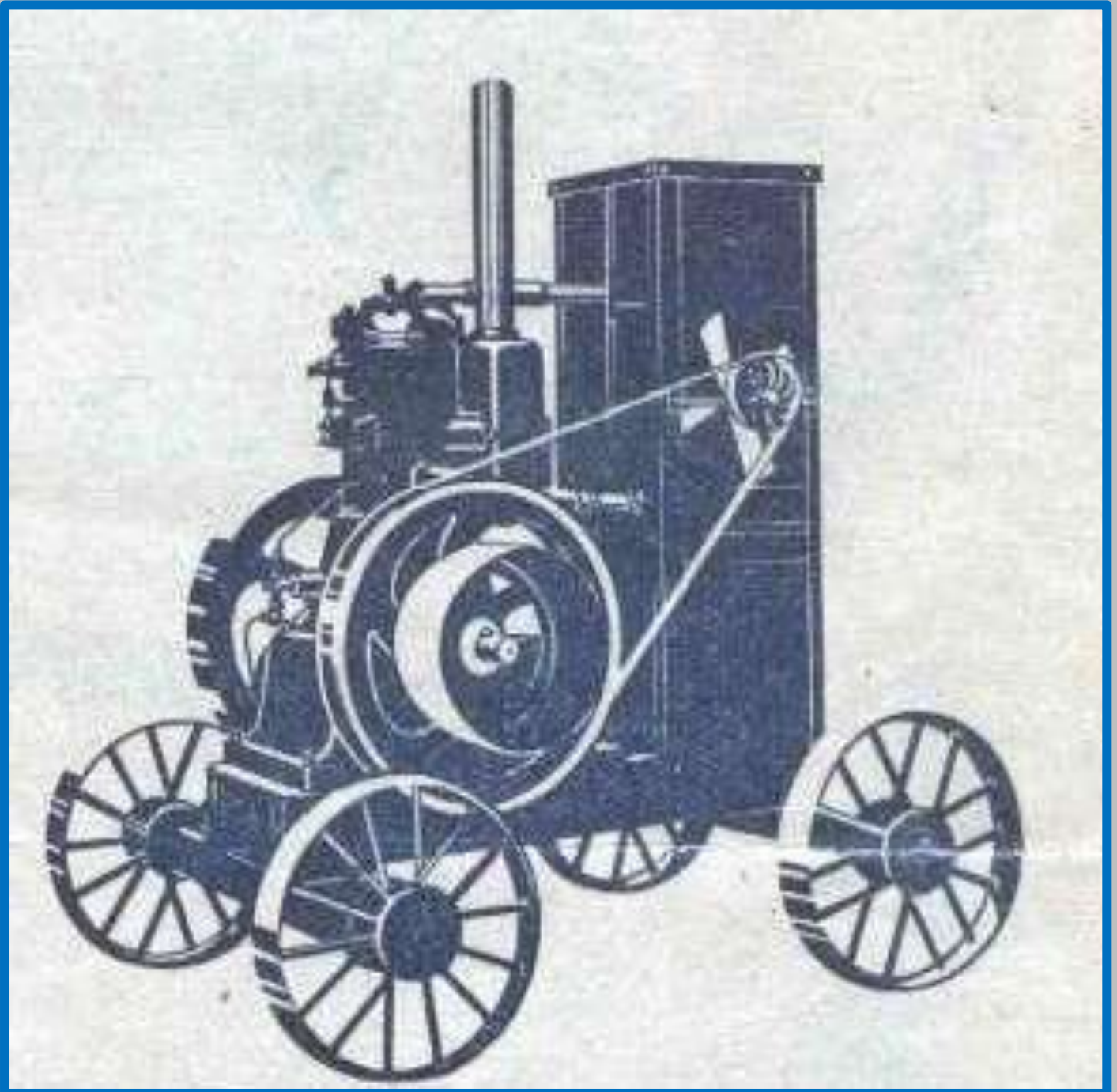
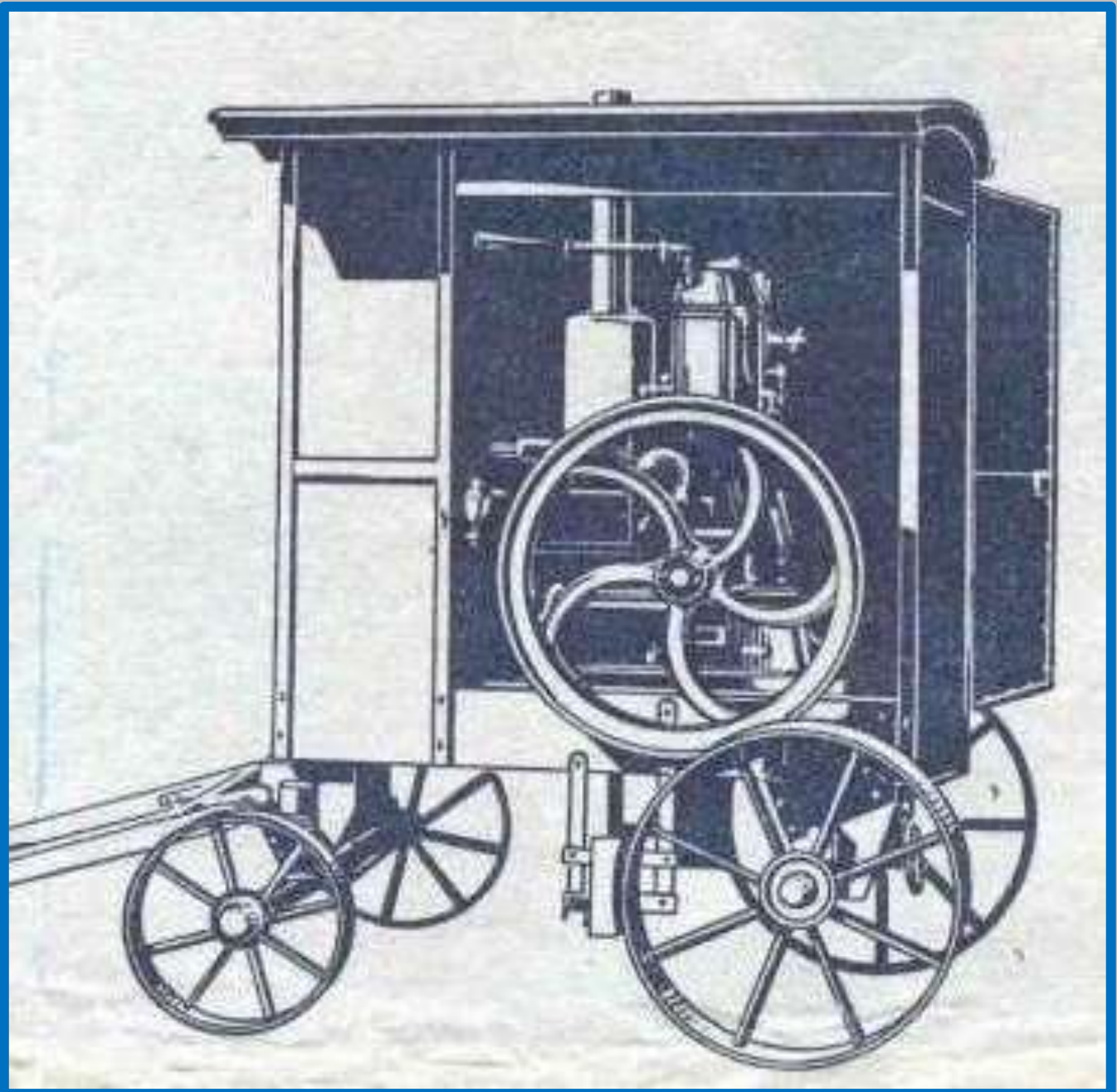


