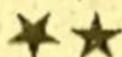


ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE

==== B. P. 218 Clermont-Ferrand ====



BLOCS - MOTEURS



125 cm³ - 2 temps - 3 vitesses

“ ISARD ”

lesmoteursamc.free.fr

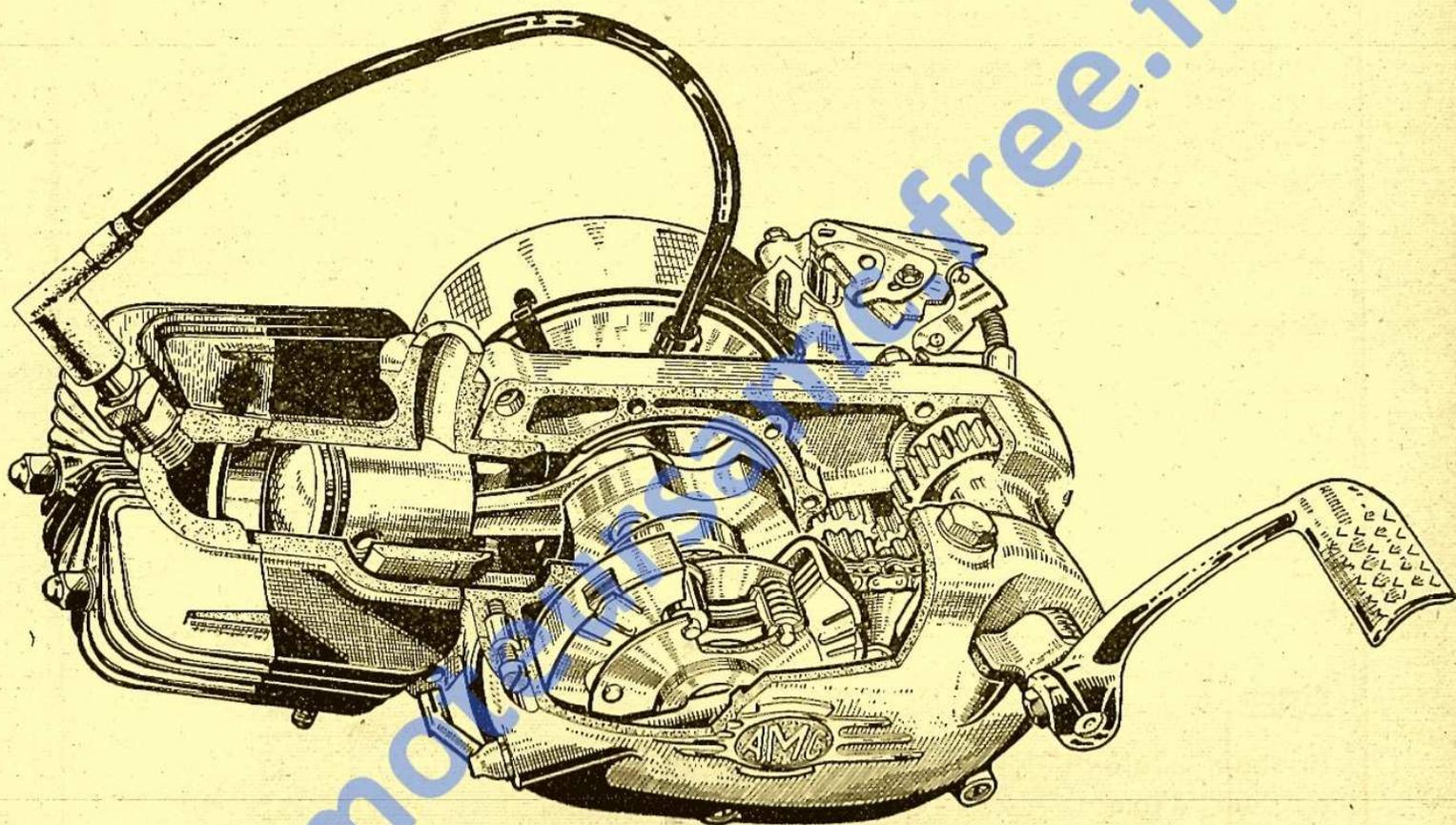
Ce livret d'entretien appartient à M.....

..... habitant

propriétaire du moteur A. M. C. 125 « ISARD » n°.....

Chassis marque n°.....

BLOCS - MOTEURS
A.M.C. - 125 cc - 3 V.
"ISARD"



D'après dessin
des Editions Techniques
J. CHATELAIN

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE

S. A. au Capital de 105 000.000 de Francs

9, Rue Agrippa-d'Aubigné - CLERMONT-FERRAND (Puy-de-Dôme)

Téléphone Clermont-Fd 46-20 et 46-21

C. C. P. Clermont-Fd 182-03

RÉGLAGES ET CARACTÉRISTIQUES

<u>Généralités</u>	
Nombre de cylindre	1
Alésage	54
Course	54
Cylindrée	123,67 cm ³
Puissance fiscale	1 cv
Puissance effective	5,5
Rapport volumétrique	1 à 6,5
Régime normal de rotation	4.500 t/m
Régime maxi de rotation	6.000 t/m
<u>Culasse</u>	
Profondeur de la chambre	26,4
Volume de la chambre	23,75 cm ³
<u>Cylindre</u>	
Dimension des lumières	Fonte admiss. : 1 de 11×27 échcpp. : 1 de 15×32 transf. : 2 de 20× 8
<u>Piston</u>	
Hauteur totale	60
Hauteur d'axe	32
Poids	0,125 kg
<u>Axe de piston</u>	
Diamètre nominal	14
Longueur	44
<u>Segments</u>	
Dimensions	54×3×2,5
Jeu à la coupe	0,3

Bielle

Entr'axe	105 mm
Jeu latéral	0,1 mm
Poids	0,130 kg
Dimension des galets	∅ 6 long. 8 mm.

