

La frage du Cyclomoteur



Le 48 cmc. MILLER

PARMI les nouveautés du dernier Salon de Bruxelles, une nouveauté anglaise qui n'est évidemment pas de la taille de la bicylindre F.N., mais toutefois du point de vue technique est suffisamment intéressante pour être examinée en détail.

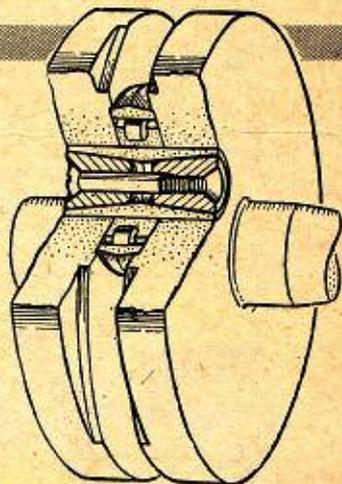
C'est une grande firme d'équipements électriques : Miller qui vient de présenter un prototype de moteur adaptable de 50 cmc. et qui doit son extrême simplicité de construction à d'ingénieuses dispositions des organes.

Ce petit moteur adaptable se place sous le pédalier d'une bicyclette normale. Le cylindre est horizontal et l'entraînement est effectué par galet. La puissance est de 0,9 CV.

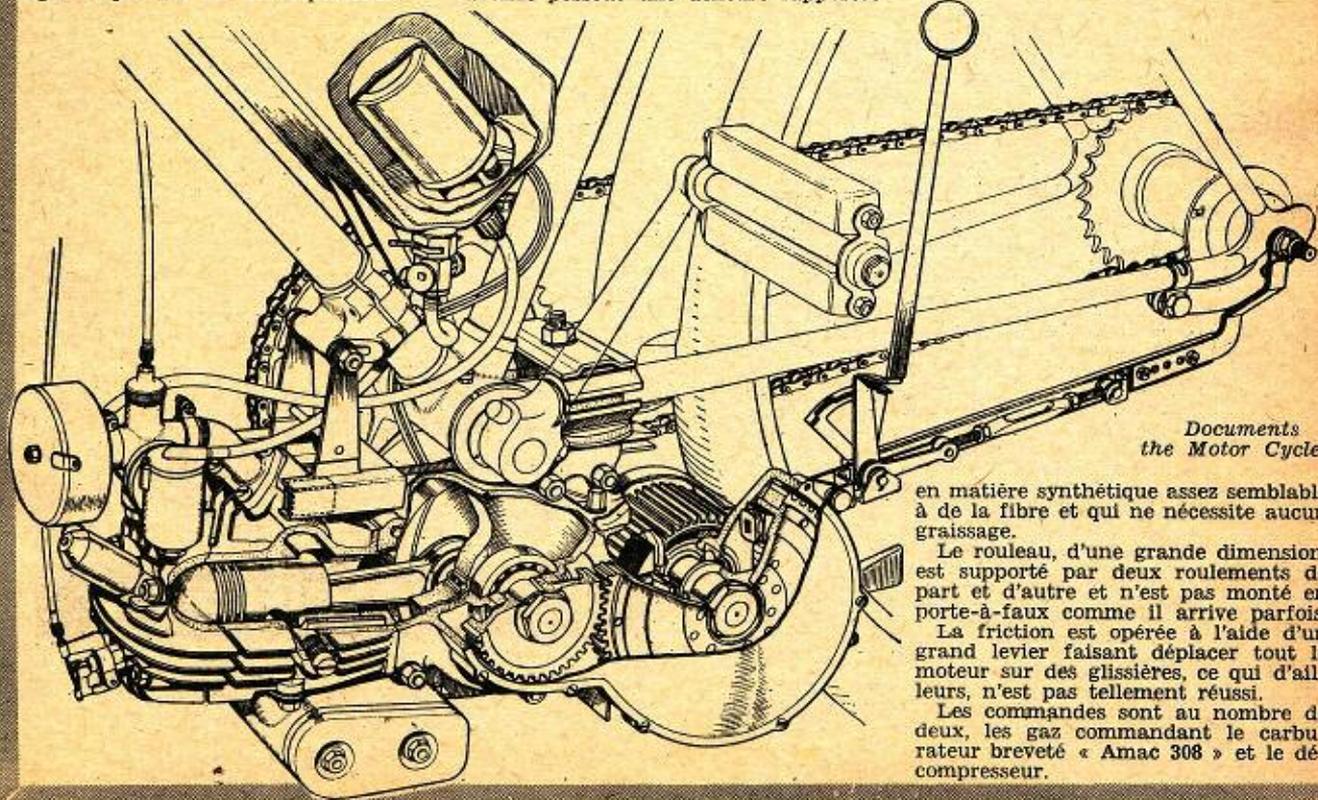
Le cylindre est en fonte et reçoit un piston à tête bombée de 38 mm. d'alésage (course 42 mm. ; cylindrée exacte 48 cmc.). Le système de balayage est du genre Schnürle, avec le carburateur (passage des gaz 10 mm.) dirigé vers l'avant. La culasse est en alliage léger et possède un décompresseur.

Le maneton est cylindrique et immobilisé dans les volants (circulaires matriciés) par deux cônes emmanchés à force et serrés ensuite par une vis. Les portées du vilebrequin sont montées sur deux roulements à billes, rendus étanches par deux bagues en caoutchouc synthétique. Afin de limiter la largeur du moteur, le système d'allumage n'est pas sur le vilebrequin, sauf le rupteur placé du côté droit. Le côté gauche est occupé par un pignon en acier.

L'arbre réducteur qui porte le galet en acier est entraîné par un grand pignon en bronze dans lequel on a réussi à loger quatre aimants disposés en croix qui transforment ce pignon en aimants tournants autour de deux enroulements fixés au carter. C'est ainsi qu'il se produit un courant alternatif de 9 watts utilisé pour l'allumage, l'éclairage et un petit avertisseur de ville. Afin d'éviter par une lubrification intempestive tout ennui d'alternateur, le grand pignon en bronze possède une denture rapportée



Ci-dessus : détail de montage du vilebrequin dont les deux volants sont serrés par des cônes. Ci-dessous : « crevé » du moteur. L'entraînement est effectué par galet sur le pneu arrière.



*Documents
the Motor Cycle*

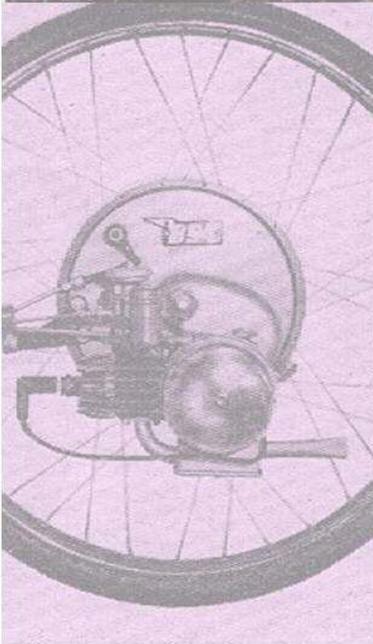
en matière synthétique assez semblable à de la fibre et qui ne nécessite aucun graissage.

Le rouleau, d'une grande dimension, est supporté par deux roulements de part et d'autre et n'est pas monté en porte-à-faux comme il arrive parfois.

La friction est opérée à l'aide d'un grand levier faisant déplacer tout le moteur sur des glissières, ce qui d'ailleurs, n'est pas tellement réussi.

Les commandes sont au nombre de deux, les gaz commandant le carburateur breveté « Amac 308 » et le décompresseur.

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk