

AMAC

Modèles et Prix

Pour déterminer le modèle, il suffit de consulter notre tableau complet de réglage chez un de nos 200 stockistes dépositaires. Toutes les motos françaises en circulation depuis 1928 y sont indiquées avec les réglages déterminés par nos ingénieurs. En cas de doute, nous écrire directement la marque, année, cylindrée, genre, et autres caractéristiques connues de la machine.

PASSAGE DES	TYPES DE CARBURATEURS					PRIX COMPLETS AVEC MANETTES ET FLEXIBLES	
	GENRE D'ATTACHE AU MOTEUR					Carburateur à commande DOUBLE (correcteur)	Carburateur à commande SIMPLE (sans correct.)
	Emmanchement sur pipe d'admission cylindrique d'un diamètre extérieur de						
	19 ^m / _m	22 ^m / _m 2	25 ^m / _m 4	28 ^m / _m 6	31 ^m / _m 7		
12 16,65	41/-	41/-	41/-	(aluminium)			120 frs.
16,65	40/-	40 MSX	40 MSX	(bronze)			165 frs.
16,65 18 25 19,85		4/001 4/011 4/021	4/002 4/012 4/021	(à aiguille) 4/120 4/130		4/003 4/013 4/023	190 frs.
20,65 22 2			5/001 5/011	5/002 5/012	5/145	5/004 5/014	210 frs.
23,8 25,4 27				6/001 6/011	6/002 6/012 6/022	6/004 6/014 6/024	235 frs.
27,8 28 6 29,4 30,2					29/001 29/011	29/004 29/014 29/024 29/034	305 frs.

SUPPLÉMENTS

- 1) Piston injecteur de reprise 50 fr.
- 2) Double cuve de course 70 —
- 3) Une poignée tournante 60 —

FACULTATIFS

- 4) Deux poignées tournantes 90 —
- 5) Filtre à air intégral 30 —

CARBURATEURS

SÉCIAUX

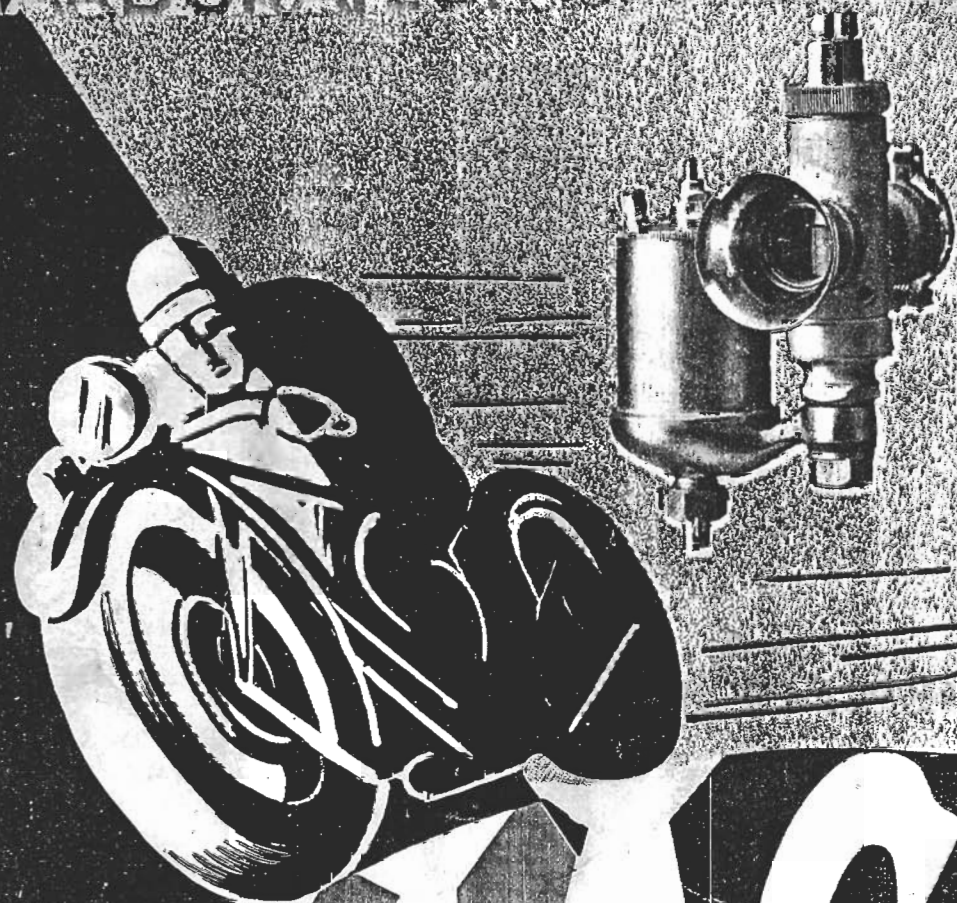
- 1) A tendeurs de câble séparés 5 fr.
- 2) A corps horizontal pour admission
des gaz inclinée 10 —
- 3) A attache par bride deux goujons **gratuit**
- 4) A commandes par leviers directs pour
canots, moteurs fixes, etc. **gratuit**