AMADOU

Amadou was een Franse stationaire motoren fabrikant.

Men had ook een serie motoren die op trekkers werden gebouwd. O.a. op de SCEMIA trekkers die hiermee een tweede leven kregen



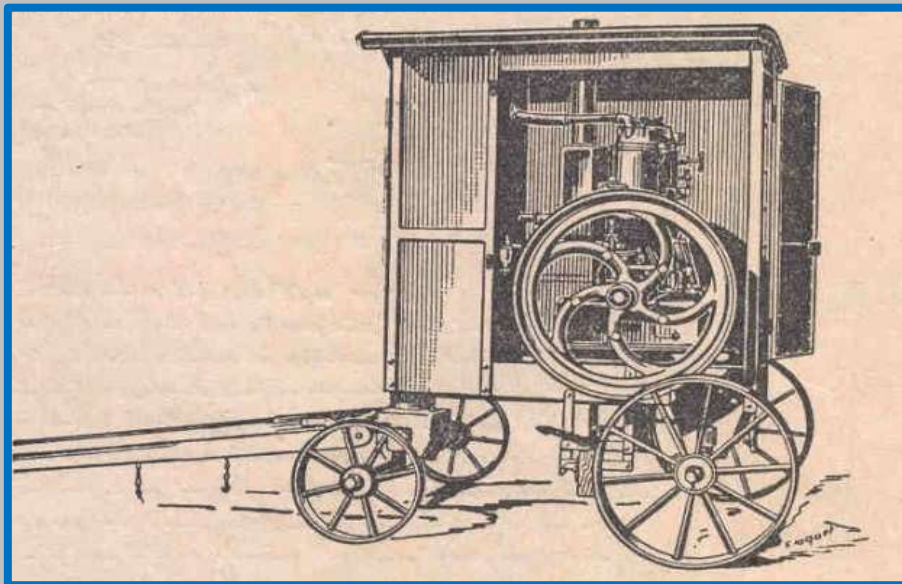
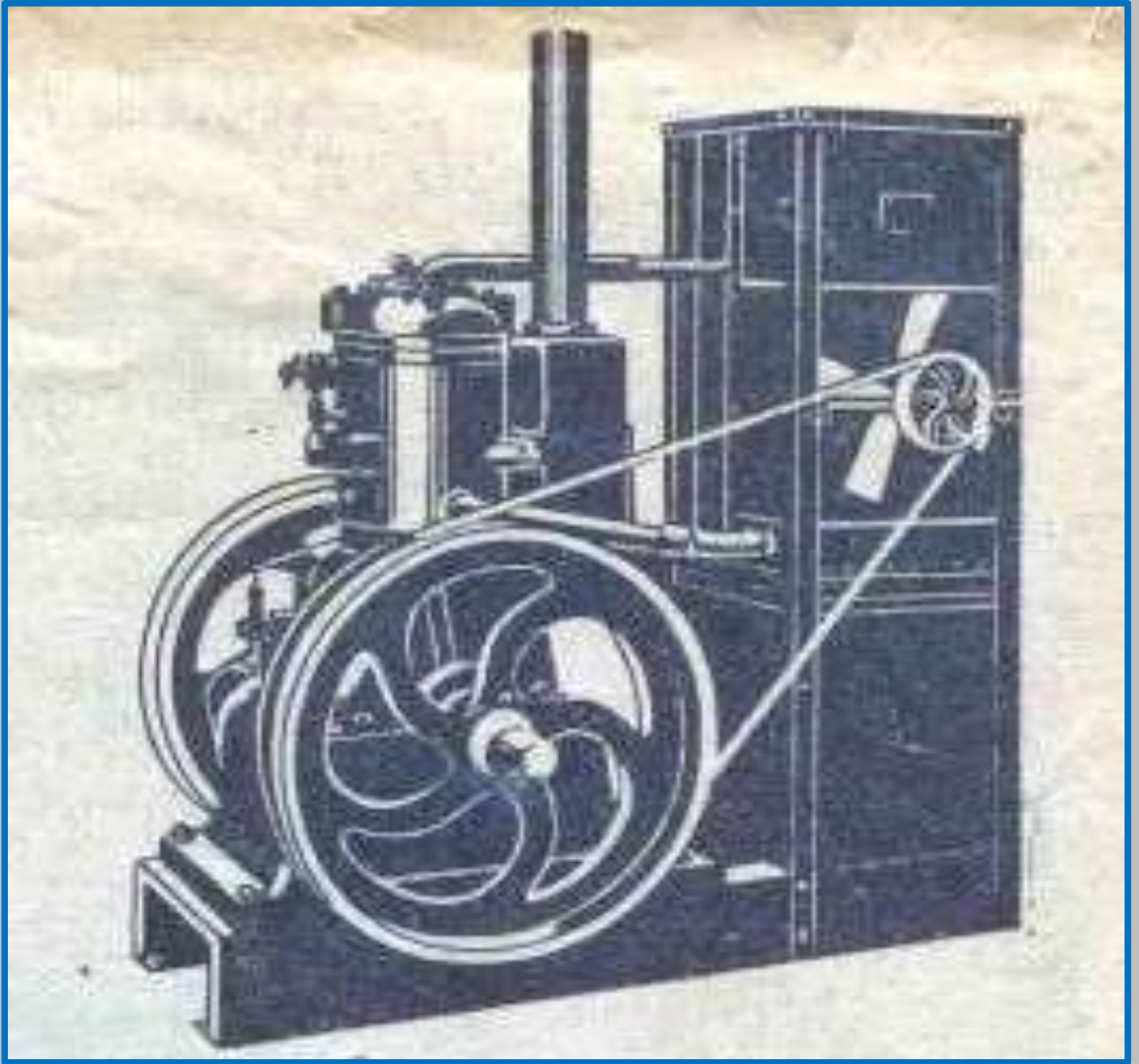


