

La motocicleta moderna

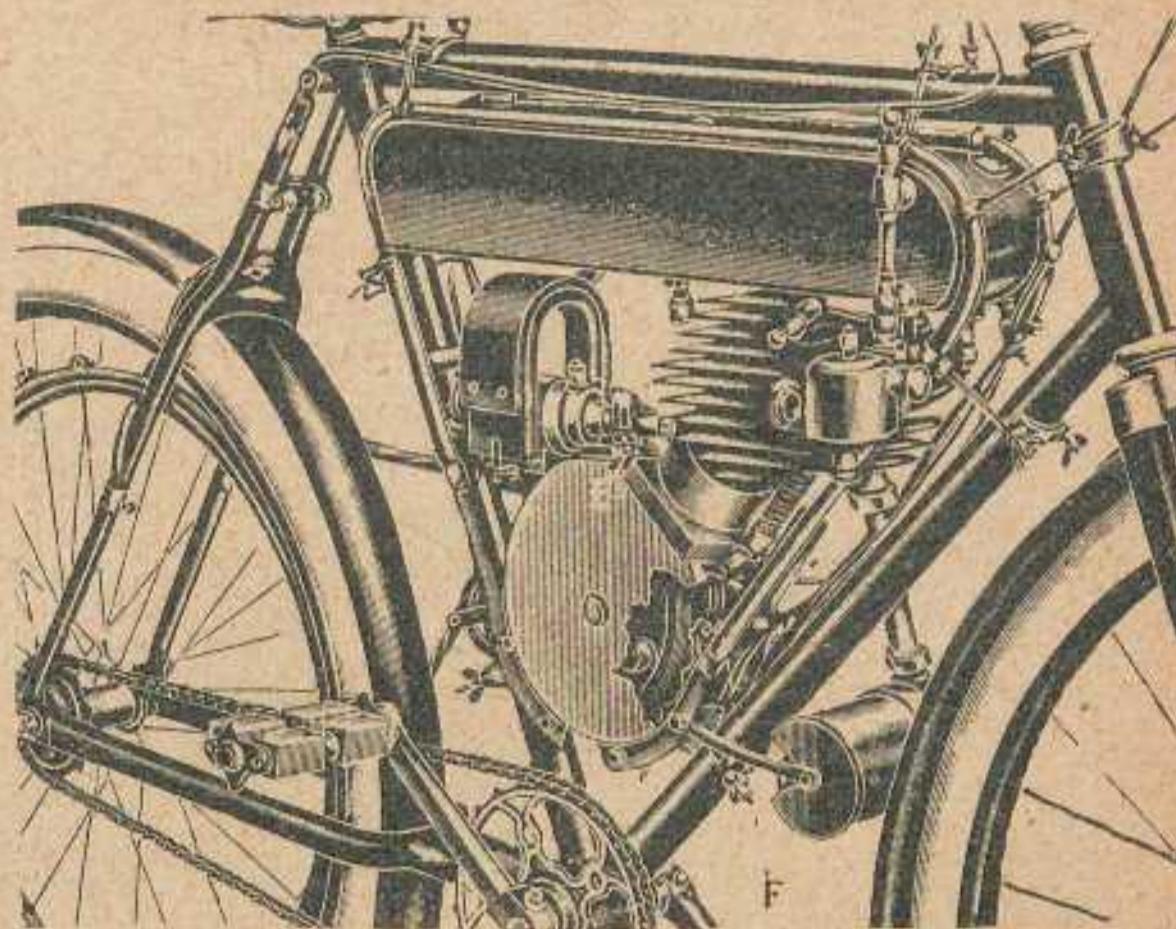
133

La cicleta y el motociclo han atravesado un período de tanteo, hasta llegar á la fórmula, que hoy parece definitiva. Los fabricantes de motociclos, partiendo del principio de la bicicleta de motor que llevaba el mecanismo junto al manubrio, produjeron máquinas de 60 y 80 kilog. con motores de 3 á 6 caballos, verdaderamente absurdas. Ahora, inspirándose en principios más juiciosos, vuelven á lo que debía ser, una máquina para ciclista, que desee caminar mucho sin fatigarse, una verdadera máquina de turista.

Para ello es preciso que sea ligera y de mecanismo poco complicado. Ligera sin pasar de los 40 kilog. en los cuales caben perfectamente todas las condiciones de solidez y potencia requeridas para el objeto perseguido; y de un mecanismo sencillo que pueda mantenerse en buen estado durante el camino, y en caso necesario cambiar una pieza gastada ó rota. El motor preferible es de uno y medio á dos caballos con válvula de admisión automática, enfriador de aletas, emplazamiento de válvulas y bujía perfectamente accesibles y templador y cámara de fuego perfectamente arreglables.

En cuanto al foco de electricidad, magneto ó acumulador, es la única cosa que, por el momento, no parece definitivamente arreglada. Hay para cada sistema de encendedor ventajas e inconvenientes; pero es preferible el magneto.

Es cierto que puede descomponerse, y que en este caso nada puede hacerse sin intervención de la usina; pero los modelos actualmente preferidos están bien estudiados, y construidos de tal modo, que alejan toda posibilidad de un accidente.