Société Anonyme AMAC

40, Rue de Villiers et 1, Rue Gravel - PARIS-LEVALLOIS

Tél. : Pereire 06-02 R. C. Seine 233.095 B. Télégr. Carbuamac-Levallois

CARBURATEUR POUR MOTOS



LE CARBURATEUR DES RECORDS

Les Modèles 1932

Aux carburateurs de série à aiguille qui circulent déjà dans le monde à plus de 500.000 exemplaires et sont par conséquent bien connus du public, nous n'avons apporté cette année que quelques perfectionnements de détails.

On trouvera plus bas leur description sommaire et le principe de leur fonctionnement.

Pour les carburateurs spéciaux de course, qui ne comportent pas d'aiguille de freinage, demander la notice spéciale.

Les carburateurs ultra légers pour vélomoteurs et petites motos, bien qu'indiqués plus loin dans notre tableau des prix sont également décrits dans une notice séparée.

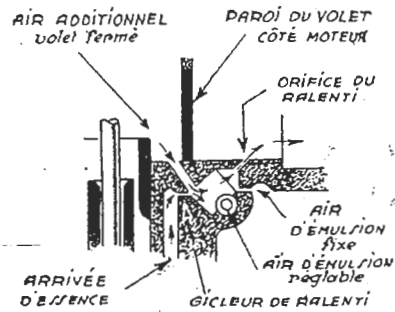


Fig. 1

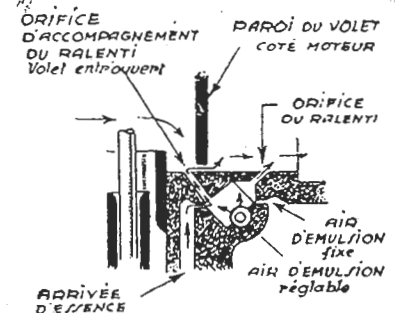


Fig. 2

Carburateurs à aiguilles

La cuve à niveau constant (R. fig. 3) est du type habituel avec flotteur (T) et pointeau direct à tête renversée (U) (arrivée d'essence par le bas). La chambre de mélange (A) comporte un gicleur principal noyé (P) suivi d'un deuxième gicleur (O) dans lequel se déplace une aiguille profilée (C). D'autre part, un gicleur de ralenti fixe (J) émulsionné par une prise d'air (L) réglable au doigt aboutit au passage d'air principal par 2 orifices séparés (M) et (N) au deçà et au delà du volet des gaz (B).

Les commandes sont représentées

par le volet des gaz évidé (B) sur lequel est fixée par une goupille l'aiguille profilée (C), et par le volet d'air (D) coulissant à l'intérieur du premier du côté de la prise d'air.