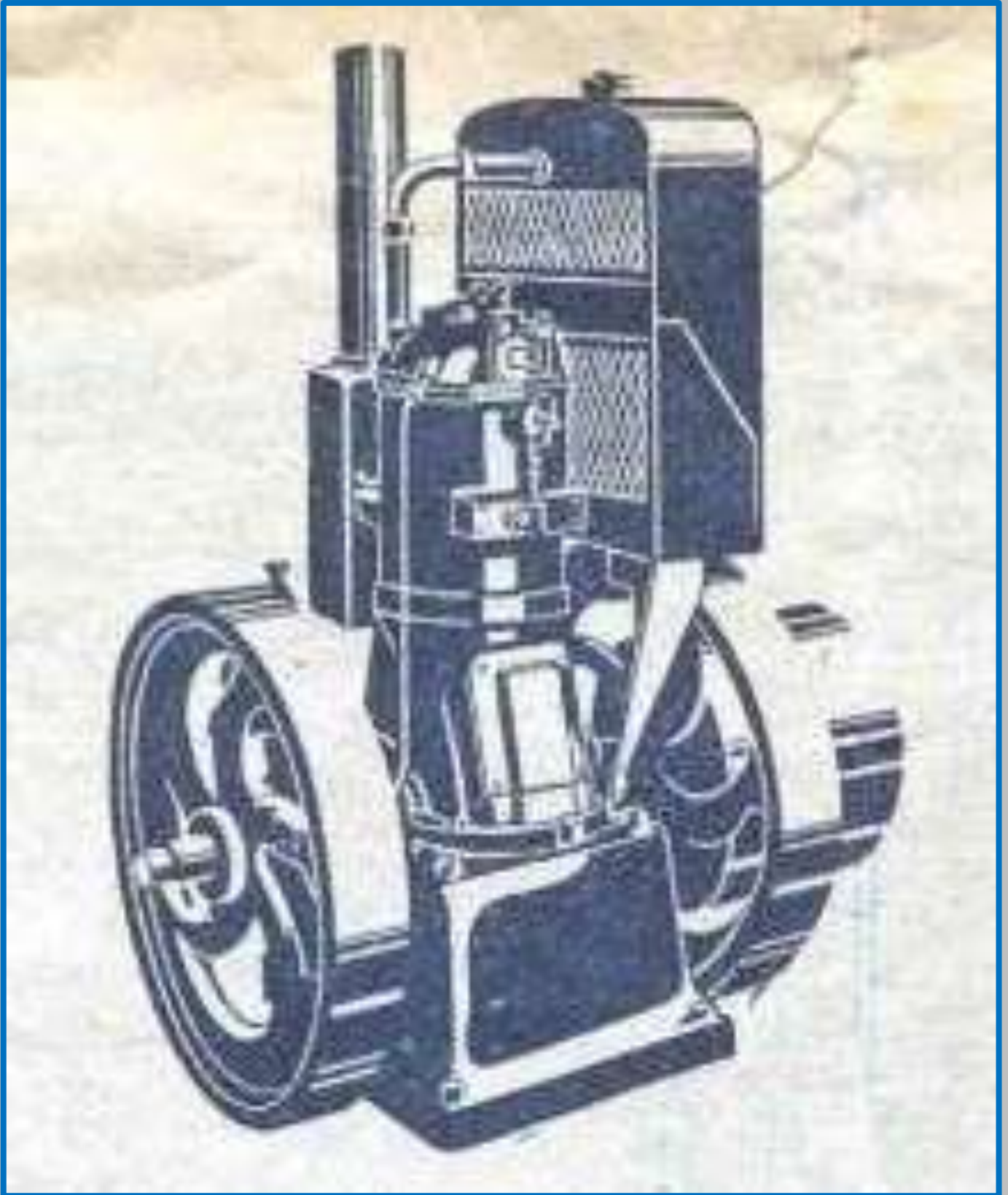
LE GRAND SUCCES DE LA FOIRE DE DIJON
MOTEUR ET TRACTEUR
AMADOU
A HUILE LOURDE



Export intentionné à l'étranger à la marque d'Amadou
 Simplicité et robustesse du mécanisme
 Prix très modique
 Grande élasticité

F. JOBERT & Co, Succès à responsabilité limitée au Capital de 20000 Fr., 10, Avenue La Fontaine, Saint-Nicolas (Nord-France)



