42e ANNEE. — 24 AVRIL 1954. — N° 1.184

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
40 frs

Conseils Techniques et Pratiques 250 A.M.C.

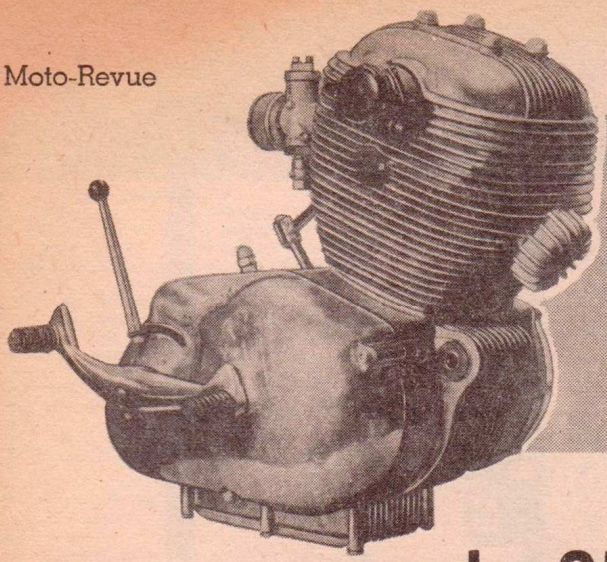
lesmoteursanciens.fr

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

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2e)

Blanchet, vainqueur du Paris-Nice cyclomoteurs, sur V A P, fournit sous la neige un dernier effort dans la montée du Ventoux.

lesmoteursamc.free.fr



NOS CONSEILS TECHNIQUES ET PRATIQUES

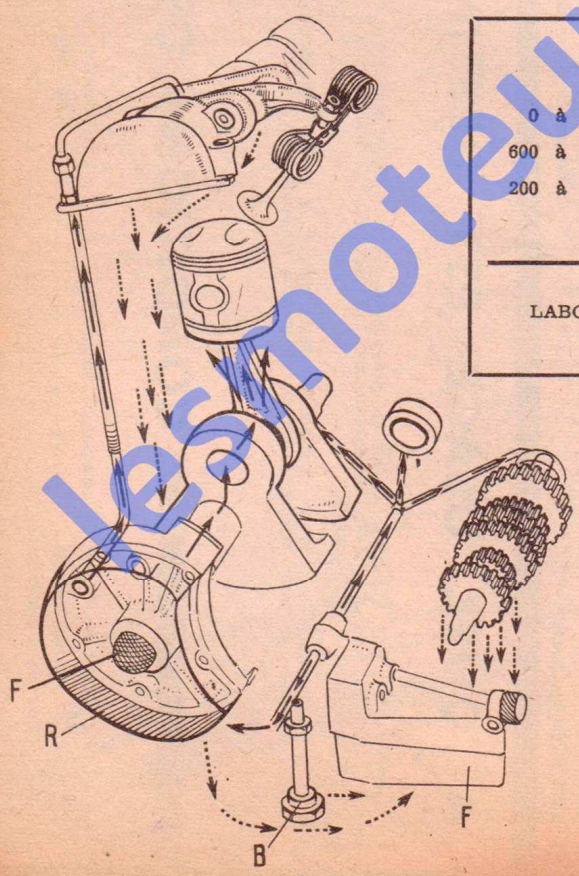
sur le 250

BREVETS CHARTOIRE AMC MADE IN FRANCE

ESSAI DU MOTEUR

Des essais du moteur 250 AMC, monté dans un cadre D.S. Malterre et Gima, avec courbe d'accélération, vitesses maxima sur chaque rapport, épreuve de côte seul et à deux, etc..., ont été publiés dans MOTO-REVUE nos 1.155 et 1.183. — Envoi de chacun de ces numéros contre 45 fr. en timbres.

ENTRETIEN COURANT



RODAGE

0	à	200 kms :	2 l.
600	à	1.600 kms :	1,75 l.
200	à	600 kms :	1,75 l.

APRÈS RODAGE

Kilométrage nécessaire : 3.000 kms environ. Vidangez tous les 1.100 kms et remplir avec 1,75 l. d'huile. A chaque vidange, quelques gouttes de LABO L 30 sur l'amortisseur de transmission du pignon de chaîne secondaire, ainsi que sur le mécanisme.

HUILES RECOMMANDÉES

LABO V.W.3 pour l'hiver et V.W.4 pour l'été pendant la période du rodage. Pour le sport, où pendant les fortes chaleurs, LABO V.W.5.

CIRCUIT DE GRAISSAGE

L'huile contenue dans le carter inférieur est aspirée à travers un filtre par une pompe à engrenages. Elle arrive sous pression dans le réservoir auxiliaire (en bout de vilebrequin côté gauche). Elle passe à travers un filtre, pour aller lubrifier sous pression les roulements de vilebrequin côté gauche, la tête de bielle, et par projection la paroi interne de la chemise et le pied de bielle.

Une dérivation mène l'huile au pignon intermédiaire de distribution, et à travers un goujon de fixation de culasse creux, l'huile monte à la distribution, qu'elle lubrifie abondamment, l'huile servant même au refroidissement de la culasse. L'huile en excès retourne au carter par le tunnel de la chaîne de distribution qu'elle lubrifie en même temps.

En retombant, cette huile lubrifie les pignons de transmission primaire. Une dérivation amène l'huile sous pression au roulement gauche d'arbre secondaire de boîte et aux arbres creux. Par une autre dérivation, l'huile arrive sous pression au roulement droit d'arbre primaire de boîte et à la bague d'arbre de kick. Le retour se fait dans le carter inférieur.

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE, LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

les-moteursame.fr.e.fr

LES REGLAGES COURANTS

EMBRAYAGE

Le réglage de l'embrayage se fera d'abord uniquement par la tension du câble de commande.

Ne pas régler avec le serre-câble pivotant dans le levier de commande, mais par la vis de tension, sur laquelle bute la gaine du câble. Après chaque réglage, bien serrer le contre-écrou.

