

# LE MOTEUR A.M.C.

LES Ateliers Mécaniques du Centre spécialisés depuis longtemps dans la construction de machines-outils, se sont adjoints voici plusieurs années la fabrication de moteurs à haut rendement pour vélomoteurs et motocyclettes légères. Toutefois une mise au point s'impose à propos de ce « haut rendement », le moteur A.M.C. n'est pas « surmené », c'est très exactement un quatre temps à soupapes en tête dont l'étude a été poussée à tel point qu'il développe une puissance remarquable doublée d'une grande longévité, ses organes ne sont absolument pas soumis à un travail anormal.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de secret ou de hasard heureux ou malheureux dans la fabrication d'un moteur, et surtout d'un quatre temps. Il existe seulement de très bons moteurs et d'autres, disons, un peu moins bons. Et tous les constructeurs à peu près sans exception, sont arrivés, après beaucoup d'efforts, à mettre sur le marché des moteurs satisfaisants ; celui qui nous intéresse aujourd'hui occupe une très bonne place parmi les meilleurs. Il est certain qu'après démontage, nous avons dû admettre que c'est le 125 le plus perfectionné et le plus soigné, que nous ayons jamais vu. Tout a été calculé, pesé, étudié à fond avec soin qui, parfois même, peut paraître superflu.

La forme des pièces constituant les cariers, est d'une complexité invraisemblable, des quantités de tuyauteries, de raccords de graissage, de bagues, etc., sont venues prisonnières de fonderies.

L'emploi de gros roulements à billes et à aiguilles est généralisé au maximum, le prix de revient semble avoir été le dernier des soucis du constructeur qui s'est ingénié semble-t-il à additionner les solutions « de luxe » et ceci pour des pièces quelquefois insignifiantes, en apparence. Il suffira à nos lecteurs de jeter un coup d'œil rapide sur les planches descriptives qui vont suivre pour qu'ils se rendent compte du nombre impressionnant des pièces qui entrent dans ce moteur, sur lequel « tout est démontable », nous sommes loin ici de la méthode ultra-moderne d'origine américaine qui consiste à fabriquer des organes soudés ou sertis (pompes, boîtiers d'engrenages, etc...), rendus, de ce fait, rigoureusement indémontables.

Bien au contraire, le démontage du moteur A.M.C. est grandement facilité par la conception même de ses différents organes (kick, changement de vitesses, etc...) qui peuvent être démontés sans déposer le moteur de la machine.

À la vérité, il n'existe que deux types de moteur A.M.C. : le bloc moteur 108 cc à culbuteurs, changement de vitesses à trois rapports commandés par levier classique, et le bloc moteur 125 - 150 cc construit successivement dans les séries

A B et C, qui possède quatre vitesses par sélecteur. La cadence de production actuelle est de 530 moteurs par mois.

★

Rappelons à nos lecteurs les performances réalisées par les machines équipées de moteurs A.M.C. au dernier Bol d'Or, qui pulvérisèrent littéralement les anciens records.

Trois machines au départ, trois à l'arrivée et aux trois premières places !

En catégorie 175 cc Marcel Pahin se classe premier avec une AUTOMOTO équipée d'un 150 cc, il parcourt 1.571 km à plus de 65 km à l'heure de moyenne.

En catégorie 125, les deux premières places sont remportées respectivement par Mathieu et Valeyre, tous les deux sur GIMA. Cet éclatant succès explique pourquoi le moteur A.M.C. a été choisi, jusqu'à présent, par huit constructeurs et nous trouvons parmi eux les plus anciennes marques françaises. C'est la consécration certaine de la qualité de cet étonnant petit moteur.

R. B.