

Carbureteur "AMAC"

Départ instantané. — Marche parfaite à 4 kilomètres à l'heure.

POINTS PRINCIPAUX

Pointeau inversé. Agitateur sur le couvercle du niveau constant. Gicleur à un seul trou. Vaporisateur à plusieurs trous. Étrangleur de gaz graduel. Aspiration directe. Passage de l'air à travers des toiles métalliques. Commande des câbles sans coudes, du côté du carbureteur comme du côté des manettes.

CARBURATION & ÉTRANGLEUR

Ces valves ne donnent aucun des ennuis habituels de coincage, elles sont indépendantes l'une de l'autre et commandées par 2 câbles Bowden indépendants.

L'ÉTRANGLEUR ferme parfaitement les gaz et graduellement, il est donc possible de faire marcher le moteur à très petite vitesse.

La valve d'admission d'air est réellement un adaptateur variable ou rétrécisseur parce que cette valve en fermant graduellement son admission réduit la surface au-dessus du vaporisateur, mais de telle manière



cependant, que l'arrivée de l'air donne toujours une bonne vaporisation.

De ceci et du principe de vaporisation résultent l'augmentation de vitesse et la souplesse des moteurs munis de carbureteurs "AMAC".

Comme la vitesse de l'air est toujours constante, l'essence liquide n'est pas entraînée dans le moteur lorsqu'il fonctionne à petite vitesse, car l'action de vaporisation existe toujours.

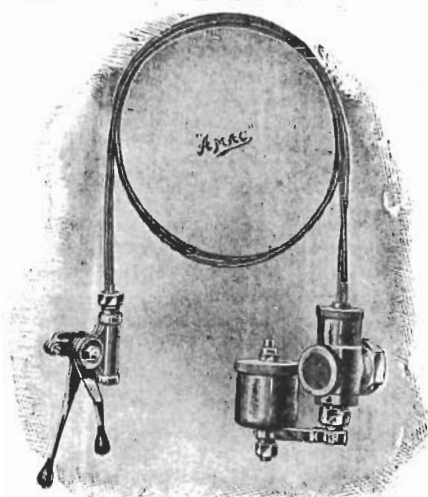
Chambre du Niveau Constant et Gicleur

Le pointeau est inversé possède une surface de contact 3 fois plus grande que celle des pointeurs ordinaires; l'usure est donc insignifiante et n'a pas à être considérée.

Un autre avantage de ce type de pointeau est que la tendance à noyer le carbureteur sur route cahoteuse n'est pas aussi grande que dans les modèles ordinaires. Il n'y a ni contrepois ni pivots de contrepois, il n'y a donc pas d'usure et il en résulte qu'aucun réglage du niveau n'est nécessaire après que le carbureteur a été employé sur route pendant quelques centaines de kilomètres.

Le gicleur est facilement démontable et quatre gicleurs de réglage ainsi qu'un gicleur d'essai spécial sont fournis avec chaque carbureteur. Ce gicleur d'essai de niveau est fourni avec chaque carbureteur parce que le niveau dans la chambre de mélange des gaz se trouve juste au-dessous des trous du vaporisateur qui fait partie de cette chambre.

Bien remarquer que le sommet du gicleur proprement dit, fixé à la chambre de mélange des gaz, se trouve en dessous du niveau de l'essence. Naturellement ce niveau est exactement réglé avant que le carbureteur quitte nos ateliers, et restera toujours correct si l'on n'y touche pas.