En cas de démontage, ne pas desserrer le serre-câble, mais passer le câble par la fente du support de la vis de tension.

Si le réglage par la vis de tension ne donne pas de résultats satisfaisants, il faut, une fois le carter enlevé, agir sur les écrous de tension de l'embrayage, qu'il faudra serrer ou desserrer suivant que l'embrayage persiste à patiner ou à ne pas décoller.

FILTRE

Pour accéder au filtre à huile, il faut, après avoir vidangé, dévisser les six goujons fixant le carter d'huile inférieur. La crépine viendra une fois que l'on aura dévissé les cinq vis qui la fixent au corps de la pompe. Opération à effectuer tous les 10.000 kms environ.

Un second filtre est placé en bout de vilebrequin côté gauche. Pour l'atteindre, il faut retirer le carter extérieur gauche, puis, à l'intérieur de celui-ci, dévisser les 5 vis du réservoir auxiliaire. Le filtre hémisphérique est alors accessible.

Ce filtre n'est à nettoyer qu'occasionnellement, lors d'un démontage important, car il reçoit de l'huile déjà filtrée.

DISTRIBUTION

CALAGE

AOA 40° ou 9,38 mm avant PMH — AOE 70° ou 19,12 mm avant PMB
RFA 60° ou 14,39 mm après PMB — RFE 40° ou 9,38 mm après PMH
Jeu aux soupapes 5/100. — Moteur froid.
Premières vérifications à 500 et 2.000 kms.
Tous les 5.000 kms ensuite.

Retirer le couvre-basculeur retenu par 4 vis. La cale de 5/100 est à introduire entre la vis de réglage, solidaire du basculeur, et la queue de soupape.

Le réglage s'opère, après avoir débloqué le contre-écrou, en serrant ou desserrant la vis de réglage de manière à ce que la cale glisse sans jeu. Bien resserrer le contre-écrou en veillant à ce que la vis n'ait pas bougé. (A noter que pour le réglage de la distribution, lors du remontage, A.M.C. fournit un petit appareil qui, bloquant provisoirement l'A.C.T. dans sa meilleure position au P.M.H., apporte une grande simplification de calage, très appréciée des motoristes).

RODAGE DES SOUPAPES

Opération à effectuer entre 10 et 15.000 kms.

Suivant la motocyclette, il y aura lieu ou non d'enlever le réservoir à essence.

Déposez le couvre-basculeur. Débranchez la bougie. Enlevez le carter extérieur droit, le sélecteur étant au point mort.

Vérifiez le jeu aux soupapes à froid qui est de 5/100.

Amenez le moteur jusqu'à ce que la soupape d'admission commence à s'ouvrir. Dans cette position, tracez un repère sur le carter moteur, puis juste en face un autre repère sur le volant-moteur, derrière la dynamo. Ces repères serviront lors du remontage.

Un repère supplémentaire de vérification pourra également être fait. Pour cela, faire tourner le moteur en sens inverse jusqu'au début de l'ouverture soupape d'échappement. Se servir du repère tracé sur le carter-moteur, pour en faire un deuxième correspondant sur le volant moteur.

Dévissez le boulon six pans en bout d'A.C.T., après avoir retiré le capot de protection et le tube d'arrivée d'huile, ôtez la rondelle avec doigt de positionnement, sortez le pignon de chaîne, attachez la chaîne avec un fil de fer (pour pouvoir la ressortir facilement) et laissez-la tomber au fond du tunnel.

Dévissez les 4 écrous fixant le support d'A.C.T. Retirez le support d'A.C.T. avec le rupteur d'allumage.

Pour comprimer les ressorts de soupapes, utilisez un lève-soupape, sinon prenez deux plaquettes de 35×20, d'une épaisseur d'un demi-centimètre environ. Percez un trou de 8,5 mm au centre de chaque plaquette. Placez ces plaquettes sur les ressorts en épingle. Prenez deux vis de 8×125, enfilez-les dans les plaquettes, et vissez-les dans les deux trous prévus à cet effet, dans la culasse.

Les ressorts comprimés, enlevez les deux demi-lunes, puis desserrer les deux vis.

Pour le rodage proprement dit, mettez une légère couche de pâte spéciale fine sur la portée. Enfiler la soupape sur son guide. Avec une ventouse faire tourner la soupape dans les deux sens, quart de tour après quart de tour.

Arrêtez dès que les portées sont bien mates, sans taches ni piqûres.

N'utilisez la pâte à gros grains, ou la potée d'émeri, que dans les cas extrêmes.

DÉCALAMINAGE

Gratter le fond du piston et de la culasse avec un outil non tranchant (cuivre ou bronze de préférence), puis polir les surfaces au tampon de laine d'acier imbibé d'eau savonneuse. Pour le piston, ne polir le fond qu'en cas de dépose du cylindre. Pour la culasse, attention à ne pas rayer les sièges de soupapes.

Polir également après nettoyage les conduites d'admission et d'échappement.