Vilebrequin

Tolérance de faux rond	0,02
------------------------	------

Maneton

Diamètre	19,2 mm
Longueur	38 mm

Kick starter

Rapport entre pédale et vilebrequin	1 à 5,01
-------------------------------------	----------

Changement de vitesse

Rapports

1 ^{re} vitesse	12/36 — 0,33
2 ^e vitesse	15/27 — 0,55
3 ^e vitesse	18/24 — 0,75

Rapports finals-Moteur sortie de boîte

1 ^{re} vitesse	1 à 5,47
2 ^e vitesse	1 à 3,28
3 ^e vitesse	1 à 2,43

Transmission primaire

Nombre de dents des pignons	17-31
Rapport	1/1.82

Transmission secondaire

Nombre de dents du pignon de sortie de boîte (préconisé)	14 dents
Nombre de dents préconisé de la couronne arrière :	
avec roue de 600×65	45 dents
avec roue de 300×16	42 dents

Chaines

Primaire

Diamètre des rouleaux	6,35
Largeur intérieure	5,72
Nombre de maillons	42
Pas	9,53

Secondaire

Diamètre des rouleaux	8,51
Largeur intérieure	7,75
Pas	12,7

Embrayage

Nombre de disques	3
Course de débrayage	3,5
Nombre de ressorts	6
Longueur et tarage	long. libre 23 tarage 12 kg

Carburateur

Marque	GURTNER
Type	V. 18 ou T. 20
Réglage	
Gicleur principal	

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Volant magnétique

Marque	COPREMA-SAFI
Type	145 A.M.C. - 2 temps
Puissance	40 watts - volt. : 12 v. de 17 à 15%
Cône	2 mm 5 avant P.M.H.
Avance	Décollage des contacts :
Ecartement des contacts du rupteur	l'index sur le rotor et le stator étant en fa- ce l'un de l'autre.

Bougie recommandée

Type

AC 42,5 L - Marchal
34 S et M 33 —
Gergovia 614 X

Ampoules diverses

Phare-code

F ou AR

12 volts - 36 watts

12 volts - 3 watts

Consommations

Essence

Huile

2,4 lit. aux 100 km.

7% SHELL 2 T.
MOTOR OIL

(en rodage 10%)

Poids du moteur complet

17 kg 800

Performances

Vitesse en palier

Après rodage

de croisière : 65 km/h

maximum : 80 km/h

Capacités

Contenance du carter moteur

Qualité d'huile à utiliser

1,2 litre

SHELL X 100

20.20 W

Dimensions des divers roulements à billes et à aiguilles

Vilebrequin

1 de 20×47×14
à billes

1 de 20×42×18
à aiguilles

1 de 17×40×12
à billes

1 de 15×21×12
à aiguilles

1 de 20×47×14
à billes

1 de 15×35×11
à billes

Boîte de vitesses

Arbre primaire

Arbre secondaire

9 de $\varnothing = 8$

2 de $\varnothing = 5$

12 de $\varnothing = 4,76$

29 de 2,5×19,8

13 de 6×8

Billes d'entraînement des pignons

Billes verrouillage des vitesses

Butée à billes

Aiguilles pignon primaire

Galets de bielle

PÉRIODICITÉ DU GRAISSAGE

a) Mélange HUILE-ESSENCE

Employer toujours, pour votre mélange, l'huile **SHELL 2 T. MOTOR OIL** qui se mélange instantanément à l'essence sans aucun brassage. **SHELL 2 T. MOTOR OIL** est une huile spécialement préparée pour prolonger la vie de votre moteur ; elle est vendue en bidon de 2 litres avec bouchon doseur, ou en boîte de 350 cm³.

Introduire d'abord l'essence dans le réservoir et ajouter la quantité d'huile **SHELL 2 T. MOTOR OIL** nécessaire.

- Pour la période de rodage : 10 % soit 1/2 litre de **SHELL 2 T.** pour cinq litres d'essence.
- Après rodage : 7 % soit 350 cm³ de **SHELL 2 T.** pour cinq litres d'essence.

b) VIDANGE

La contenance du carter est de 1/2 litre d'huile **SHELL X. 100 - 20/20 W.**

Après les 250 premiers kilomètres, vidanger le carter, le moteur étant chaud et introduire dans le carter 1/2 litre d'huile **SHELL X. 100 - 20/20 W** neuve. **ATTENTION**, la vidange s'effectue uniquement en dévissant le bouchon situé à l'arrière du moteur sous la boîte de vitesses.

Seconde vidange : après 750 km.

Ensuite, vidanger normalement à chaud, tous les 2 000 km.

Il est bon de contrôler, entre deux vidanges, le niveau d'huile, grâce à la jauge prévue à cet effet.

NOTE TRÈS IMPORTANTE

RODAGE

Si vous voulez que votre moteur vous fasse un long usage et vous donne entière satisfaction, il faut que le rodage soit effectué avec beaucoup de soins. Nous rappelons que, durant la période de rodage le pourcentage de **SHELL 2 T. MOTOR OIL** à ajouter à l'essence pour le graissage, est de 10 %, ce pourcentage devant à 7 % en fin de rodage.

1°) **Pendant les 500 premiers km.** : Limiter l'ouverture des gaz de manière à ne pas dépasser 50 km. à l'heure en 3^e (palier ou légère côte).

Eviter toute montée excessive du moteur en régime, même sur place.

Débrayer et passer en vitesse inférieure dès que le moteur donne des signes de fatigue (cognement).

2°) **De 500 à 1 000 km** : Porter progressivement la vitesse à 65 à l'heure en observant les mêmes recommandations.

3°) **De 1 000 à 2 000 km** : Procéder peu à peu à une montée en régime maximum de route en commençant par des pointes très courtes que l'on prolongera peu à peu, au fur et à mesure que le rodage s'effectuera.

Le moteur n'est pleinement libéré et, le rendement intégral, que lorsque 3 000 km. auront été parcourus.

Notre garantie sera sans effet sur toutes pièces grippées ou brisées par suite d'une conduite prématurément poussée ou de l'emploi de lubrifiant autre que **SHELL 2 T. MOTOR OIL** pour mélange à l'essence ; **SHELL X. 100 - 20/20 W** pour huile de graissage de la boîte de vitesses.

GARANTIE. — Nous vous signalons que notre garantie est de 6 mois à compter de la date de livraison et que les termes de notre garantie sont précisés dans le certificat de garantie qui accompagne chaque moteur et que le vendeur doit remettre à l'acheteur.

CONSEILS PRATIQUES

DECALAMINAGE

- Débrancher la bougie.
- Retirer le tube d'échappement.
- Dévisser progressivement et en croix, les 4 écrous de fixation de la culasse.
- Décoller soigneusement celle-ci de son joint.
- Retirer le carburateur en le séparant de la pipe d'admission. Ne pas débrancher les câbles de commande.
- Amener le piston au point mort bas à l'aide du kick.
- Dégager le cylindre en le tirant vers l'avant, il doit glisser sur les colonnettes qui le portent.
- Gratter la calamine qui s'est accumulée dans les lumières d'échappement, dans le fond de la culasse, sur le dessus du piston.