COMMANDE DU CARBURETEUR

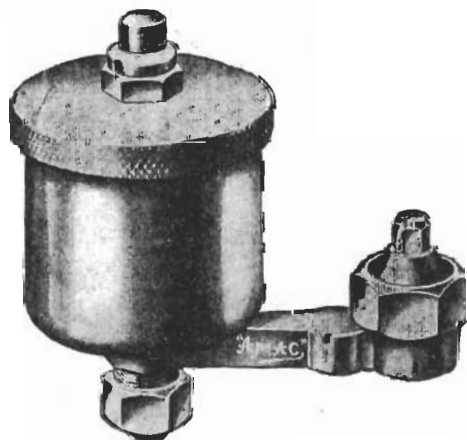
Le câble Bowden qui fait agir les valves du carbureteur exerce toujours une traction directe soit du côté du carbureteur soit du côté du guidon, ce qui a pour résultat d'éviter tout coude et toute cristallisation du câble; il n'y a donc pratiquement à craindre ni cassure ni aucun ennui de réparation.



Le fonctionnement de la commande est lui-même très simple et comporte un moyen de régler les câbles facilement.

Ces câbles doivent être ajustés après que le carbureteur est en place, car les cordes empêchent le bon fonctionnement.

La meilleure manière de procéder est de mettre les leviers dans la position fermée, desserrer l'écrou ajustable de la commande et supprimer tout flottement dans les transmissions, puis serrer l'écrou de nouveau.



PRIX :

N° 25. — Pour motocyclettes légères. Avec transmissions de 0^m90.

61 fr. 60

— 25 A. — *Le même, sans manettes ni transmissions*

49 fr.

— 15. — Pour motocyclettes avec moteur de plus de 70^m d'alésage. Avec transmissions de 1^m20.

67 fr.

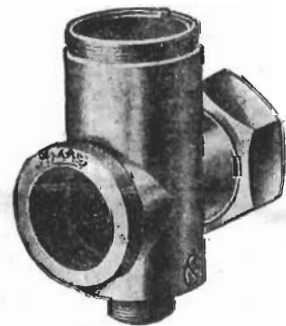
— 15 A. — *Le même, sans manettes ni transmissions.*

50 fr. 30

Pipe d'admission pour moteurs à 2 cylindres (sur n° 15 seulement). Supplément 6 90

CHAMBRE de CARBURATION et VAPORISATEUR

Comme il a déjà été indiqué, la chambre de mélange est établie avec des trous pulvérisateurs spéciaux (dans le modèle n° 15 il y a 5 trous et dans le petit n° 25 il y a 3 trous).



Cette disposition a pour but de donner un bon mélange car il est compréhensible que si l'essence se mélange avec l'air à plusieurs endroits, le mélange sera meilleur que s'il ne se fait qu'en un seul endroit.

L'essence arrive dans un petit passage à travers le gicleur ordinaire.

Ce gicleur règle la quantité d'essence qui entre dans ce passage et comme il est impossible de faire passer une plus grande quantité d'essence par les trous du vaporisateur que celle qui a été introduite par le trou du gicleur, il est facilement visible que les trous du vaporisateur peuvent être faits d'un gros diamètre ce qui évite les nombreux ennuis résultant des orifices bouchés des gicleurs à rainures multiples.

Tout l'air arrive directement dans la chambre de mélange au-dessus du vaporisateur ce qui donne un courant d'air régulier sans aucune perturbation des gaz. Ceci combiné avec le vaporisateur explique la grande puissance obtenue quand on emploie des carbureteurs "AMAC".

Comme il n'existe aucun coude il n'y a pas de retard dans l'appel d'air et l'aspiration du mélange est également plus rapide.

Tout l'air arrive à travers des toiles métalliques, ce qui empêche l'introduction de poussière et de boue dans le moteur, il en résulte qu'un moteur qui doit être nettoyé tous les 1.500 kms. en raison des dépôts de carbone, peut faire deux ou trois fois cette distance si l'on se sert d'un carbureteur "AMAC".

La chambre de mélange des gaz est munie d'un écrou à serrage conique pour fixer le tube d'admission, ce qui permet le démontage rapide de la tuyauterie.

Le diamètre extérieur du tube d'admission est de 28,5^m dans le n° 15 et de 22^m dans le n° 25.