Fonctionnement

Pour toutes les petites ouvertures du volet (jusqu'à 1/8^e environ), on règle la richesse du mélange à l'aide de la vis moletée extérieure qui freine plus ou moins l'air d'émulsion du ralenti. En général, cette vis est ouverte d'un tour environ. Le chemin suivi par les gaz est indiqué sur les figures 1 et 2 dont les légendes sont suffisamment explicites.

Pour les ouvertures du volet entre le 1/8 et le 1/4, le gicleur d'aiguille commence à débiter, mais comme à cet endroit l'aiguille est encore cylin-

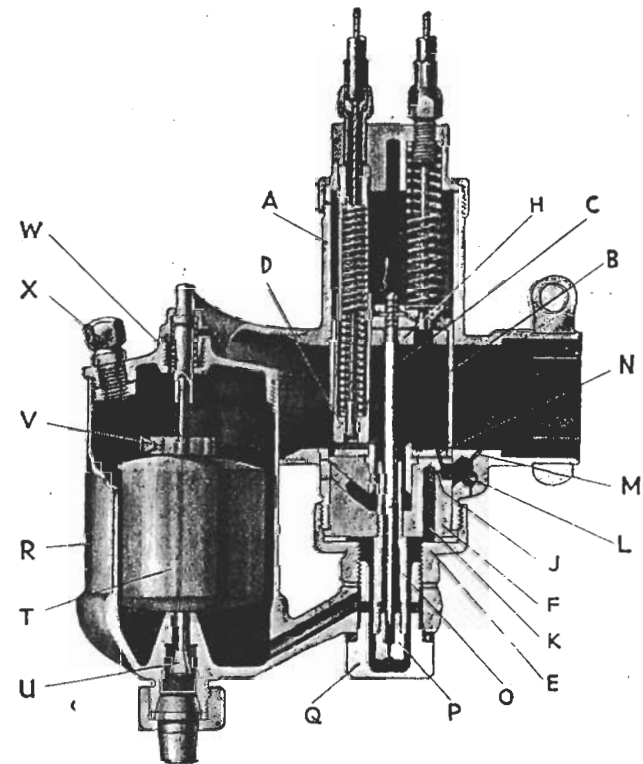


Fig. 3

drique. l'étranglement de l'essence ne change point. Pour obtenir la richesse correcte, il suffit de faire varier la succion sur le gicleur en changeant la coupe en sifflet du volet des gaz, côté entrée d'air (voir fig. 4). Les numéros des volets courants (3, 4 ou 5) indiquent le degré de coupe, les plus forts numéros donnant le plus d'air.

Au delà du $1/4$ et jusqu'aux $3/4$ d'ouverture du volet, c'est la partie conique de l'aiguille qui, en suivant les déplacements du volet des gaz, étrange plus ou moins l'arrivée d'essence. La richesse voulue s'obtient donc en remontant ou en élevant l'aiguille par rapport au volet. Cinq positions sont possibles (goupille de fixation au cran 1, 2... ou 5). Bien entendu, plus basse est l'aiguille, plus le mélange est pauvre. Enfin, quand le volet est ouvert de plus de $3/4$, l'aiguille est suffisamment sortie pour ne plus étangler du tout l'arrivée d'essence; le débit d'essence n'est plus contrôlé que par les dimensions du gicleur principal noyé (« P » fig. 3). Le numéro de celui-ci, marqué sur une des faces, correspond précisément au débit en centimètres cubes par minute sous une aspiration donnée.

On voit par là qu'on peut sans crainte d'augmenter la consommation, adopter le gicleur principal qui donne la plus grande vitesse possible en côte par exemple, à plein gaz, puisque, grâce à l'aiguille, on retrouve aussitôt, à toutes les allures réduites, le mélange pauvre qui permet la plus faible consommation. L'apparente complication du carburateur simplifie énormément le réglage, puisque chaque élément de réglage correspond à une position d'ouverture du volet des gaz bien déterminée. Notre notice spéciale (F. 111) donne d'ailleurs à ce sujet tous les renseignements utiles et nous n'y reviendrons pas ici.