ATTENTION : Ne pas toucher à la calamine qui s'est accumulée dans les gorges du piston, à moins que les segments soient « gommés », ni à celle qui se trouve entre le segment supérieur et le dessus du piston. Cette calamine contribue à l'étanchéité de celui-ci. Laisser également substituer le cordon de calamine situé dans le cylindre au niveau du point mort haut du piston.

— Pour nettoyer la culasse et le piston, utiliser un grattoir en métal tendre afin de ne pas rayer l'alliage léger constituant ces pièces.

— Nettoyer convenablement l'entrée du tube d'échappement. On pourra passer une chaîne à anneaux à l'intérieur ou mieux, brûler la calamine en chauffant le tube à l'aide d'une lampe à souder. Le repeindre avec une peinture résistant à la chaleur.

— Décalaminer également le pot d'échappement.

Le décalaminage de la culasse, du piston, des lumières du cylindre et du tube d'échappement doit se faire seulement lorsqu'on constate une diminution de puissance du moteur ne provenant ni de la carburation ni de l'allumage.

Le pot d'échappement ne sera nettoyé que tous les 2 ou 3 décalaminages.

DEMONTAGE DU MOTEUR

Pour démonter la culasse et le cylindre, voir chapitre « Décalaminage ».

DEMONTAGE DU DISPOSITIF « DOUBLE VERROUILLAGE »

Enlever les 3 écrous qui fixent le couvercle du support, desserrer la vis du serre-cable et les écrous qui fixent la gaine sur le support d'arrêt de gaine ; enlever la fourchette et le dispositif amenant. Retirer ensuite le support de commande ainsi que le support d'arrêt de gaine.

DEPOSE DU PISTON

— Retirer les 2 joncs de verrouillage à l'aide d'une pince à bec f.n.

— Sortir l'axe du piston avec un chasoir et un marteau, en prenant soin de soutenir le piston par derrière pour éviter de rayer la bielle. Il est évidemment préférable d'utiliser un chasse-axe de piston du commerce, ou, à défaut, un serre-joint avec un jeu de cales de bois.

— Repérer la position du piston avant de le retirer.

DEMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

— Retirer le capot de protection du volant magnétique.

— Dévisser l'écrou central (pas normal) ; après avoir débloqué le volant, continuer de dévisser l'écrou qui forme extracteur.

— Retirer le rotor qui est claveté sur le vilebrequin.

NOTA : Le clavetage du rotor du vilebrequin permet d'avoir un accès facile au stator sans décalage de l'avance à l'allumage, comme c'est le cas avec les montages habituels.

— Démonter le stator en dévissant ses 3 vis de fixation.

— Placer le stator dans le rotor pour éviter la désaimantation de ce dernier.

DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE ET DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE

— Vidanger le moteur (en dévissant le bouchon situé à l'AR du moteur sous la boîte de vitesses).

— Retirer la pédale de lanceur, la butée de lanceur et le ressort de rappel (attention à la détente de ce ressort).

— Retirer le flasque côté embrayage renfermant la transmission primaire et l'embrayage, il est maintenu par 5 vis à tête fendue.

— Retirer la butée à billes à la main (pour sortir les billes il suffit d'enlever le jonc que l'on aperçoit à l'intérieur). Au remontage coller les billes à la graisse consistante.

— Sortir d'un bloc de la cage d'embrayage, l'ensemble constitué par les disques d'embrayage, le plateau d'appui et le moyeu central (ce dernier est emmanché sur les cannelures du vilebrequin). Si l'on doit séparer les disques les uns des autres, il faut retirer le jonc qui maintient l'ensemble de ces disques sur le moyeu porte-disques (attention à la détente des ressorts, il est préférable de serrer les disques dans un étau ou entre 2 serre-joints opposés avant de retirer ce jonc).

Pour démonter la transmission primaire, il faut retirer l'écrou immobilisant le pignon démultiplicateur sur l'arbre primaire de changement de vitesse (après avoir rabattu sa rondelle frein).

— Sortir le pignon démultiplicateur qui est monté sur cannelures et retirer la cage d'embrayage, la chaîne et le pignon démultiplicateur ensemble.

ATTENTION : La cloche d'embrayage tourne sur le vilebrequin par l'intermédiaire d'une rangée d'aiguilles roulant sur une bague. Veiller à ne pas égarer ces aiguilles au moment du dégagement de la cloche.

DÉMONTAGE DE LA COMMANDE DES VITESSES ET DU PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE

— Retirer le couvercle du boîtier de commande des vitesses (1 vis et 3 écrous).

— Retirer la fourchette de commande des vitesses en la dégageant de la gorge de la tringle de commande.

— Retirer le boîtier de commande des vitesses et la butée de gaine de commande.

— Rabattre le frein de l'écrou de pignon de sortie de boîte.

— Débloquer l'écrou.

— Retirer la rondelle située contre le pignon de sortie de boîte.

- Dégager soigneusement le pignon et récupérer les 2 ressorts et les 2 billes de positionnement des vitesses.
- Retirer l'entretoise.

DEMONTAGE DU CHANGEMENT DE VITESSE

- Démontez la transmission primaire (voir chapitre précédent).
- Retirer les vis d'assemblage des 2 demi-carters.
- Séparer ces 2 demi-carters l'un de l'autre en les tirant bien en ligne.

NOTA : Il est absolument déconseillé de glisser des outils tels que tournevis, etc..., dans les plans de joint.

On remarque que le vilebrequin et l'arbre primaire ont tendance à rester engagés dans le 1/2 carter gauche, car ils sont montés coulissants sur roulement à aiguilles dans le 1/2 carter droit.

L'arbre secondaire, ou arbre de changement de vitesse, est porté par deux roulements à billes.

Toutefois, il est immobilisé dans le roulement du demi-carter gauche à l'aide d'un circlips. Le demi-carter droit doit donc se retirer en laissant le vilebrequin et toute la pignonnerie en place dans le demi-carter gauche. Faciliter au besoin le décollement des carters en frappant sur leur pourtour avec un maillet.

- Dégager l'arbre primaire du demi-carter gauche en frappant au maillet sur son extrémité.
- Retirer le circlips de l'arbre secondaire et le chasser de son roulement au maillet.

On pourra ensuite retirer les 2 circlips immobilisant les pignons.