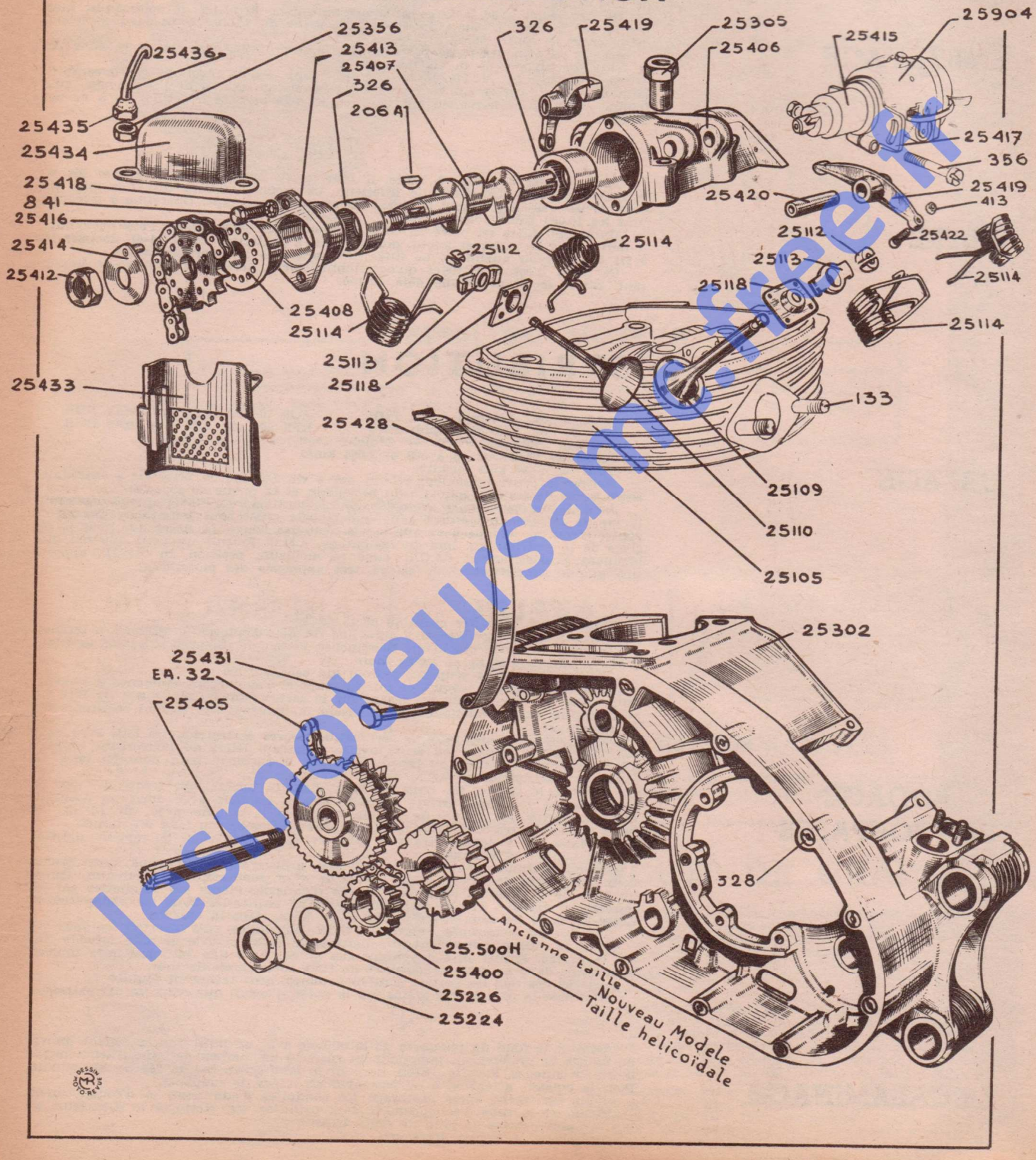
Ramoner le tube d'échappement à la paille de fer. Nettoyer le silencieux, au besoin après passage au bain de soude caustique.

Remplacez les joints détériorés.

NE COLLEZ PAS DERRIERE LE VEHICULE QUI VOUS PRECEDE

lesmoteursancfree.fr

ORGANES de DISTRIBUTION



lesmoteursanciens.free.fr

ALLUMAGE

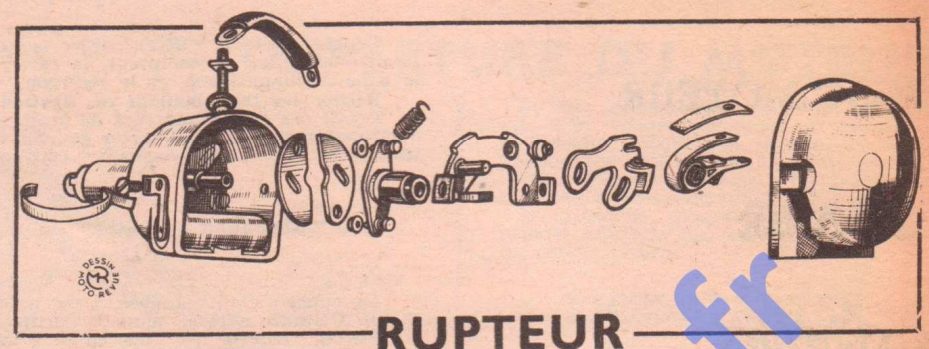
RUPTEUR

Du type dynamo-batterie.

Ascès aux vis platinées très aisé, le rupteur se trouvant en bout d'A.C.T. côté droit. Vérifiez l'écartement des vis platinées (0,4 mm) tous les 2.000 kms.

Huilez le feutre de came.

Avance à l'allumage : 25° ou 3,9 mm tout au retard.



RUPTEUR

DYNAMO

Si la dynamo est en bon état, elle doit débiter du courant aux environs de 1.000 t.-m. La lampe témoin doit alors s'éteindre. En cas contraire, vérifiez les balais.

Déposez le carter extérieur droit, puis la flasque maintenue par 4 vis.

Vérifiez le coulissement des balais, et la pression des ressorts. Attention, la longueur des balais ne doit pas descendre à moins d'un centimètre.

Nettoyez le collecteur avec un chiffon imprégné d'essence.