On trouvera aussi sur nos tableaux de réglages ceux déterminés par nos ingénieurs pour toutes les marques existantes. Nous pouvons livrer sans aucune hésitation l'appareil exactement réglé pour n'importe quelle machine, pour peu qu'on nous en donne la marque, la cylindrée, le genre et l'année de sortie.

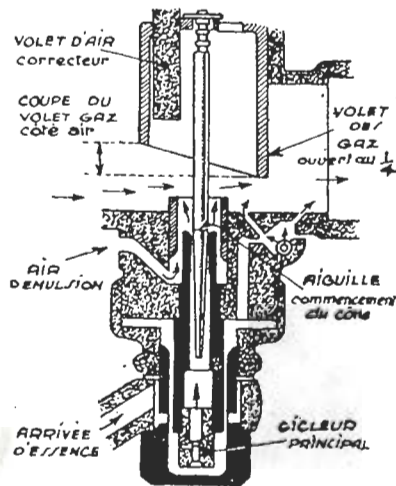


Fig. 4

Carburateurs à pompe d'injection

Sont à recommander vivement pour tous les moteurs, tourisme ou sport, auxquels on veut assurer le maximum de souplesse en ville et d'énergie à la reprise.

Presque tous les moteurs actuels ont, en effet, à faible vitesse, lorsqu'on ouvre brusquement la manette, une certaine période d'hésitation, d'étouffement extrêmement désagréable, due au manque momentané d'essence.

Notre nouveau dispositif de piston injecteur constitue dans ce cas une véritable révélation. En annulant l'inertie de l'essence, il rétablit instantanément l'équilibre du mélange et assure des démarrages et des accélérations d'une netteté et d'une nervosité inconnues jusqu'à ce jour. En principe il est constitué par un petit piston (fig. 5) muni d'un clapet à bille et appuyé par un ressort contre l'extrémité de l'aiguille de freinage.

Quand on ferme la manette, l'aiguille abaisse le piston, le clapet s'ouvre et l'essence emplit le cylindre entre piston et gicleur d'aiguille. Quand on ouvre à nouveau les gaz, le ressort se détend, le clapet se referme et le piston injecte, par le gicleur d'aiguille, une quantité d'essence exactement déterminée.

Le dispositif de piston injecteur peut être fourni avec tous les modèles de carburateurs AMAC à aiguille depuis fin 1929. Supplément fr. : 50

Pour transformation de carburateurs en circulation, l'ensemble des pièces nécessaires; y compris la cuve spéciale, peut être fourni au prix de fr. : 100

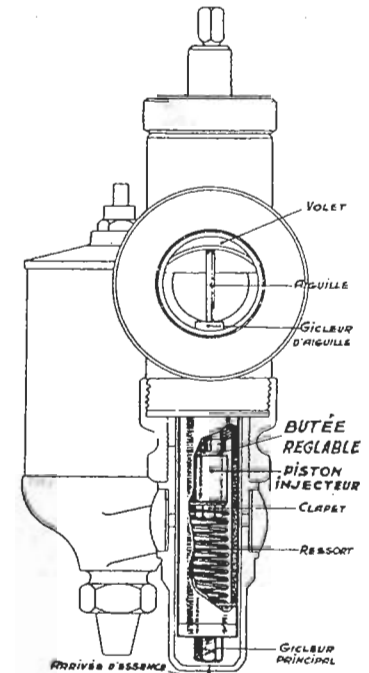


Fig. 5

AMAC

L'Épurateur d'air

"AMAL"

Malgré son prix d'achat très modique est un instrument scientifique d'une efficacité presque absolue. Nous pouvons fournir d'innombrables témoignages de clients qui ont, de par son emploi, constaté une durée beaucoup plus grande de leur moteur entre chaque révision, et un silence et une régularité de marche nettement améliorés. Il est donc incontestable qu'il se rembourse lui-même au décuple au bout de quelques mois, sans même tenir compte de l'économie d'essence et d'huile réalisée par un moteur en meilleur état.