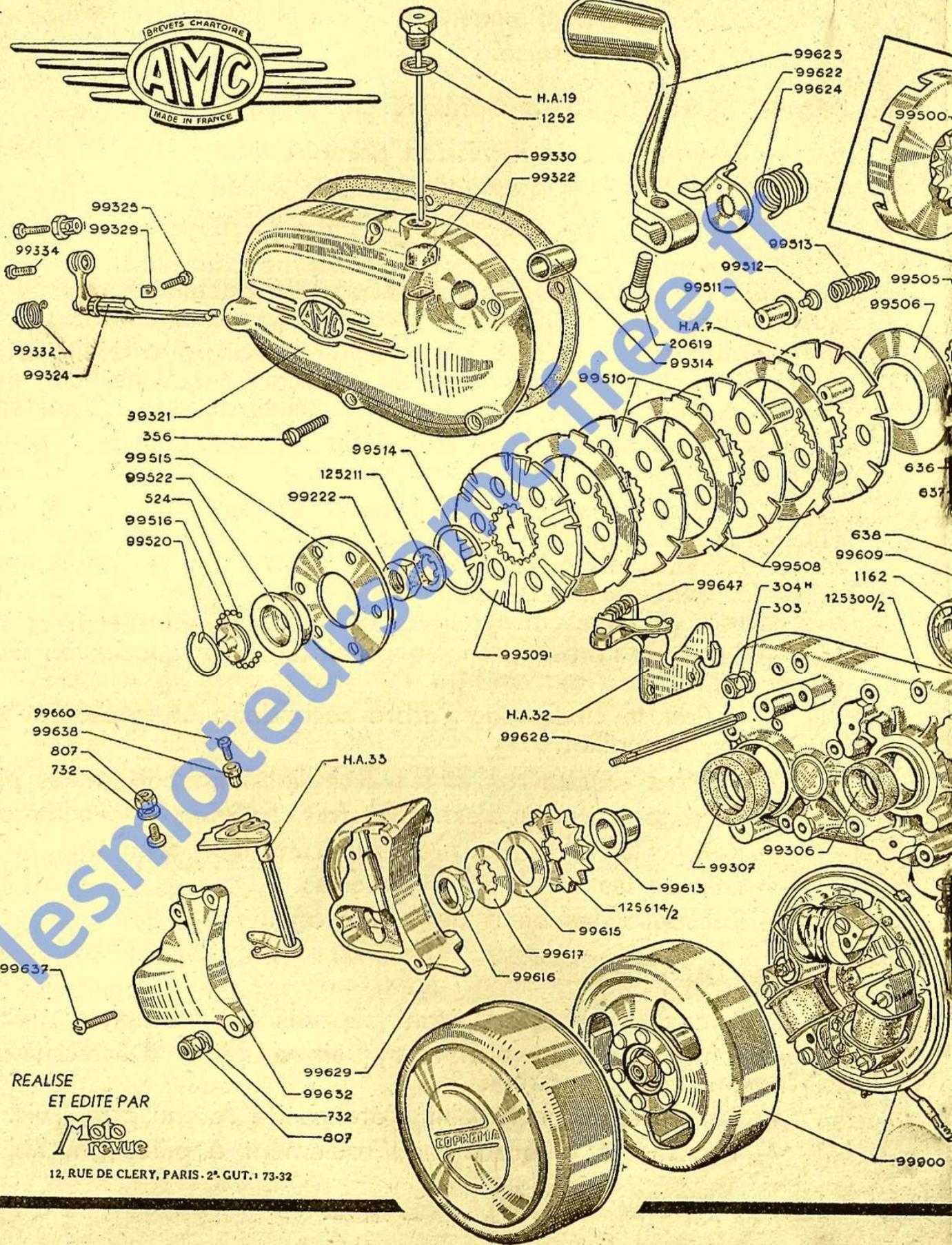
- Dégager, si cela n'est déjà fait, la tringle de commande.
- Retirer les 3 pignons en repérant leur position.
- Enlever les rondelles entretoises.
- Récupérer les billes de verrouillage.

DEPOSE DU VILEBREQUIN

Les deux demi-carters étant séparés (voir chapitre précédent).

- Retirer le pignon moteur (voir chapitre « Décalaminage de la Transmission primaire »).
- Démontez le porte-joint d'étanchéité retenu par 3 vis.
- Chasser le vilebrequin du roulement à billes gauche, soit à