BOUGIES

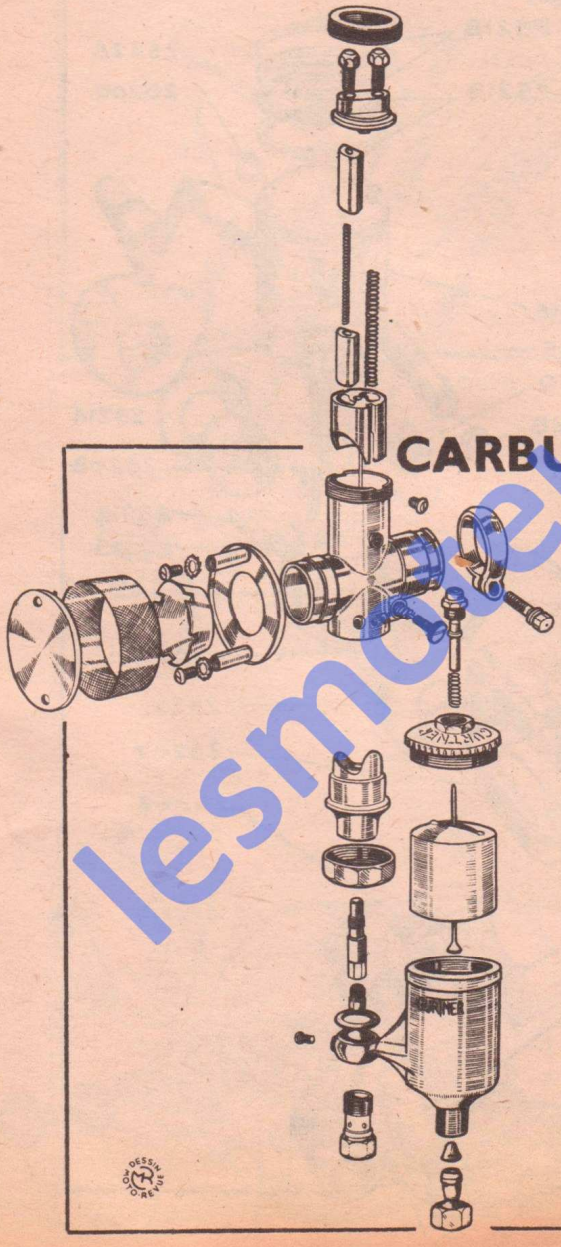
Filetage de 14×125. Degré thermique 225°.

Floquet 14 E 1. Marchal 34 S. Gergovia 614 X.

Ecartement des électrodes, 4/10 environ.

Gratter les électrodes et la base du culot, avec une carde métallique tous les 2.000 kms. En cas d'encrassement opiniâtre, démonter la bougie, si sa conception le permet, et nettoyer l'intérieur. Avec une bougie non démontable, gratter l'intérieur avec un fil d'acier pointu ou l'extrémité d'un vieux câble.

CARBURATEUR - CARBURATION



Réglage GURTNER M 23,5 D :
- Gicleur de rodage 43, après rodage 42.
- Aiguille 888, position moyenne.
- Volet des gaz 5.278 - 10.
- Filtre 3.984.
- Gicleur aiguille 3.912.
- Manchon 890 : ralenti 0,5.
- Cuve 1.206.
- Flotteur 899.
- Arrivée d'essence verticale inférieure.

AMAC 906/012/A :
- Gicleur 140.
- Volet 6/4.
- Aiguille 3e cran.
- Filtre à air 99.05.

Démontage du carburateur : accès au volet des gaz et au volet d'air. Dévisser l'écrou cannelé maintenant le couvercle du corps. Pour modifier la position de l'aiguille, tirer la petite agrafe, remettre l'aiguille au cran désiré, repousser l'agrafe. Les crans se comptent toujours à partir du haut.

Accès au gicleur principal : dévisser l'écrou six pans maintenant la cuve (à la base du corps). Attention aux rondelles joints. Le gicleur est vissé au-dessus du puits d'aiguille.

lesmoteursmc.free.fr

MEFIEZ-VOUS DES ROUTES ETROITES ET TORTUEUSES

DÉMONTAGE-REMONTAGE

BLOC-MOTEUR

Dépose du bloc : désaccoupler le carburateur, la commande d'embrayage, fils électriques, prise de compteur, le carter de chaîne secondaire et la chaîne, enfin le tube d'échappement, et le réservoir.

Retirer les trois boulons de fixation du bloc-moteur au cadre.

Détail des carters moteurs de droite à gauche : couvercle droit avec sélecteur ; demi-carter droit ; demi-carter gauche, contenant les pièces principales et supportant le groupe cylindre-culasse ; couvercle gauche.

CULASSE

(Voir Distribution et Rodage des soupapes).