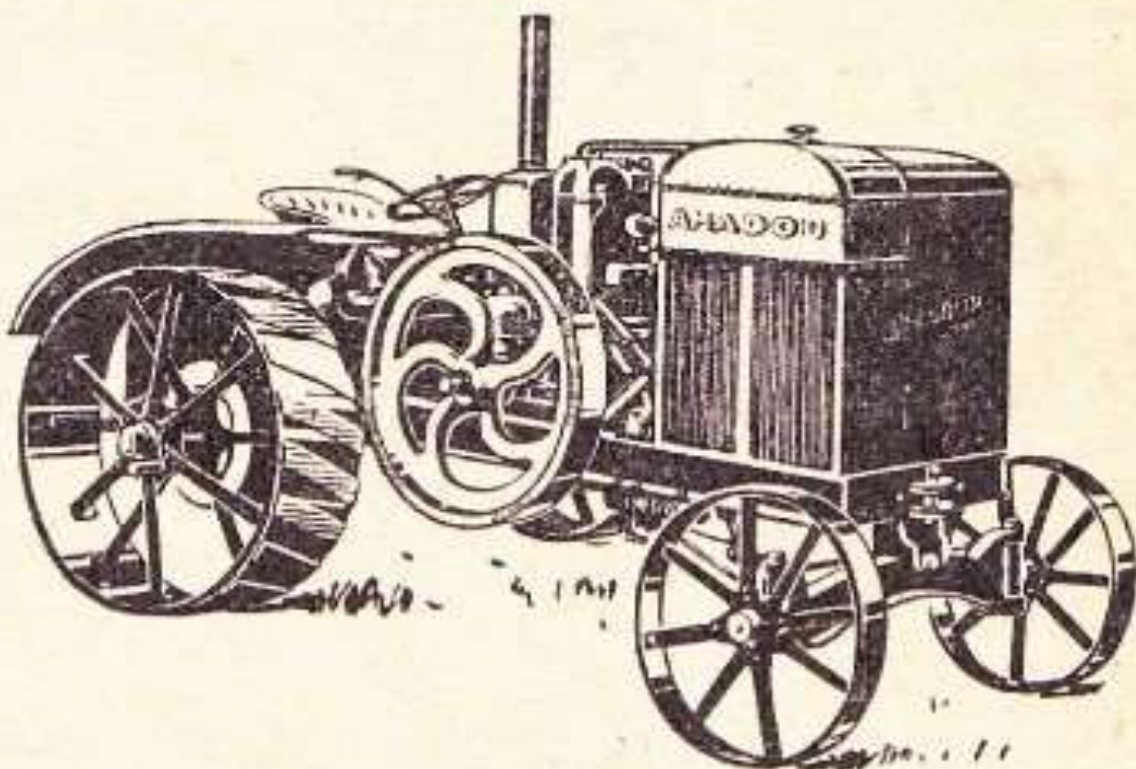


AMADOU

M**OTEURS** et **T****R****ACTEURS**

AMADOU

A HUILE LOURDE



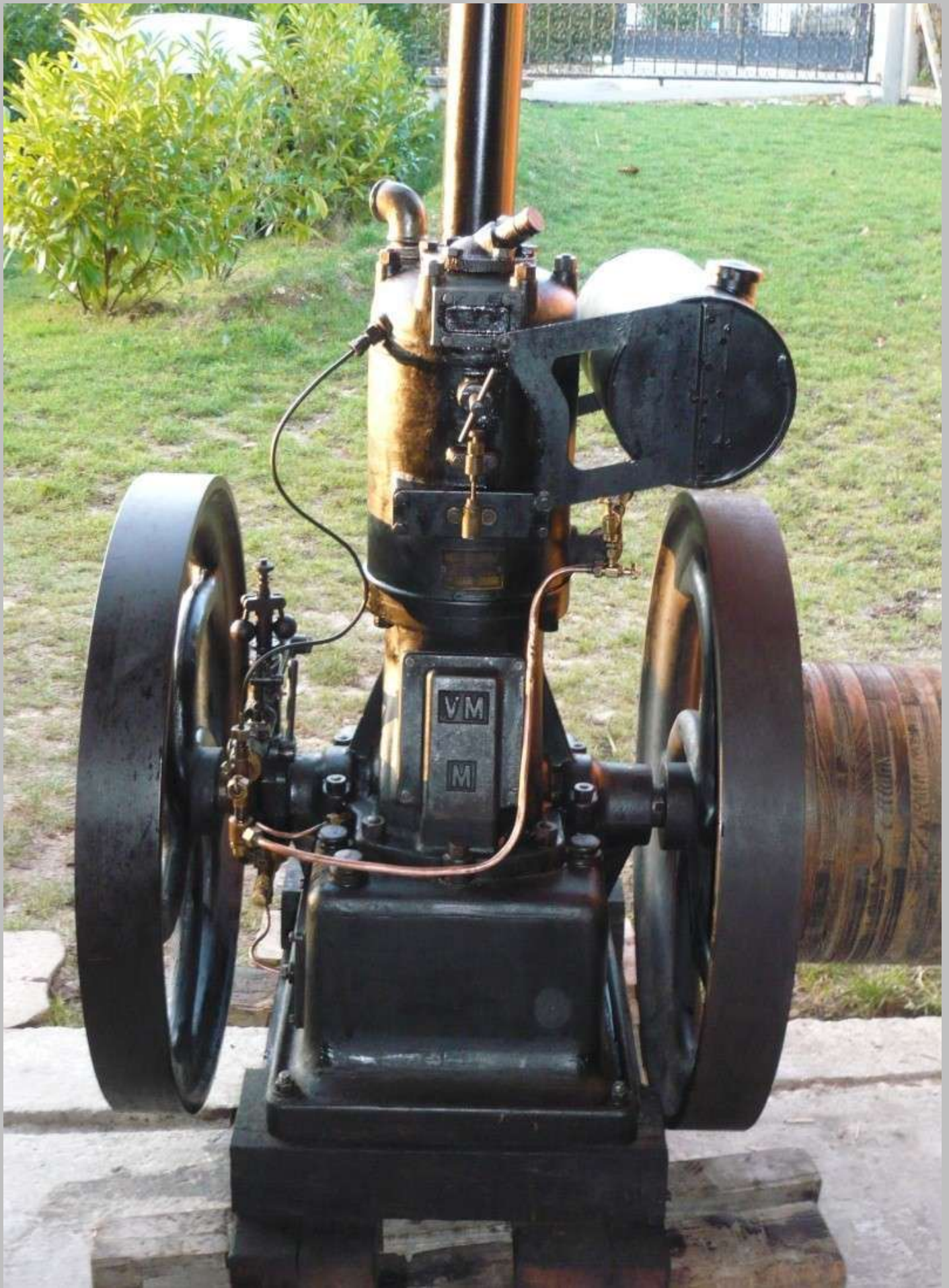
DÉPART INSTANTANÉ A FROID

.....
**P. JOSSET & C^{ie}, 98, cours de la Ceinture
SAINT-GRATIEN (S.-et-O.)**





AMADOU



MOTEUR AMADOU

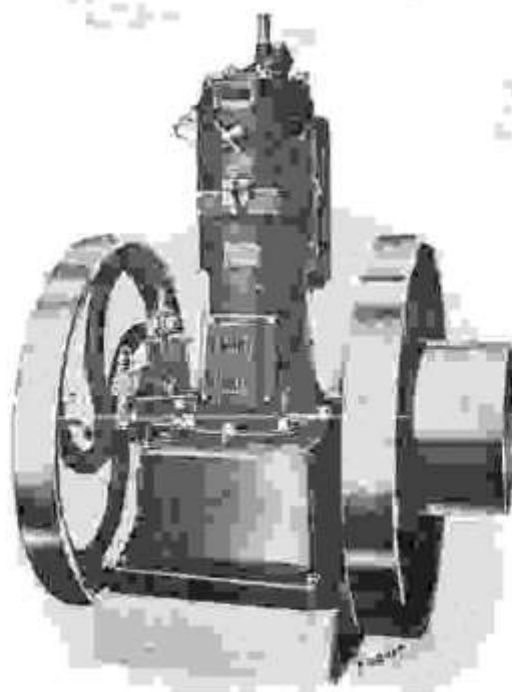
A HUILE LOURDE

Semi-Diesel Vandercammen-Morin

AGENCE DE LYON :

5, Route de Strasbourg
LYON (Saint-Clair)