bloc-moteur

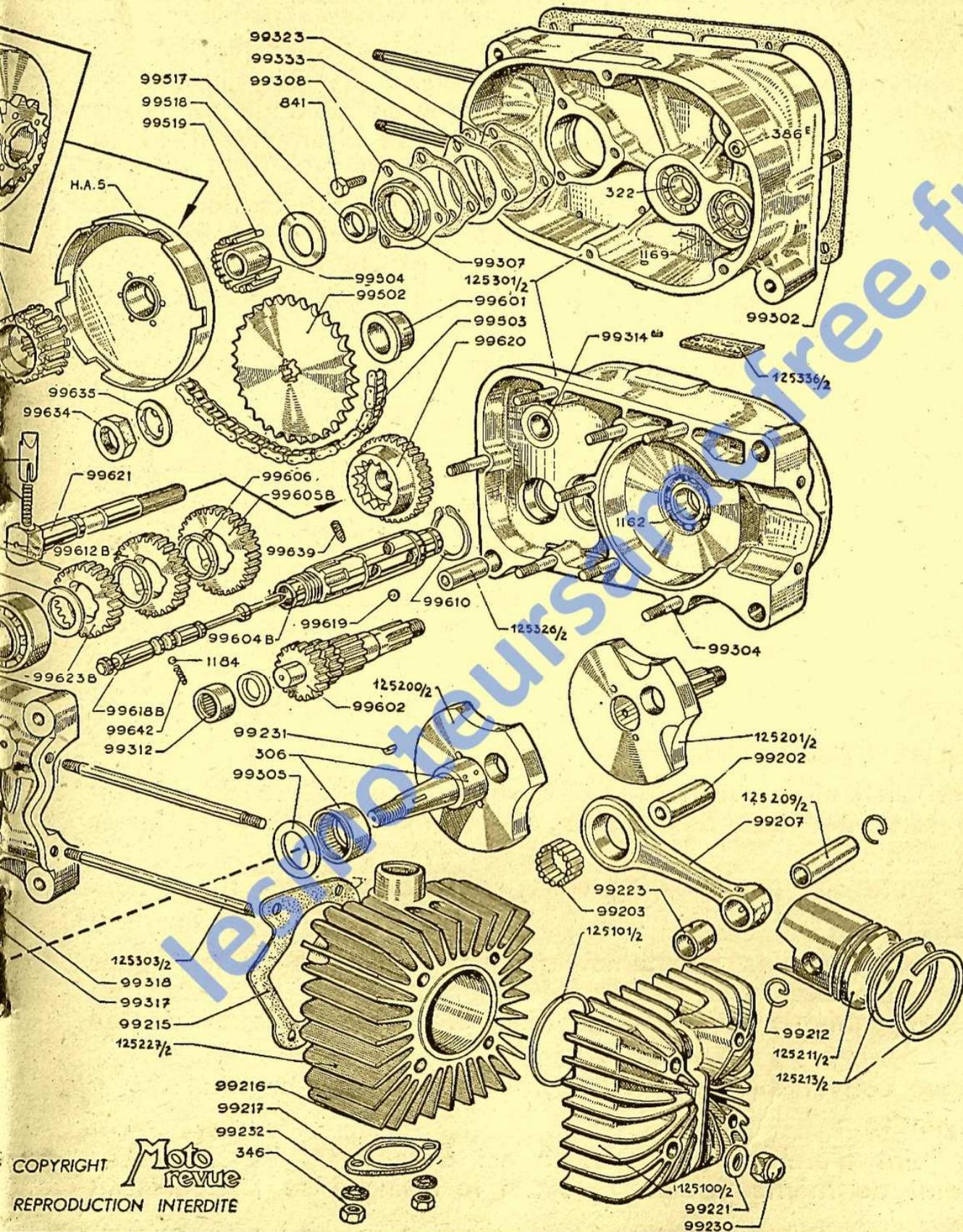


REALISE
ET EDITE PAR

**Moto
revue**

12, RUE DE CLERY, PARIS - 2^e. GUT. 1 73-32

ur 125 cc. deux temps "ISARD"



COPYRIGHT **Moto revue**
REPRODUCTION INTERDITE

l'aide d'une petite presse (en interposant une cale de bois entre l'extrémité du vilebrequin et la presse), soit au maillet.

DEMONTAGE DE L'EMBIELLAGE

Ce démontage est particulièrement délicat. En cas d'usure du pied de bielle il est préférable de demander un échange standard aux ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE, ou à un Agent de la Marque.

La dépose du maneton nécessite, en effet, l'utilisation d'une presse importante et sa repose correcte ne pourra se faire qu'à l'aide d'un marbre de contrôle avec comparateurs à chaud.

Nous donnons, toutefois, à titre indicatif, les précautions à observer pour le remontage de l'embiellage.

- Chauffer dans l'huile à 180° C, les 2 masses de vilebrequin.
- Emmancher le maneton dans une des masses.
- Placer la bielle puis les aiguilles.
- Emmancher la 2^e masse du vilebrequin à la presse ou au balancier, en approchant le plus possible l'alignement idéal.
- Placer les 2 arbres de vilebrequin dans les « V » posés sur un arbre de contrôle ou entre les pointes d'un tour, et vérifier l'alignement au moyen de 2 comparateurs prenant appui le plus près possible des masses du vilebrequin.
- Corriger le faux rond à petits coups de maillet.
- S'assurer ensuite de la libre rotation de la bielle.

REMONTAGE ET CONSEILS PRATIQUES

Pas de difficultés spéciales. Observer l'ordre inverse du démontage. Ne remonter que des pièces absolument propres, les huiler abondamment.

Voici toutefois, quelques conseils qui peuvent être utiles :

— Piston :

Pour remplacer les segments, utiliser 4 lamelles de clinquant qui seront disposées tout autour du piston et sur lesquelles on glissera les segments jusque dans leur gorge sans risquer de les rompre.

Engager convenablement les segments sur leurs ergots.

— Cylindre :

Si le joint d'embase de cylindre est défectueux, le remplacer par un joint de même épaisseur, sinon le cylindre se trouverait à

une fraction de mm. plus haut ou plus bas qu'auparavant, les segments viendraient heurter les cordons d'usure inférieur et supérieur du cylindre (sur un moteur usagé), leurs angles s'arrondiraient et l'on enregistrerait une perte de compression.

— **Pignonnerie :**

La remise en place des pignons se fera en serrant verticalement l'arbre secondaire dans un étau et en plaçant, les uns après les autres, les 3 jeux de 3 billes et les pignons correspondants.

Ces pignons pourront être remontés dans n'importe quel sens.

Toutefois, sur un moteur usagé, il peut être intéressant de profiter du remontage pour les retourner, surtout lorsque l'usure a tendance à coucher légèrement leurs dents.

— **Joints :**

Ne remonter que des joints en parfait état. S'assurer que les plans de joints des carters sont propres et ne portent pas de trace d'outils.

— **Roulements :**

Pour remplacer les roulements usagés, la dépose des anciens roulements et la remise en place des nouveaux, se feront en plongeant les carters pendant quelques minutes dans de l'eau bouillante.

— **Embrayage :**

Maintenir « une garde » de 2 mm. à l'attaque de la poignée de l'embrayage. Si l'embrayage patine, bien que la garde soit correcte, il faut vérifier les ressorts d'embrayage.

Les ressorts démontés et placés debout les uns à côté des autres, sur une surface plane, doivent tous présenter la même hauteur vérifiable à l'aide d'une règle posée à plat sur ces ressorts. Remplacer les ressorts plus bas, ou, provisoirement, les remonter opposés deux par deux en diagonale. Ceci, afin de permettre aux disques de se décoller bien parallèlement les uns par rapport aux autres, au moment du débrayage.

Si les disques se décollent obliquement :

- ou l'embrayage ne débraye pas à fond ;
- ou il patine.

DISPOSITIF « DOUBLE VERROUILLAGE »

Engager la fourchette dans la gorge réservée à cet effet à

l'extrémité de la tringle de commande des vitesses et faire porter l'arbre vertical dans les demi-paliers superposés dans lesquels il pivote.