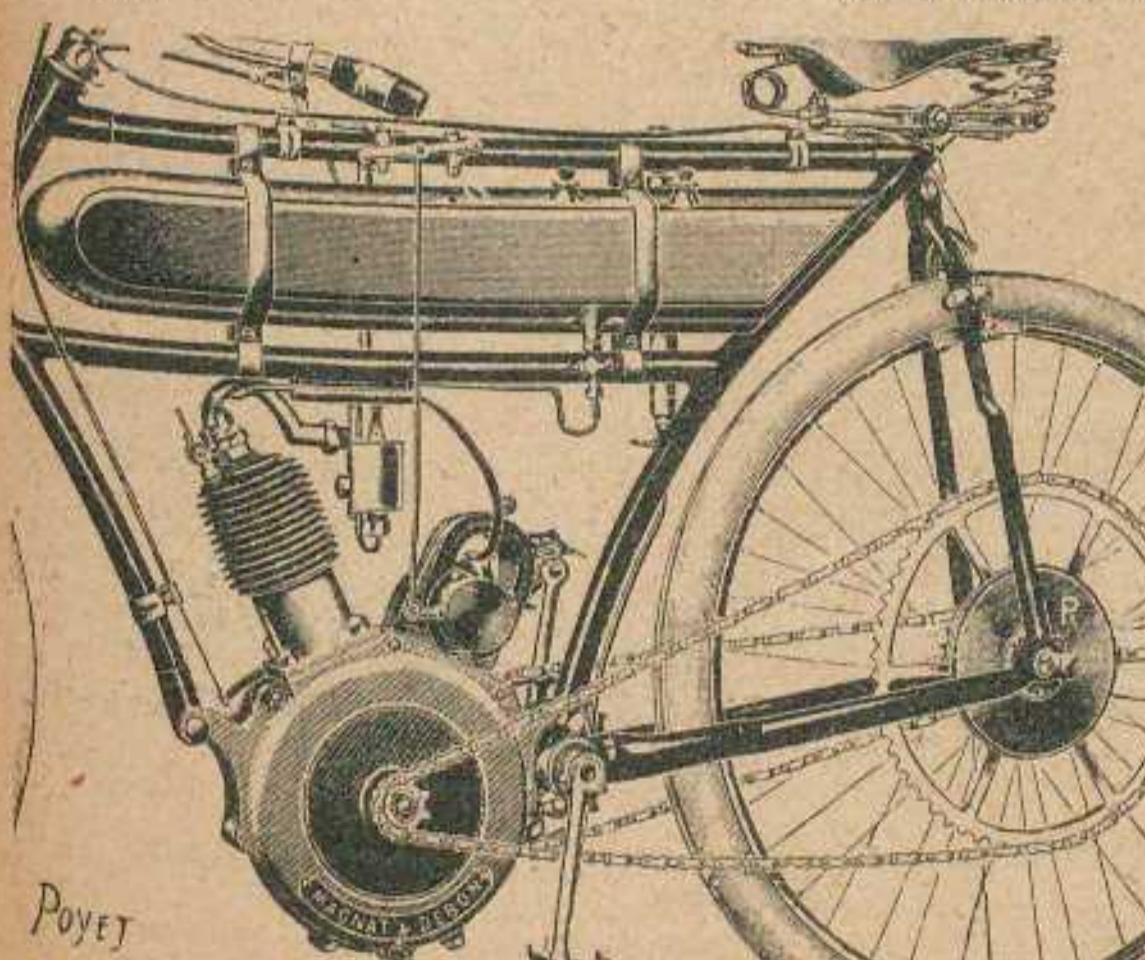
Motosacoche con magneto

El acumulador tiene sobre el magneto la ventaja de que es mucho más fácil de reemplazar y que hasta puede llevarse una pila seca auxiliar; pero exige un especial trabajo de entretenimiento, y siempre hay la preocupación de si se llegará á tiempo á una estación de carga, de si habrá en ella un verdadero electricista, ó un obrero inepto que estropie el acumulador en vez de cargarle. Puede también haber una descompostura en la bobina de inducción, y en este caso, habiendo de comprar otra no siempre se encuentran, ni las hay en muchas poblaciones; y, finalmente, entre el conjunto de hilos que la forman, no todos saben darse cuenta del punto donde el desarreglo existe.

Estos inconvenientes prácticos no impiden reconocer que es el sistema mejor de encender y seguramente el más barato, y hay muchos que llevan los dos sistemas, magneto y el acumulador, cosa que sólo recarga el precio en unos veinte pesos oro.

Este año se ha puesto en venta un nuevo modelo, muy bien dispuesto, provisto de un magneto especialmente construido. Este se encuentra colocado sobre el volante que lleva un filamento directamente unido con el eje del Inducto. Es todo lo más sencillo que puede imaginarse como modo de transmisión, suprimiéndose así los engranajes múltiples, cadena y piñones que son siempre una complicación del motociclo y un mecanismo más que vigilar.

El avance y el retraso del encendedor se obtienen por una disposición especial de este magneto, que permite obtenerlos mediante un sencillo desplazamiento del inducido en el sentido de su eje, lo que significa una simplificación



El mototurista Magnat y Debón, con transmisión de cadena, provisto de un amortiguador P