LE MEILLEUR



LE MOINS CHER

Grande économie de combustible et d'huile de graissage

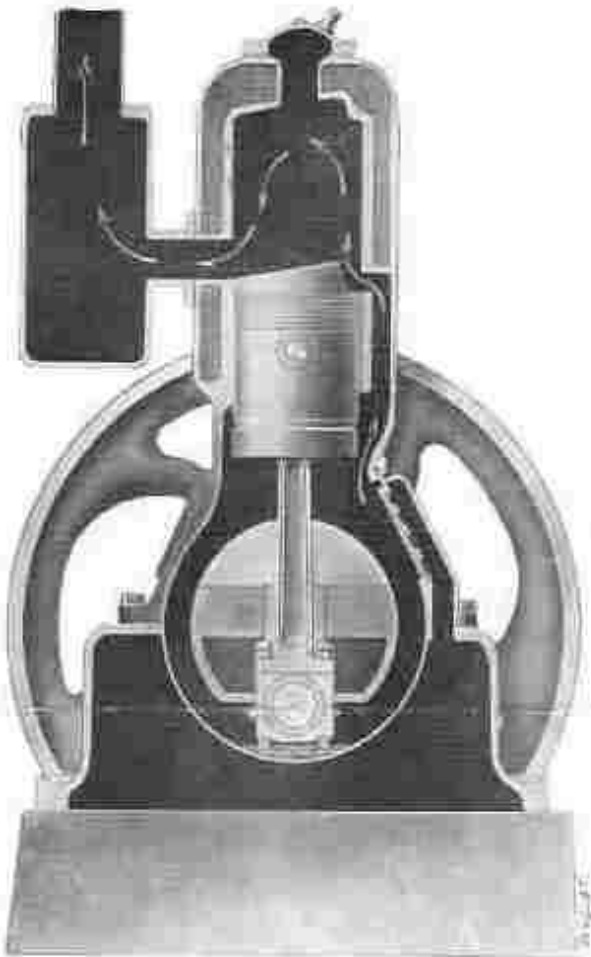
Départ instantané à froid, à la mèche d'amadou

Simplicité et robustesse du mécanisme

Prix très modique

FORCE	ALÉSAGE	COURSE	ENCOMBREMENT			POIDS	MOTS DE CODE
			LONGUEUR	LARGEUR	HAUTEUR		
8 ch	140	160	0 ^m 600	0 ^m 400	0 ^m 900	360 kgs	YKFEQ
12 ch	170	200	0 ^m 740	0 ^m 460	1 ^m 150	625 kgs	YLEOW
18 ch	200	240	0 ^m 800	0 ^m 520	1 ^m 250	825 kgs	YMAAS
24 ch bicyl.	170	200	0 ^m 740	0 ^m 800	1 ^m 150	845 kgs	YNAAT

Description et Fonctionnement du Moteur "AMADOU"



carter se précipite par les lumières d'admission dans le cylindre et le piston en commençant aussitôt ses lumières et le cycle recommence.

MISE EN MARCHÉ : Les moteurs fonctionnant suivant le principe nécessitent peu d'entretien, avant leur départ, un chauffage préalable de la cylindre, celui-ci étant obtenu par le fluide d'une lampe à souder ; au bout d'un quart d'heure environ, quand la cylindre était rouge, on pouvait partir.

Cette manœuvre longue, coûteuse et dangereuse a été souvent évitée devant l'exemple du moteur Semi-Diesel malgré tous ses avantages de simplicité, de robustesse et d'économie. Les constructeurs du moteur **AMADOU** ont supprimé ces inconvénients grâce aux dispositifs suivants : « On allume une mèche d'amadou introduite dans une douille, on y met le doigt dans la cylindre et on lance à la main avec une manivelle le moteur qui part immédiatement en donnant de suite toute sa puissance ».



CONSOMMATION : Les moteurs **AMADOU** consomment par cheval-heure, entre 220 et 250 gr. de gas-oil suivant les puissances, soit environ 10 centimes, c'est-à-dire 5 à 6 fois moins qu'un moteur à essence ou qu'un moteur électrique.

La consommation d'eau du graissage de 11 gr. par cheval-heure est même plus un Semi-Diesel.

SENS DE MARCHÉ : Les moteurs peuvent tourner indifféremment dans un sens ou dans l'autre.

REFROIDISSEMENT : Le refroidissement est assuré par une crepe à eau ou par un radiateur alimentés par l'échappement, c'est-à-dire aux intermédiaires d'une pompe de circulation, organe silencieux et cause fréquente de panne.

Le moteur **AMADOU** est construit par les Etablissements **VANDERCAMMEN MORIN**. Cette Maison, réputée pour ses fabrications irréprochables de moteurs à essence et à gas-oil, a été, depuis une dizaine d'années, consacrée exclusivement à l'étude et à la construction des moteurs à huile lourde, c'est-à-dire de la force motrice la plus simple et la plus économique destinée à suppléer toutes les autres.

Le moteur **AMADOU** est un moteur vertical à combustion du type Semi-Diesel, c'est-à-dire à tête chaude et fonctionnant suivant le cycle à 2 temps.

Il est établi en un et deux cylindres pour des puissances variant de 5 à 24 CV. Il ne comporte ni soupape nécessitant un mécanisme de commande, ni magnéto, ni bougie, ni compresseur d'air à haute pression. Il fonctionne dans une série de régimes qui complètent les autres moteurs, éliminant la nécessité de leur fonctionnement, nécessitant des travaux d'entretien importants, et sont ainsi évités la cause de graves pannes.

Sa construction est simple et solide. Il marche sans surveillance, ne s'arrête jamais et ne nécessite pas pour sa conduite de personnel spécialisé.

Les groupes ci-contre le reproduisent schématiquement en coupe et la description qui suit leur comprendra son fonctionnement.