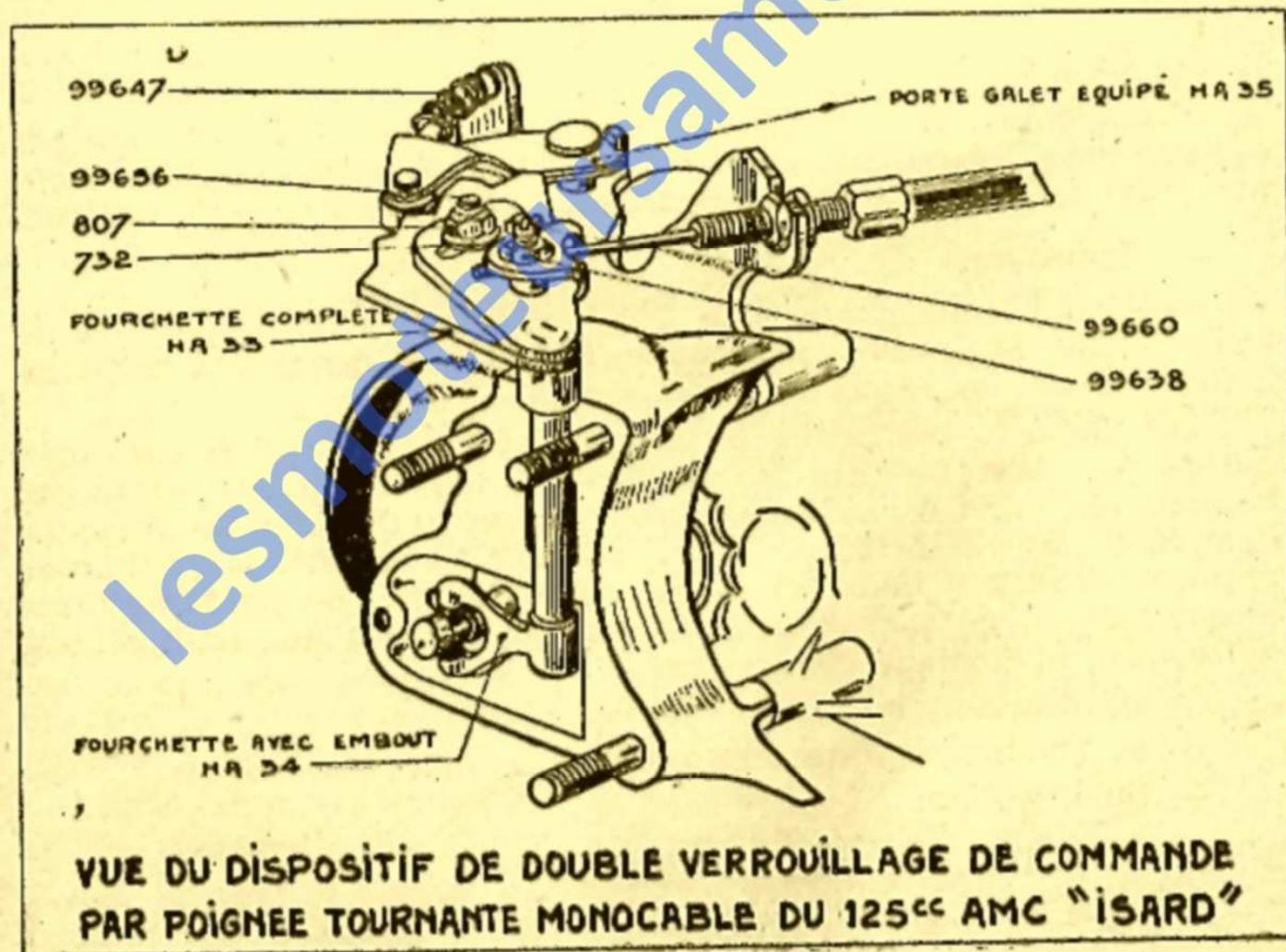
Pour conduire à bien cette opération, on a intérêt :

1° - A placer la tringle sur la deuxième vitesse. Tirer ou pousser pour cela sur la tringle en faisant tourner le pignon de chaîne, soit à la main, soit par la roue arrière si la chaîne est déjà montée.

2° - A pousser fortement sur le galet qui s'oppose à la bonne mise en place de l'arbre de fourchette, le bloquer à fond de course du ressort, avec un fil de fer qui serait enlevé ensuite (si nécessaire).

Placer en dernier lieu le couvercle et fixer le tout avec les écrous.

Mettre en place le câble dans le trou du serre-câble et la gaine dans le support d'arrêt de gaine. Procéder ensuite au réglage des vitesses suivant indications données page 18.



ENTRETIEN - REGLAGES

DECALAMINAGE

Se reporter aux indications qui sont données en tête de chapitre « Conseils Pratiques ».

VOLANT MAGNETIQUE

Le volant magnétique est constitué par deux organes bien distincts, le stator et le rotor.

1) **STATOR** : Le stator groupe un plateau centré sur le carter-moteur et pouvant osciller dans trois mortaises à 120°, concentriques à l'arbre-moteur, les trois bobines destinées à fournir le courant d'allumage et d'éclairage, le rupteur et le condensateur.

2) **ROTOR** : Il représente un volant dont la jante est déportée vers l'intérieur et sur laquelle se trouvent fixées les masses polaires (aimants) qui permettent à l'ensemble ainsi constitué de former volant d'inertie en même temps qu'un organe d'allumage et d'éclairage.

Il coiffe le stator et se trouve bloqué sur cône avec clavette à l'extrémité du vilebrequin par un écrou central vissé à droite. Ce dernier qui tourne librement dans le moyeu du rotor est maintenu prisonnier par un contre-écrou, lequel permet ainsi le déblocage du volant sur son cône, sans l'aide d'un arrache-moyeu.

Les vis « platinées » sont accessibles par les deux ouvertures venues de fonderie dans la toile du rotor et peuvent être vérifiées en cas d'allumage défectueux, mais il est recommandé de ne pas y toucher sans motif sérieux.

Vérifier périodiquement l'écartement des contacts du rupteur. Il doit être de 0,4 mm. à pleine ouverture.

Le réglage de cet écartement s'effectue par un des regards prévus dans le rotor du volant magnétique.

Le réglage de l'avance à l'allumage se pratique de la manière habituelle en introduisant une pige par le trou de bougie.

Les deux repères du volant magnétique (1 sur le rotor, l'autre sur le stator) doivent être en coïncidence, lorsque les contacts du rupteur commencent juste à s'écarter. A ce moment, le piston doit se trouver à 2,5 mm. avant son point mort haut.

On utilisera un repère qu'on aura gravé sur la pige pour repérer cette distance.

Le volant magnétique étant claveté sur le vilebrequin, on obtiendra l'avance à l'allumage exacte, en desserrant les 3 vis de

fixation du stator et en faisant tourner légèrement ce dernier, suivant le cas, dans un sens ou dans l'autre, ce qui est rendu possible grâce aux 3 mortaises à travers lesquelles passent ces vis.

Bien rebloquer les vis une fois que le réglage correct est obtenu.

Le démontage du volant est détaillé dans le chapitre « Conseils Pratiques ». Toutefois nous insistons sur le fait qu'il ne faut absolument pas, au moment du desserrage de l'écrou central, opérer la retenue par le moteur lui-même (mise en prise de vitesse, freinage sur la roue arrière, etc), si l'on ne veut pas risquer de déformer le vilebrequin. Les réparations de volant magnétique devront être confiées à un spécialiste ou au constructeur.

REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Un certain rodage est nécessaire pour que la souplesse désirable de l'embrayage soit atteinte ; elle doit être satisfaisante à partir de 2 500 à 3 000 km.

Le câble reliant la manette de commande du guidon et le levier doit être monté de manière à ne pas permettre le patinage dans la position embrayée et à favoriser au maximum le débrayage lorsqu'on manœuvre bien à fond la manette du guidon.

Il y a donc lieu, lors du montage du câble préalablement fixé à la manette du guidon, de faire glisser le serre-câble mis en place dans le levier jusqu'à ce qu'on sente celui-ci buter intérieurement contre la butée à billes de l'embrayage.

Pour obtenir le meilleur réglage, il y a lieu de pratiquer comme suit :

Après avoir bloqué définitivement le serre-câble (avec deux clés) dévisser la vis de tension en donnant quelques coups de lanceur jusqu'à ce que l'embrayage commence à patiner.

Revisser ensuite de quelques filets la vis de réglage, jusqu'à ce qu'un léger battement soit sensible à la manette du guidon.

REGLAGE DES VITESSES

L'écrou qui bloque le secteur cranté étant desserré, faire appuyer le galet bien à fond dans le cran placé au milieu du secteur (cran le plus profond correspondant à la deuxième vitesse).

Après s'être assuré que la vitesse en prise est bien la deuxième bloquer énergiquement l'écrou.

Si l'opération a été bien faite, le passage des vitesses doit s'effectuer très facilement, moteur en marche. (Voir le dessin p. 16)

QUELQUES RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

Maintenir toujours les ailettes du cylindre et de la culasse

ainsi que le carter du moteur en excellent état de propreté, ceci afin d'obtenir un bon refroidissement.

Décalaminer périodiquement (voir conseils pratiques), vérifier le piston, les segments, l'axe du piston et les joncs de verrouillage.

Il faut apporter les plus grands soins à l'enlèvement et à la remise en place du joint de culasse dont les faces d'appui (cylindre et culasse) doivent être parfaitement nettoyées à l'essence ou au trichlore.

Si le moteur est destiné à être monté dans un cadre de fabrication spéciale, il faudra tenir compte de la position du moteur qui devra se trouver bien d'aplomb, cylindre parfaitement horizontal.

Ceci est indispensable pour obtenir un fonctionnement correct du système de graissage du changement de vitesse.

N O T A

Vous avez trouvé dans notre notice, toutes les indications de réglage, démontage, entretien de notre moteur A. M. C. « ISARD ». Nous tenons cependant à attirer votre attention sur l'importance de la propreté extérieure du moteur qui est une cause de bon rendement ; un cylindre et une culasse aux ailettes encrassées refroidissent beaucoup moins.

Enfin, certaines vérifications périodiques sont nécessaires pour assurer une bonne marche, sans aucun incident.

Tous les 2 000 km. — Vidange de la boîte de vitesses. Vérification des électrodes de la bougie. Ecartement 4/10^e.

Tous les 4 000 km. environ. — Décalaminage des lumières de la tubulure sortie et du pot d'échappement. Nettoyage du carburateur et de son filtre à air.

Tous les 6 000 km. — Vérification rapide du volant magnétique et de l'allumage, avec l'aide d'un spécialiste si nécessaire. En particulier contrôler et régler les contacts du rupteur.

INCIDENTS POSSIBLES DE MARCHE ET LEURS REMÈDES

LE MOTEUR NE PART PAS

Carburateur

Pas d'essence

Robinet fermé

Tuyauterie bouchée

Gicleur bouché

Câble de gaz cassé

Les causes peuvent être :

Allumage

Fil de bougie déconnecté

Bougie encrassée ou à la masse : la nettoyer et régler l'écartement à 4/10^e sinon la remplacer.

Vis. platinées encrassées

Par grand froid :

Ne pas omettre d'utiliser le starter.

Si le moteur est chaud :

Moteur noyé, fermer l'essence, nettoyer la bougie. Ouvrir l'essence et mettre en route, le moteur doit partir.

RETOURS AU CARBURATEUR

Si les retours se produisent également lorsque le moteur est chaud, les causes peuvent être les suivantes :

Arrivée d'essence partiellement bouchée.

Vérifier tuyauterie, gicleurs, et si le petit trou d'air dans le bouchon du réservoir n'est pas obstrué.

LE MOTEUR CHAUFFE ANORMALEMENT

Mélange huile-essence trop pauvre (nous rappelons : 10 % d'huile SHELL 2 T. MOTOR OIL, en rodage ; 7 % après rodage).

Prise d'air au carburateur : vérifier l'étanchéité au joint de fixation de la pipe sur le cylindre.

Gicleurs partiellement bouchés.

Lumières d'échappement calaminées.

Pot ou tube d'échappement encrassés.

Allumage déréglé (trop d'avance ou trop de retard).

Bougie mal adaptée ou encrassée.

MAUVAIS RENDEMENT DU MOTEUR

Lumières d'échappement calaminées.

Pot et tube d'échappement encrassés.

Mélange huile-essence incorrect.

Manque d'avance à l'allumage.

Segments de pistons collés ou cassés.

Fuites au joint de culasse.

Joint d'étanchéité du vilebrequin en mauvais état.

CONSOMMATION EXCESSIVE

Fuites dans la tuyauterie d'amenée d'essence.

Flotteur de la cuve percé.

LE MOTEUR MARCHE EN 4 TEMPS,

c'est-à-dire que pendant 2 temps consécutifs une explosion fait défaut.

Gicleur trop grand.

Bougie encrassée.

Mélange huile-essence contenant trop d'huile.

NOMENCLATURE

DU MOTEUR A.M.C. « ISARD » 125 cc.