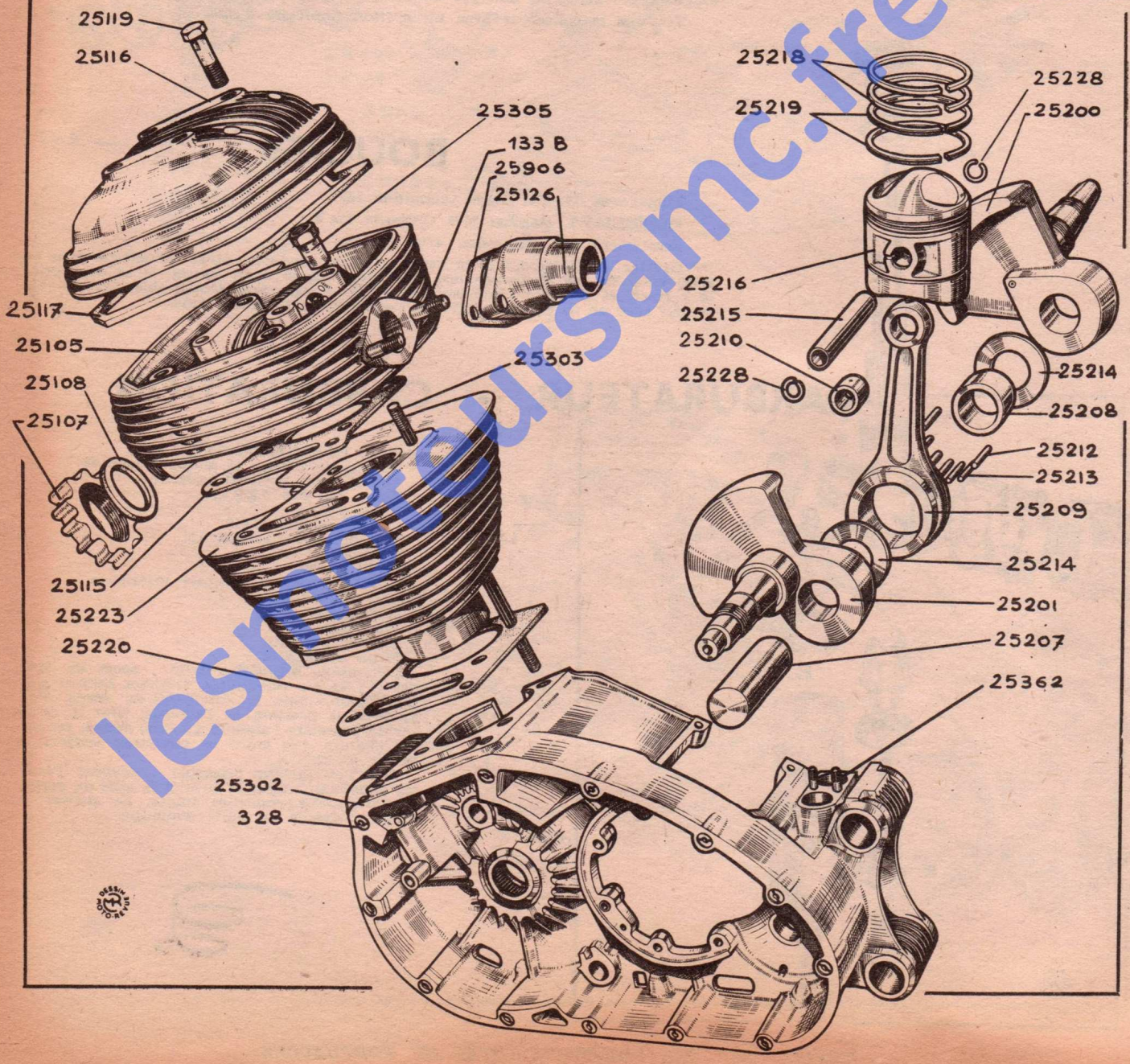
CYLINDRE

La culasse étant enlevée, tirer le cylindre vers le haut, le piston étant au P.M.B. Cylindre enlevé, bouchez l'orifice du carter avec un chiffon.

Piston : enlever les joncs en fil d'acier. Retirer l'axe à l'aide d'un extracteur à vis et à collier. Ne jamais se servir du marteau.

Au remontage de l'axe, pour plus de facilité, trempez le piston dans l'eau bouillante quelques instants. Bien replacer les joncs d'arrêt.

CYLINDRE - CULASSE - EMBIELLAGE



lesmoteursamc.free.fr

OUVERTURE DU MOTEUR

Se fera de manière différente suivant que l'on voudra démonter le sélecteur, la dynamo, l'embiellage, la pompe à huile (démontage côté droit), ou bien que l'on voudra démonter le kick, l'embrayage, la boîte de vitesses (démontage côté gauche).

Au préalable, récupérez l'huile en retirant le bouchon qui se trouve à la base du carter d'huile.

KICK-STARTER

Démontez le couvercle de transmission primaire côté gauche. Le mécanisme du kick vient avec le couvercle. Mais il est à noter qu'il n'est pas obligatoire de démonter ce couvercle de transmission primaire pour avoir en main tout le dispositif de lancement qui peut s'extraire sans vidanger, machine inclinée à droite, après avoir ôté la bague filetée avec une clé à ergots.

Otez la pédale de kick de son arbre cannelé après avoir dévissé le boulon de serrage.

Enlevez la bague filetée solidaire du carter et sortez le mécanisme de lancement.

Après avoir ôté la vis sans tête, placée dans la fente du cyclindre, appuyez sur l'arbre cannelé, et faites attention à ce que le cliquet ne saute pas, sous l'action de son ressort.

De préférence, repérez la position du ressort de rappel avant de le dégager.