COMPRESSION : Le piston, partant de son point mort bas, comprime, dans sa course ascendante, l'air confiné dans le cylindre; il crée en même temps au-dessus de lui une dépression dans le carter où l'air extérieur pénètre à travers un clapet.

Au moment où le piston va arriver au point mort haut, la pompe à combustible injecte dans la tête chaude une petite quantité d'huile lourde, dosée par le régulateur et hâtant pulvérisée par son passage dans le jeteur.

DÉTENTE : Ce bouillonnement d'huile lourde s'enflamme au contact de la cylindre chaude et provoque une forte augmentation de pression qui chasse le piston vers le bas, produisant ainsi le couple moteur.

Pendant sa descente, le piston comprime au-dessous de lui, dans le carter, l'air qui y avait pénétré au temps précédent. Avant d'arriver au point mort bas, le piston découvre d'abord les lumières d'échappement par lesquelles les gaz brûlés sont évacués, puis les lumières d'admission situées au-dessus de celles-ci; l'air comprimé dans le carter se précipite par les lumières d'admission dans le cylindre et le piston en commençant aussitôt ses lumières et le cycle recommence.

Construction et Caractéristiques du Moteur "AMADOU"

CARTER : Le carter est de forme rectangulaire avec coins arrondis ; deux petits compartiments vides de huile avec les fermant réservoirs d'huile pour le graissage à la main des paliers. Un troisième compartiment plus grand, muni d'un filtre, contient l'huile qui, sous l'action d'une pompe, lubrifie les autres organes du moteur. Ces trois réservoirs sont obturés par des bouchons avec jauge.

CYLINDRE : Le cylindre, solidement boulonné sur le carter, est en en fonte spéciale ; sa paroi intérieure est très épaisse assurant une très longue durée au moteur. Il comporte à sa partie inférieure deux larges plaques permettant de visiter et de démanteler l'emballage sans toucher au cylindre. — A la partie supérieure du cylindre se trouve un détendeur de soupape le manœuvre permet le lancement facile du moteur.

CULASSE : Très solide, refroidie par une bonne circulation, la culasse est boulonnée sur le cylindre avec interposition d'un joint métallo-plastique. Elle porte à sa partie supérieure la calotte chaude.

CALOTTE : C'est dans cette pièce que l'huile chaude palétoyée vient s'accumuler. La double porte-aiguille est vissée sur la culasse.

VILBREQUIN : En acier spécial forgé et traité, muni avec la plus grande précision, le vilbrequin est muni de deux contrepoids d'équilibrage qui réduisent les vibrations au minimum.

VOLANTS : Les volants sont équilibrés complètement sur le vilbrequin, de façon à obtenir un centrage parfait. La grande inertie des volants absorbe tous les à-coups et assure une régularité de marche absolue, à vide comme en charge.

POULIES : Sur chacun des volants peut être vissée une poulie fixe ou une poulie de débrayage à friction, de tout diamètre, suivant demande.

PALIER : Les paliers sont d'une très grande portée, munis de roulements en bronze phosphoreux et graissés par laque. Un dispositif spécial empêche les pertes d'huile.

BIELLE : En acier de haute résistance, forgé, et traité, la bielle est calculée pour résister aux plus fortes pressions ; les coussinets de la tête de bielle sont en bronze phosphoreux, comme les paliers.

PISTON : En fonte à grains très fins, le piston est étudié pour donner le maximum de résistance sous le minimum de poids.

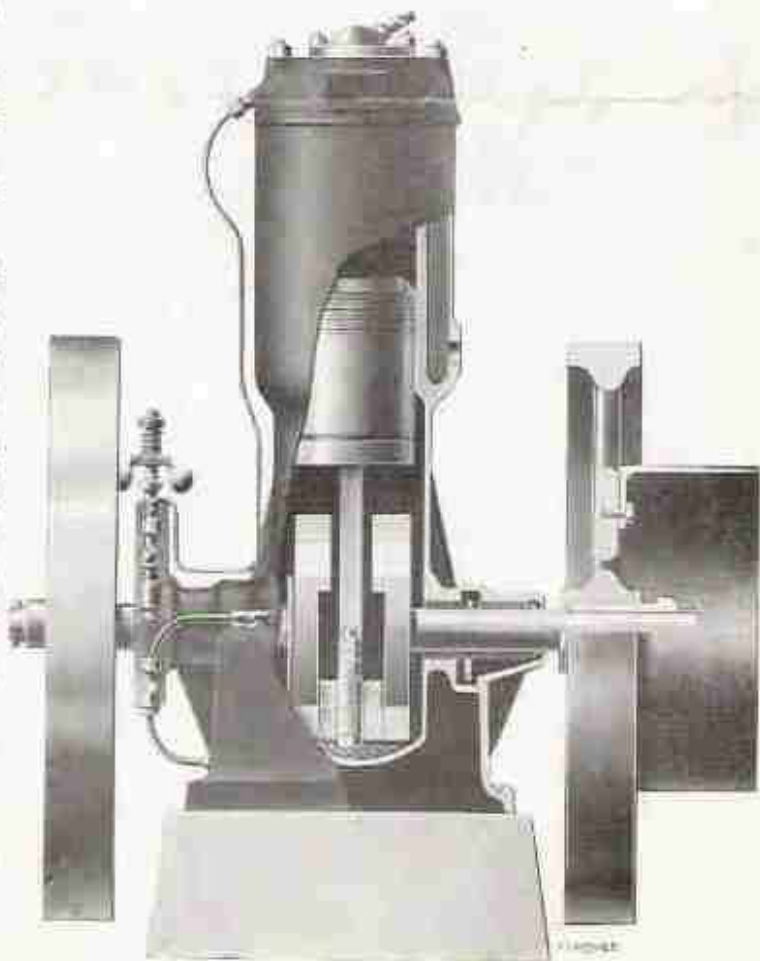
AXE DE PISTON : En acier chromé et traité, l'axe de piston est fixé à la bielle et tourne dans deux bagues de bronze solidaires des pistons.