REPERE	Quant	DESIGNATION DES PIECES	Observations
		<u>CULASSE</u>	
125100/2	1	Culasse	
125101/2	1	Joint de culasse	
		<u>EMBIELLAGE - PISTON - CYLINDRE</u>	
125200/2	1	Volant manivelle côté volant magnétique	
125201/2	1	Volant manivelle côté embrayage	
99202	1	Mcneton	
99203	13	Galet de 6x8	
99207	1	Bielle	
125209/2	1	Axe de piston 14x44	
125211/2	1	Piston	
99212	2	Jonc d'arrêt axe de piston	
125213/2	2	Segment étanchéité 54x3	
99215	1	Joint de cylindre	
99216	2	Goujon pipe échappement	
99217	1	Joint échappement	
99220	1	Pipe admission	
99221	4	Rondelle découpée de 8	
99222	1	Ecrou d'embrayage	
99223	1	Bague de pied de bielle	
99224	1	Collier pipe admission	
99225	1	Vis de serrage	
99226	1	Joint pipe admission	
125227/2	1	Cylindre fonte	
99230	4	Ecrou borgne de culasse	
99231	1	Clavette disque de 3x13	
99232	2	Rondelle éventail de 8	
346	2	Ecrou de 8	
125211	1	Frein d'écrou d'embrayage	
		<u>CARTER</u>	
125300/2	1	Carter côté volant magnétique	
125301/2	1	Carter côté embrayage	

REPERE	Quant	DESIGNATION DES PIECES	Observations
99302	1	Joint de carter	
125303/2	4	Goujon de culasse	
99304	8	Goujon de carter	
99305	1	Rondelle étanchéité côté volant ma- gnétique	
99306	1	Chromex de 19×36×8	
99307	2	Chromex de 25×42×6,5	
99308	1	Cage porte chromex côté embrayage	
99310	1	Rondelle d'appui chromex côté pignon de chaine	
99312	1	Douille Nadella 15×21×12 D L 1512	
99313	1	Rondelle d'obturation	
99314	1	Bague palier arbre de lancement	
99314 bis	1	Bague palier arbre de lancement	
99315	1	Came du doigt de lanceur	
99316	2	Rivet TR 5×18,5 fixation came	
99317	2	Bouchon de vidange	
99318	2	Joint bouchon de vidange	
99319	1	Tige de jauge	
99321	1	Flasque côté embrayage	
99322	1	Joint du flasque embrayage	
99323	2	Joint de cage porte chromex	
99324	1	Came de débrayage	
99325	1	Vis position came de débrayage	
125326/2	1	Bague de centrage du carter	
99327	1	Circlips intérieur de 40	
99328	1	Circlips intérieur de 35	
99329	1	Frein vis position came de débrayage	
99330	1	Tampon butée	
99333	1	Rondelle étanchéité côté embrayage	
99335	1	Bague étanchéité R n° 8	
215 D	1	Bague Nadella S.16416	
303	8	Rondelle de 7	
304 H	8	Ecrou de 7	
306	1	Roulement Nadella 20 × 42 × 18 sans B. I.	
322	1	Roulement de 17×40×12	
356	5	Vis fixation flasque embrayage	
386 E	2	Bague de centrage flasque embrayage	
841	3	Vis cage porte chromex	
99332	1	Ressort levier de débrayage	
99334	1	Vis du ressort levier de débrayage	
1162	2	Roulement 20×47×14	
1169	1	Roulement 15×35×11	
1251	1	Bouchon de remplissage	
1252	1	Joint du bouchon de remplissage	
125336/2	1	Plaquette indication graissage	
99337	2	Rivet fixation plaquette	

REPÈRE	Quant	DESIGNATION DES PIÈCES	Observations
<u>TRANSMISSION - EMBRAYAGE</u>			
99500	1	Pignon de chaîne primaire	
99501 B	1	Cage d'embrayage	
99502	1	Pignon démultiplicateur	
99503	1	Chaîne primaire	
99504	1	Bague tourillon pignon de chaîne	
99505	1	Moyeu porte disques	
99506	1	Flasque d'embrayage	
99508	3	Disque entraîneur	
99509	2	Disque d'embrayage ép. 2,5	
99510	2	Disque d'embrayage ép. 1	
99511	6	Cage d'embrayage	
99512	6	Embout	
99513	6	Ressort d'embrayage	
99514	1	Jonc de retenue des disques	
99515	1	Flasque poussoir	
99516	1	Poussoir central	
99517	1	Entretoise roulement vilebrequin	
99518	2	Rondelle de flanc pignon de chaîne	
99519	29	Aiguilles de 2,5x19,8	
99520	1	Jonc de poussoir central	
99521	6	Rivet TR de 3x16	
99522	1	Cuvette du poussoir	
524	12	Bille de 4,76	
99524		Rondelle de calage (cuvette)	
<u>BOITE DE VITESSES</u>			
99601	1	Entretoise sur arbre primaire	
99602	1	Arbre primaire	
99604 B	1	Arbre secondaire	
99605 B	1	Pignon fou de 1 ^{re}	
99606	2	Entretoise pignon fou	
99609	1	Rondelle d'appui roulement	
99610	1	Circlips extérieur de 22	
99611	1	Circlips extérieur de 15	
99612 B	1	Pignon fou de 2 ^e	
99613	1	Entretoise pignon de chaîne	
125614/2	1	Pignon de chaîne	
99615	1	Rondelle de flanc pignon de chaîne	
99616	1	Ecrou de pignon de chaîne	
99617	1	Frein d'écrou pignon de chaîne	
99618 B	1	Tringle de commande des vitesses	

REPERE	Quant.	DESIGNATION DES PIECES	Observations
99619	9	Bille de 8	
99620	1	Pignon de lancement	
99621	1	Arbre de lancement	
99622	1	Bulée du lanceur	
99623 B	1	Pignon fou de 3 ^e	
99624	1	Ressort de rappel du lanceur	
99625	1	Lanceur	
99628	2	Goujon support de commande des vitesses	
99628 bis	1	Goujon support de commande des vitesses	
99629	1	Support de commande des vitesses	
99631 B	1	Fourchette commande des vitesses	
99632	1	Couvercle du support	
99634	1	Ecrou arbre primaire	
99635	1	Frein d'écrou arbre primaire	
99638	1	Serre-câble	
99639	1	Vis d'arrêt	
99641	1	Ecrou du levier	
99642	2	Ressort de bille d'encliquetage	
636	1	Doigt du lanceur	
637	1	Ressort du doigt de lanceur	
638	1	Goupille du doigt de lanceur	
99660	1	Vis de Blocage du câble	
732	4	Rondelle de 6	
807	4	Ecrou de 6	
1184	2	Bille d'encliquetage  5	
20619	1	Vis du lanceur	
H. A. 33	1	Fourchette complète	
H. A. 34	1	Fourchette avec embout	
H. A. 35	1	Porte galet équipé	
99647	1	Ressort du galet	
99656	1	Vis C. E. de 6x15	
25418	1	Rondelle éventail de 6	
CARBURATION - ALLUMAGE			
99900	1	Volant magnétique	
99901	1	Bougie de 14 Pas 1,25	
125902/2	1	Carburateur	

lesmoteursamc.free.fr