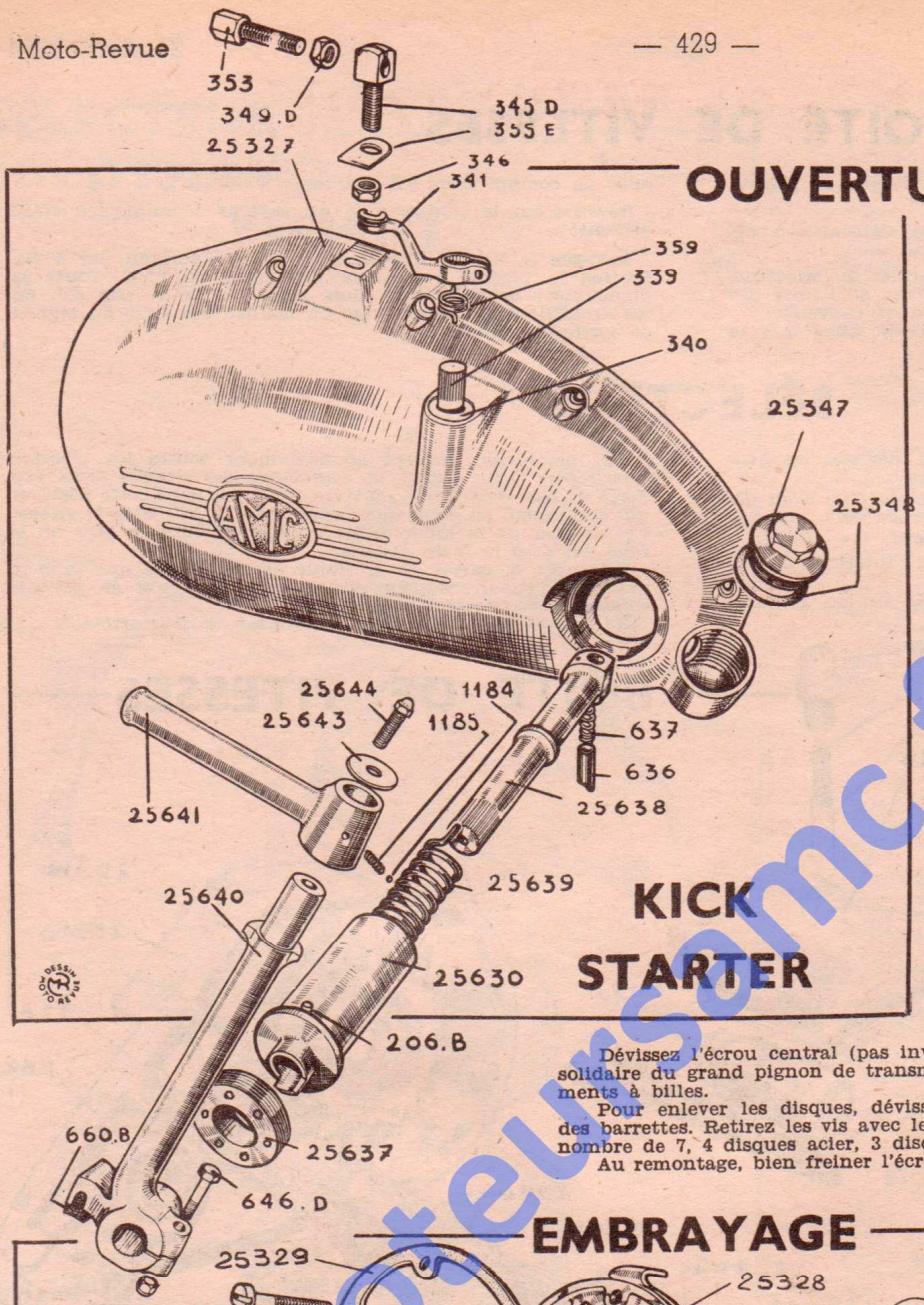
EMBRAYAGE

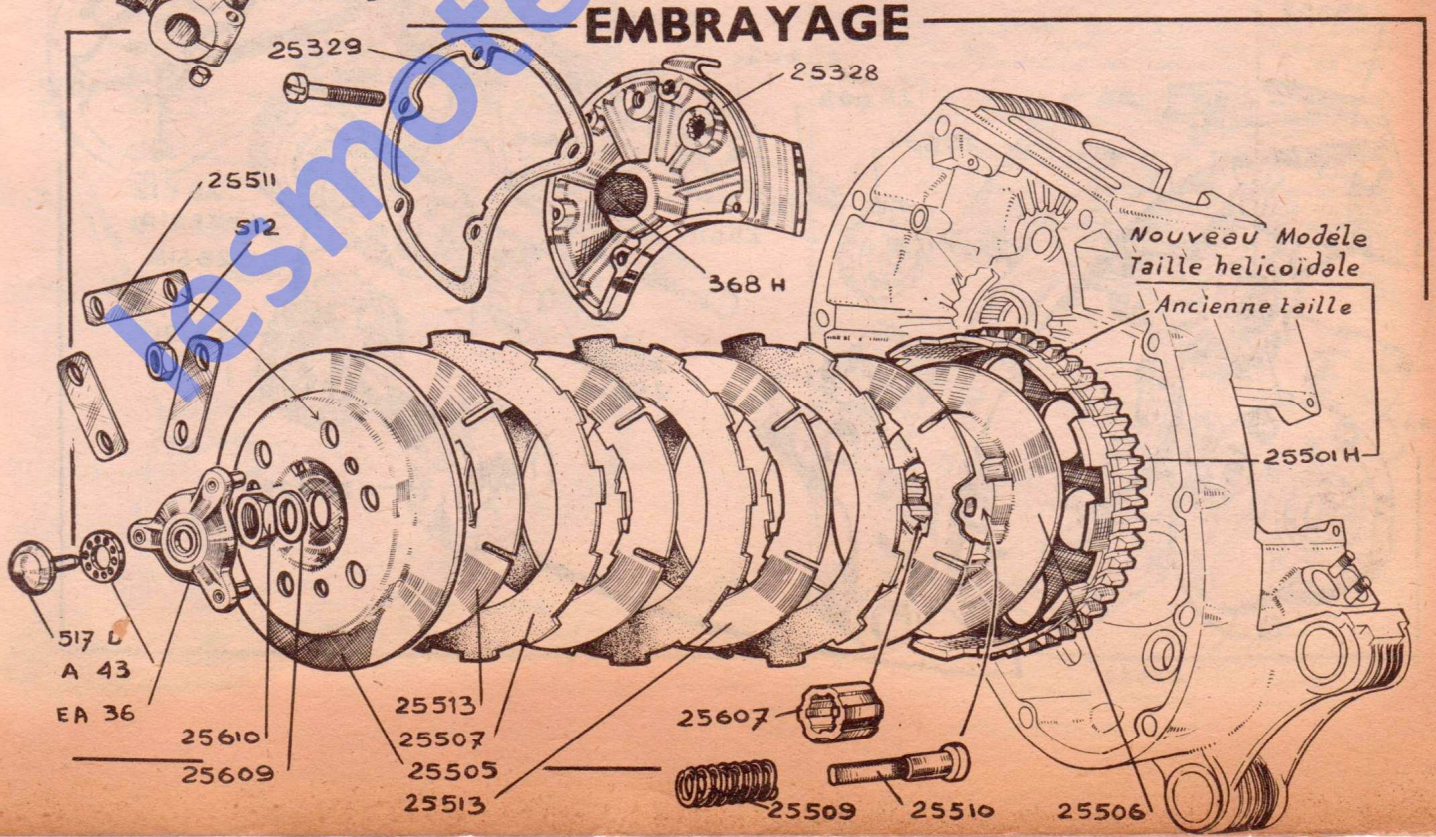
Retirez le doigt de pression central, puis la butée d'embrayage, composée de 10 billes, puis le corps de butée à trois branches.

Dévissez l'écrou central (pas inversé), puis tirez vers vous tout l'embrayage solidaire du grand pignon de transmission primaire, qui tourne sur deux roulements à billes.

Pour enlever les disques, dévissez les six écrous reliés deux par deux par des barrettes. Retirez les vis avec les ressorts de tension, séparez les disques au nombre de 7, 4 disques acier, 3 disques Necto (aggloméré anti-friction).

Au remontage, bien freiner l'écrou central, ainsi que les 6 écrous de réglage.





lesmoteursamc.free.fr

BOITE DE VITESSES

Otez le couvercle extérieur droit. dévissez l'écrou de pignon de chaîne secondaire (pas inversé).

Retirez le mécanisme d'amortissement de transmission secondaire et le pignon.