Le piston est muni de 4 segments en fonte spéciale, réglés en balancement. A sa partie inférieure, il comporte une gorge de graissage.

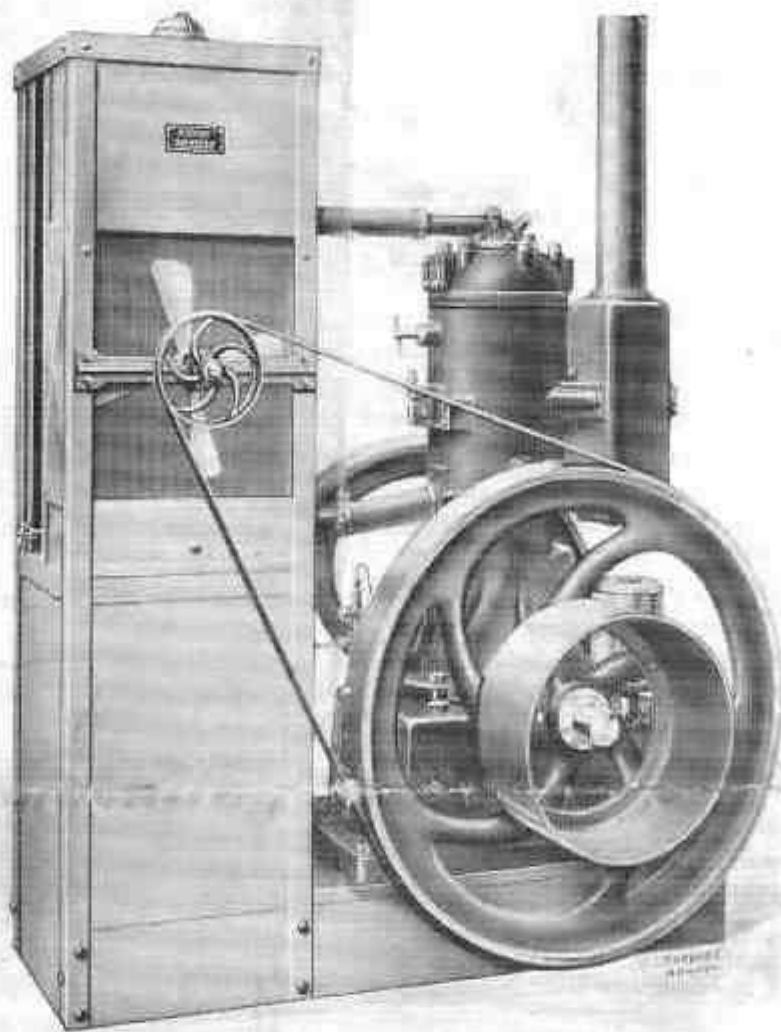
POMPES : Les pompes à combustible et à huile de graissage sont en bronze et du type à piston plongeant. La pompe à combustible est munie d'un filtre ; son débit est réglé par le régulateur. La pompe de graissage présente la particularité de n'avoir ni clapet, ni bille et d'être à débit réglable. Elle injecte le lubrifiant sous pression dans le vilbrequin.

RÉGULATEUR : La bonne marche d'un moteur dépend essentiellement du bon fonctionnement du régulateur ; le régulateur du moteur AMADOU a été l'objet d'études et de soins spéciaux dans le tout comme dans l'exécution. Il maintient la vitesse du moteur sensiblement constante quelle que soit la charge. On peut faire varier à volonté la vitesse du moteur au double, même pendant la marche, en agissant sur un bouton moleté. D'autre part, le régulateur dose l'injection d'huile liquide suivant la charge, la consommation est donc sensiblement proportionnelle à celle-ci.

ACCESSOIRES : Le groupe anti-foie comprend en plus des pièces de rechange usuelles : un radiateur avec ventilateur muni d'un roulement à billes, un réservoir à combustible muni d'un filtre Teratomé ; sur le socle du moteur se trouve un filtre à air Protocromator. L'équipement intégral d'équarissage est ainsi assuré par l'ensemble des filtres à air, à combustible et à huile de graissage, comme sur les voitures automobiles les plus modernes.



Groupe Semi-Fixe pour Bétonnières, Concasseurs, Etc.



PUISSANCES	ENCOMBREMENT				MOTS DE CODE
	LONGUEUR	LARGEUR TOTALE	LARGEUR DU SOCLE	HAUTEUR	
8 ch	1 ^m 120	0 ^m 980	0 ^m 420	1 ^m 300	YKFIT
12 ch	1 ^m 450	1 ^m 215	0 ^m 480	1 ^m 670	YLERY
18 ch	1 ^m 550	1 ^m 405	0 ^m 540	1 ^m 780	YMACO
24 ch	1 ^m 550	1 ^m 555	0 ^m 820	1 ^m 780	YNABO

Des chariots à 2 ou à 4 roues sont construits
avec un châssis analogue à celui figuré ci-dessus