos lecteurs.

Le moteur est sensiblement carré, puis-que pour un alésage de 68 mm, la course est de 68,5, ce qui donne une cylindrée exacte de 248,8 cmc.

Il s'agit, comme le savent déjà nos lecteurs, d'une arbre-à-cames-en-tête, le seul actuellement dans la cylindrée, avec la Max-NSU, à être commercialisé. Sa commande est assurée par une chaîne sous carter étanche.

Avec un taux de compression de 7,2 à 1, la puissance développée est de 15 CV à 6.000 t.-m., ce qui le classe parmi les meilleures productions internationales. C'est un point qu'il faut souligner, car, jusqu'ici, il faut le dire, du point de vue rendement moteur, nous étions suffisamment « à la traîne ».

Le cylindre est constitué d'une chemise fonte (munie extérieurement de nervures d'ancrage) autour de laquelle est coulé l'alliage léger.

La culasse en alliage léger (alpac) est hémisphérique, avec sièges de soupapes rapportés en acier, et siège de bougie en laiton dur.

La tête de bielle, en acier forgé, trempé et cémenté, est montée sur aiguilles, le pied de bielle sur bague bronze.

Carburateur Amac, Gurtner ou Solex selon le cas.

Allumage par dynamo Morel D.A.56, en bout de vilebrequin, rupteur en bout d'arbre à cames, avec avance automatique. Batterie, bobine, régulateur.

Pour les moteurs compétition, l'avance automatique peut être complétée par un correcteur manuel.

Graissage sous pression, réservoir d'huile en bas du carter.

La transmission primaire est assurée par un jeu de pignons : 18 dents pour le pignon moteur, 50 dents pour le pignon de boîte, soit un rapport de démultiplication de 2,78 à 1.

La boîte de vitesses en cascade, faisant bloc avec le moteur, est à 4 rapports, la 4<sup>e</sup> étant légèrement surmultipliée, et sur les différents rapports, nous avons les chiffres suivants :

Rapports	nombre de dents des pignons de		rapports de boîte	rapp. vilebreq. arbre de sort. de boîte
	l'arbre primaire	l'arbre second.		
en 1 <sup>re</sup>	14	39	2,571	7,14
en 2 <sup>e</sup>	16	24	1,500	4,16
en 3 <sup>e</sup>	19	21	1,105	3,07
en 4 <sup>e</sup>	21	19	0,905	2,515

L'embrayage à disques multiples fonctionne dans l'huile.

La transmission secondaire assurée par chaîne est prévue en 4 rapports très proches les uns des autres en partie en fonction du diamètre des pneus utilisés.

Pour les pneus de 3,00x19, nous aurons au choix les deux rapports 45/19 = 2,368 et 43/18 = 2,388, donc respectivement les rapports finaux de 5,95 - 7,26 - 9,85 - 16,9 et de 6 - 7,33 - 9,95 - 17,05.

Pour les pneus de 3,25x19, nous aurons, soit 46/19 = 2,421, soit 44/18 = 2,444, qui donneront respectivement : 6,08 - 7,43 - 10,1 - 17,3 et 6,15 - 7,5 - 10,19 - 17,47.

Avec ces démultiplications, la vitesse au régime de puissance maximum (6.000 t.-m.) est de 119-120 kmh., pneus bien gonflés et sans glissement de l'embrayage. A 4.500 t.-m. (régime de croisière), dans les mêmes conditions, la vitesse est de 90 kmh. Voici de beaux résultats.

Notons que sur la boîte de vitesses se trouve la prise de compteur de vitesse, ainsi que celle d'un éventuel compte-tours.

En bref, une belle réalisation, qui relève le niveau de la production française.

## AURORA ET VESPA

La maison « Aurora », bien connue pour ses selles doubles de toutes dimensions (et par cela même adaptables sur toutes machines) nous prouve ici qu'il est désormais inutile de se priver d'un confort que seul peut procurer la selle double sur un véhicule comme la Vespa. Cette adaptation ne gêne en rien l'accès au réservoir, il suffit de basculer la selle. Un porte-bagages, très pratique, également mis au point par « Aurora », laisse libre accès à la roue de secours.



[lesmoteursamc.free.fr](http://lesmoteursamc.free.fr)