Otez le couvercle supérieur portant le barillet du sélecteur, afin de pouvoir dévisser la vis de verrouillage de l'arbre des fourchettes, située sur le plan de joint de ce couvercle.

Débranchez la prise de compteur de vitesse, ainsi que la prise de compte-tours s'il y a lieu.

Revenez sur le côté gauche du moteur (l'embrayage étant démonté).

Dévissez le flasque circulaire de boîte maintenu par 6 vis. Retirez le pignon à denture intérieure du kick. Toute la pignonnerie de boîte doit alors venir en tirant vers soi. En cas de difficulté, frappez, avec un maillet, sur l'axe du pignon de sortie de boîte.

SÉLECTEUR

A l'intérieur du couvercle extérieur droit, dévissez les quatre vis du flasque enfermant le mécanisme.

Enlevez le levier de commande manuelle, après en avoir dévissé l'écrou inférieur, puis otez le secteur denté.

Retirez la clavette de la pédale de sélecteur.

Les porte-cliquets doivent être enlevés par l'intérieur. Attention au ressort de cliquets.

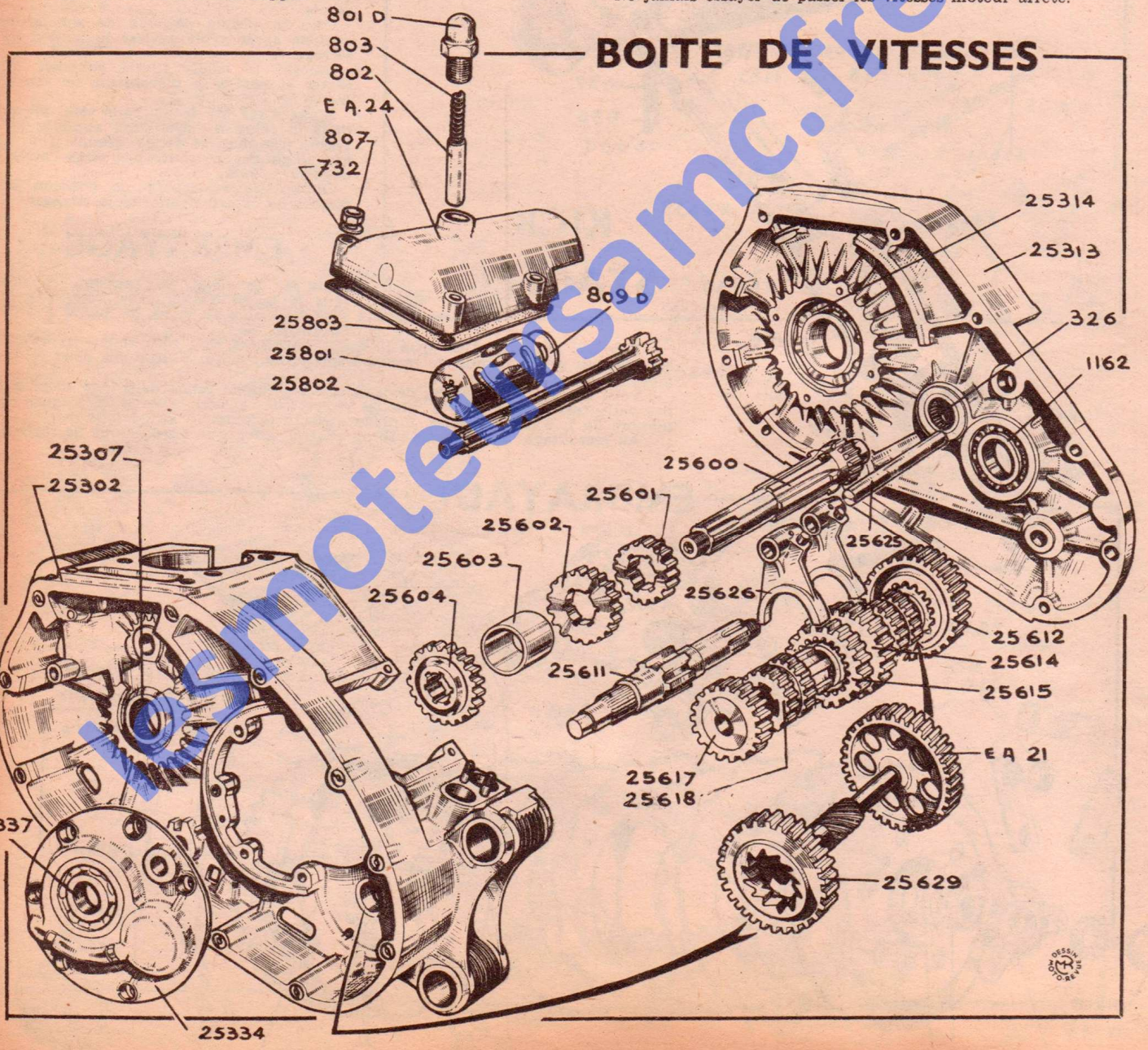
Dévissez les deux vis maintenant les deux rampes d'effacement et sortir le ressort de rappel.

Au remontage, graissez abondamment toutes les pièces.

Le repère O du pignon de commande des vitesses devra être placé en bas. Dans le cas où il ne serait pas dans cette position, qui correspond au point mort situé entre la 1ère et la 2e vitesse, l'y ramener de la main droite en manœuvrant le kick ou la roue AR avec la main gauche.

