



Les autos miniatures à deux moteurs



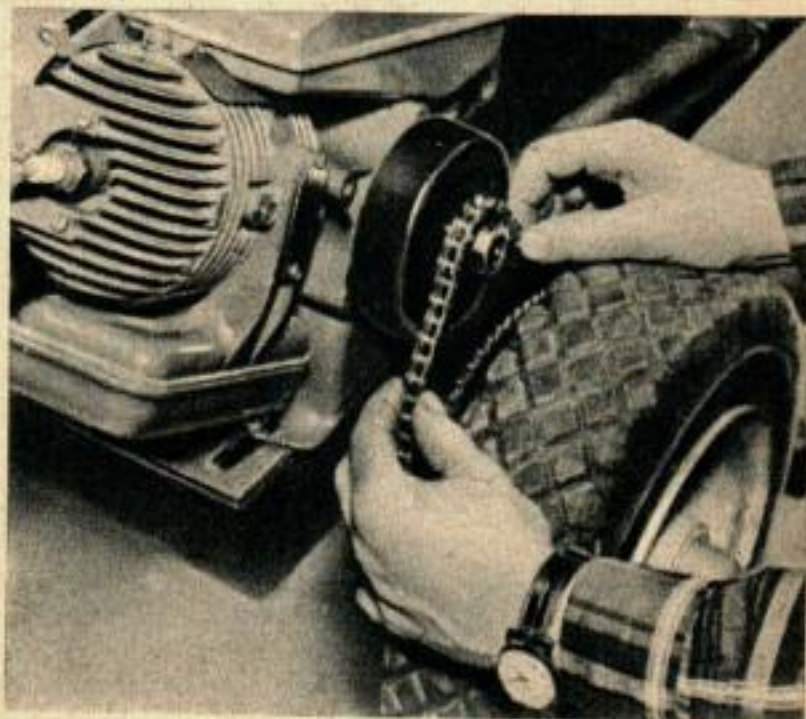
L'installation des moteurs est tout à fait simple, ne requérant que des outils à main et un peu de patience. L'embrayage, par exemple, s'ajuste avec rien de plus qu'une clé pour vis à tête à douille, comme le montre la photo ci-dessus à gauche.

Le compagnon que l'on voit à gauche a monté l'un des moteurs et il est en train de mettre l'autre en place. Pour entraîner les deux roues dans le même sens, les moteurs tournent dans des sens opposés et ils sont montés en conformité.

Pour obtenir un rendement de puissance maximum, les chaînes doivent s'engrener convenablement sur les dents des pignons de chaîne, ci-dessous, tout en conservant un jeu exactement adéquat. Pour les réglages de peu d'ampleur, les moteurs sont déplacés dans les trous de montage avant le blocage final des boulons.

De Boston à la Californie, les futurs champions d'Indianapolis sont en train de faire leurs premières armes, sur les pistes de cendrée, derrière le volant de rapides et sensationnelles petites voitures naines. Voici les renseignements complets sur le tout dernier perfectionnement dans le domaine des « carts »... la puissance pour un sur deux roues.

Des jeunes gens de toute l'Amérique sont en train de prendre conscience du bruit de minuscules moteurs, du grincement de freins... de toute l'excitation de la conduite d'une voiturette à moteur. Et, qui plus est, ces « carts » ne sont pas des articles de luxe, mais ils sont à la portée de tout jeune coureur anxieux d'entrer dans le bruyant tintamarre de la piste. Et il est encore des nouveautés pour ces jeunes « vétérans endurcis » de la piste. Un jeu de nouveaux moteurs spécialement construit pour les voiturettes





de course permet de monter un engin de course à deux moteurs développant largement 5 HP (au frein), ce qui le qualifie pour les compétitions de classe B.

L'installation des moteurs est tout à fait simple. L'embrayage est d'abord bloqué sur l'arbre de transmission au moyen d'une vis de fixation à tête à douille montée sur l'embrayage, ainsi que le montre la photo du haut de la page. Puis les moteurs appareillés sont disposés sur le support de montage, avec le moteur tournant dans le sens des aiguilles d'une montre à droite et le moteur tournant en sens contraire des aiguilles d'une montre à gauche, ainsi qu'illustré ci-dessous.

La rotation inversée de l'un des groupes est nécessaire pour que les deux roues puissent être entraînées dans le même sens. Chaque moteur est boulonné, mais non bloqué, dans les supports, après quoi l'intérieur du pignon de chaîne de la roue est aligné avec l'intérieur du pignon de chaîne de l'embrayage. Des réglages de faible ampleur

peuvent être effectuées en faisant glisser le moteur sur sa plaque de montage. La plaque de montage et l'embase du moteur peuvent être parquées toutes les deux afin de conserver l'alignement lorsque le moteur est avancé pour régler la tension de la chaîne. Il est nécessaire de s'assurer que les chaînes s'engrènent convenablement, ainsi qu'illustré sur la page précédente, afin d'éviter qu'elles risquent de sauter ou de frotter latéralement contre les dents des pignons. Le moteur est avancé jusqu'à un point donnant de 12 à 20 mm de tension à la chaîne, puis les boulons de montage sont bloqués.

Les deux dispositifs d'accélération les plus populaires utilisent, l'un un levier de commande de vitesse, l'autre, une timonerie de pédale d'accélérateur connectée directement au carburateur, sans interposition d'un régulateur. La timonerie est connectée à un bras de réglage de vitesse qui permet au moteur de tourner jusqu'à 3.800 tours-minute au maximum.

Une timonerie connecte la pédale d'accélérateur à un bras de commande de vitesse, ou régulateur, lequel empêche la vitesse du moteur de dépasser 3.800 tours à la minute.

Le petit engin à l'air méchant que l'on voit ci-dessous est un « power-cart » vu de l'arrière, complètement assemblé et équipé de deux moteurs monocylindriques à refroidissement par air à spécifications appareillées.

