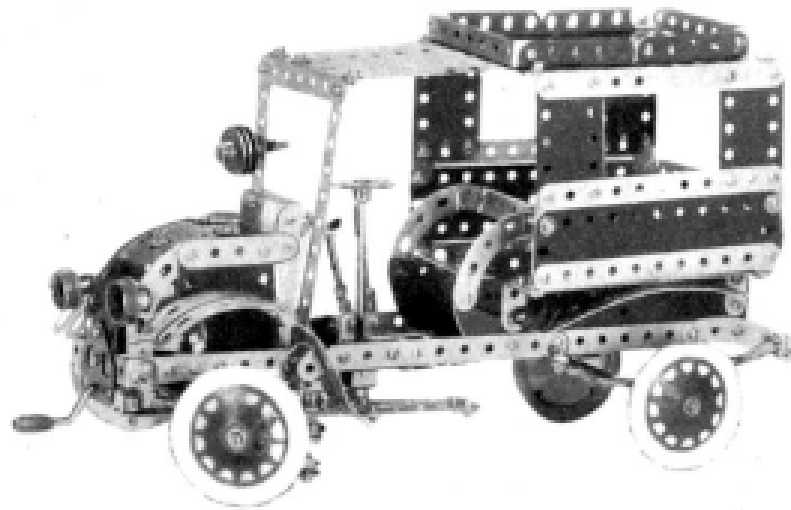


“Le Taxi de la Marne”

Vous ignorez, pour la plupart, ce type de voiture ressemblant si peu à ce que vous avez l'habitude de voir rouler, mais certainement ce modèle rappellera des souvenirs à votre Papa ou Grand-Papa. Ce taxi a eu son heure de célébrité puisque c'est grâce à son utilisation par l'Armée Française que l'avance allemande fut arrêtée en 1914-1918.

C'est à Daniel Lejarle, de Pont-Faverger (Marne), que nous devons cette réalisation exécutée avec une boîte n° 7.