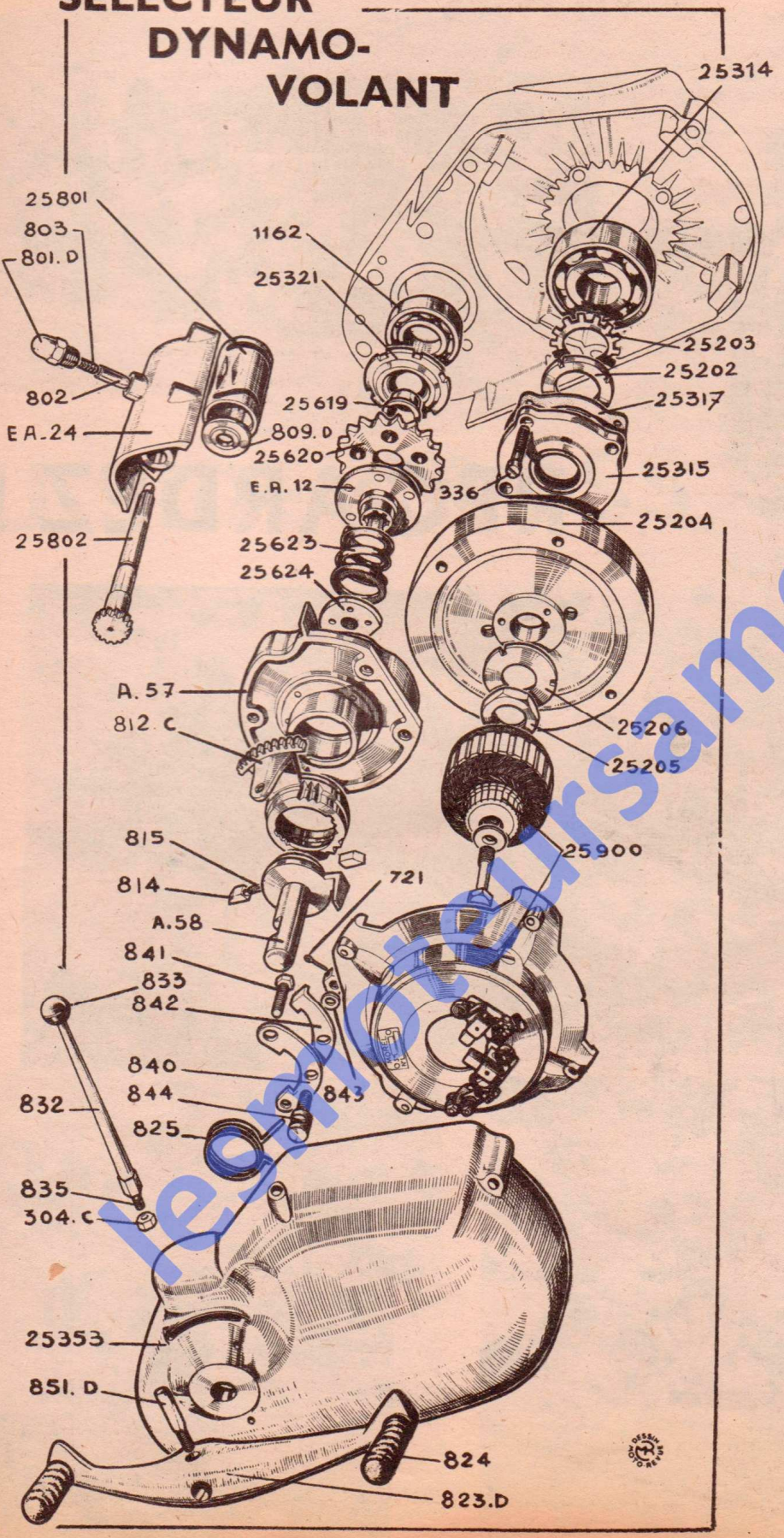
Présentez le carter de sélecteur de telle sorte que le bord avant de l'équerre support du levier à main soit en parfaite concordance avec le repère PM du carter.

Ne jamais essayer de passer les vitesses moteur arrêté.



Motosamc.free.fr

SÉLECTEUR DYNAMO-VOLANT



DYNAMO

Le couvercle extérieur droit étant enlevé, après avoir débranché les fils électriques, retirez la flasque de dynamo maintenue par 4 vis.

Dévissez alors la vis centrale de pas à gauche, puis extrayez l'induit à l'aide de l'extracteur spécial Morel, ou à défaut introduisez une tige de 7 mm, d'une longueur de 30 mm.

La vis centrale une fois revissée formera extracteur.

VOLANT MOTEUR

La dynamo étant enlevée, dévissez l'écrou central de pas inversé.

Prenez une plaquette d'un demi-centimètre d'épaisseur environ, et de 90 mm sur 40 mm. Percez deux trous de 11 mm avec un entre-axe de 57 mm environ. Introduisez deux vis de 10×150 dans ces trous et vissez-les dans les filetages prévus à cet effet dans le volant. Le centre de la plaquette prend appui sur l'extrémité du vilebrequin.

Attention, le volant est claveté.

Le cylindre se trouve enlevé, ainsi que le volant-moteur, la boîte de vitesses, l'embrayage, etc., etc..

EMBIELLAGE

Dévissez l'axe du pignon intermédiaire de distribution (sur la gauche du moteur). Sortir celui-ci, ainsi que le pignon de transmission et le pignon de chaîne.

Dévissez l'écrou en bout de vilebrequin, puis sortir les pignons avec un extracteur.

Chauffez légèrement les carters autour des roulements, afin de faciliter le glissement des queues de vilebrequin.

Séparez les deux carters bien en ligne.

Le vilebrequin reste solidaire du demi-carter droit. Sur le côté extérieur de celui-ci, dévisser les quatre vis retenant la plaquette et le joint Chromex. Avec une clé à ergot dévissez (pas inversé) l'écrou de vilebrequin.

Chassez le vilebrequin du demi-carter droit. En cas de résistance, chauffez légèrement la cage de roulement du carter.

POMPE A HUILE

Le mécanisme de kick-starter étant enlevé, ainsi que le carter d'huile (voir *Filtres*), ôtez l'arbre d'entraînement comportant la vis sans fin.

Puis dévissez la vis de fixation du corps de pompe, qui se trouve dessous le pignon d'entraînement.

Dévissez les 4 petites vis du couvercle du corps de pompe.

Faites faire un quart de tour vers le haut au corps de pompe, puis le reculer vers l'arrière.

L'axe du pignon de commande doit sortir de la plaquette avant et la pompe se trouve ainsi démontée.

lesmotoursam.free.fr

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

lesmoteursamc.free.fr

lesmoteursamc.free.fr