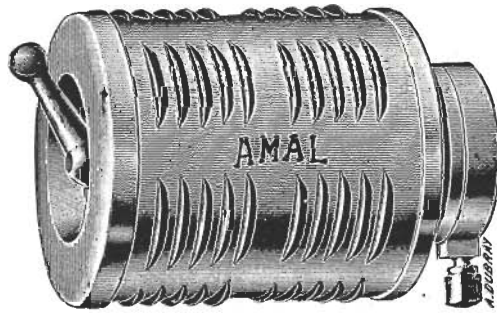


Fig. 7

Il se fait en deux modèles : « S » à filtre soie, et « M » à filtre métallique ultra fin, tous deux ayant 102 mm. de long et 72 mm. de diamètre.

Le modèle « S » à soie plissée, montée sur ressort vibratile à spires caoutchoutées, et protégé contre les retours de flamme par un système à doubles soupapes automatiques, est d'une efficacité supérieure à 99 %.

Malheureusement ses dimensions réduites empêchent d'en recommander l'emploi sur carburateurs de plus de 22 mm. de passage ou sur les moteurs à deux temps à graissage par mélange.

Dans ces deux cas, le modèle « M » dont l'efficacité est encore de près de 95 % donnera complète satisfaction même sur les routes les plus poussiéreuses.

Après avoir revissé l'épurateur en lieu et place de la prise d'air ordinaire, il est indispensable de réduire le gicleur principal du carburateur dans la proportion suivante :

Carburateur jusqu'à	Modèle « S »	Modèle « M »
17 m/m	5 %	0
20 m/m	10 %	5 %
22 m/m	15 %	5 %
25 m/m	25 %	10 %
— de plus de 25 m/m	—	15 %

Prix de l'épurateur seul Modèle S ou M 36 Fr.

Raccord coudé à 90°, 60° ou 30° quand l'encombrement ne permet pas le montage direct 12 Fr.

AMAC

Commandes par poignées tournantes

"AMAL"

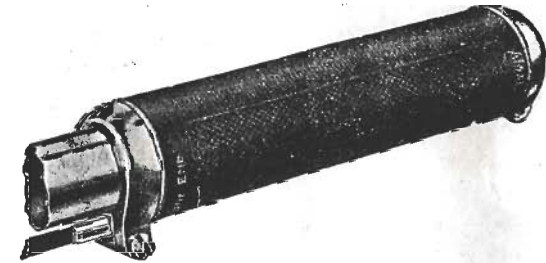


Fig. 6

Nul ne connaît toutes les joies de la motocyclette... s'il n'a pas essayé ces poignées tournantes dont la facilité de manœuvre, la douceur et la précision sont garanties par des années d'expériences, et appréciées par des centaines de milliers de motocyclistes.

Le montage se fait en quelques instants sur n'importe quel guidon, en lieu et place de n'importe quelle manette.

Nous recommandons une poignée à droite pour les gaz, et une à gauche pour l'avance variable ou l'air du carburateur; mais on peut se contenter d'une seule poignée pour les gaz, en conservant la manette simple pour l'air et en adoptant, du côté gauche, une fausse poignée fixe symétrique de la précédente.

Spécifier le diamètre exact du guidon (22 mm., 25 mm. ou 25 mm. 4), la longueur droite disponible (127 ou 167 mm.) et le sens d'ouverture choisi (vers l'intérieur ou l'extérieur) :

- La poignée tournante courte (127 mm.) Fr. 58. »
- La poignée tournante longue (167 mm.) 63. »
- La fausse poignée fixe (127 ou 167 mm.) 12. »