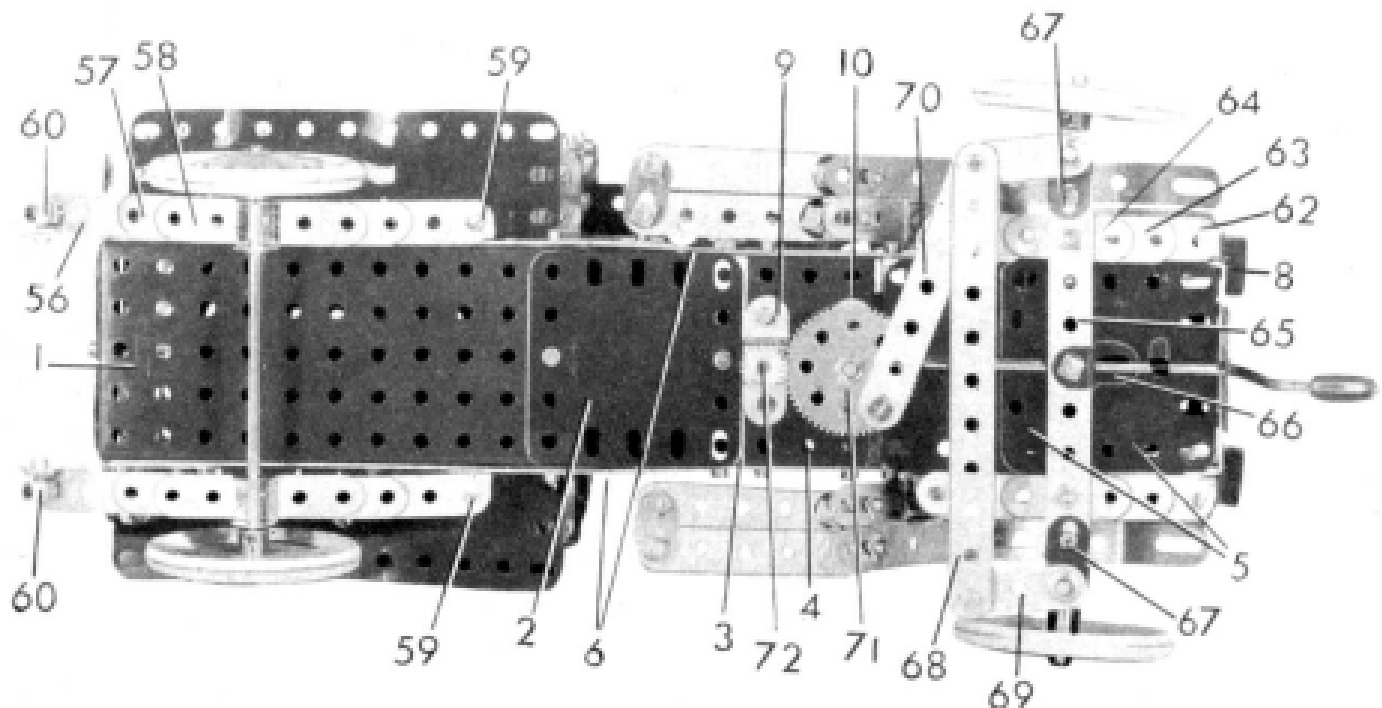


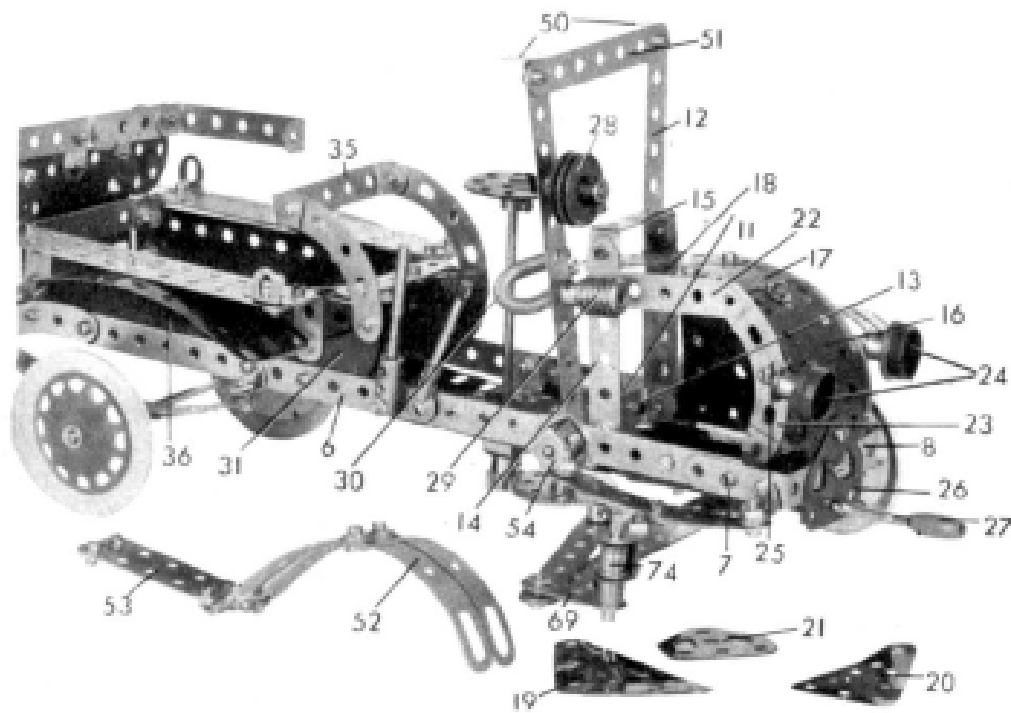
DESCRIPTION

Le châssis est constitué par une plaque à rebords 14×6 (1) vissée sur une plaque flexible 6×6 (2). Celle-ci est fixée sur une bande coudée 60×12 (3). Une plaque à rebords 6×4 (4) fait suite et 2 autres plaques flexibles 6×6 vissées sur 2 trous (5) terminent le plancher.

Deux bandes de 25 trous (6) courent le long

des plaques sur le côté, ces bandes sont prolongées à l'avant du véhicule pour chacune d'elles par une bande de 3 trous (7). L'avant de ce châssis est constitué par une bande coudée 60×12 (8). Profitons d'être sur cette partie du modèle pour fixer sur la plaque (4) les 2 cavaliers (9) et (10) destinés à supporter les engrenages direction.



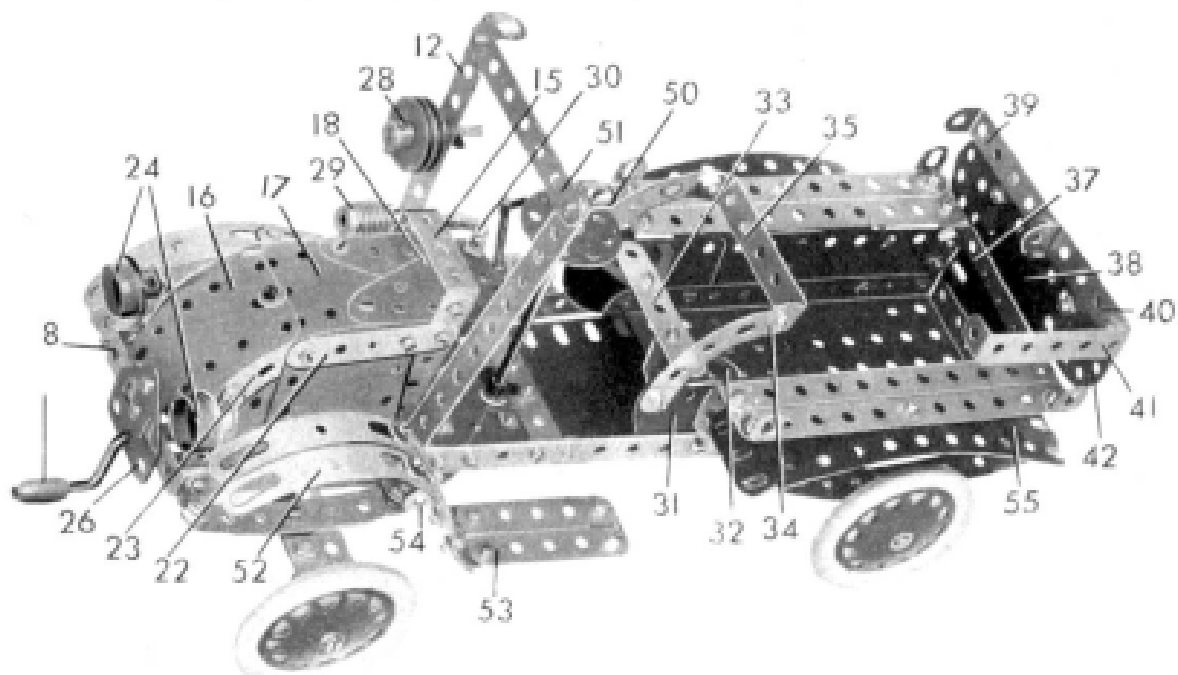


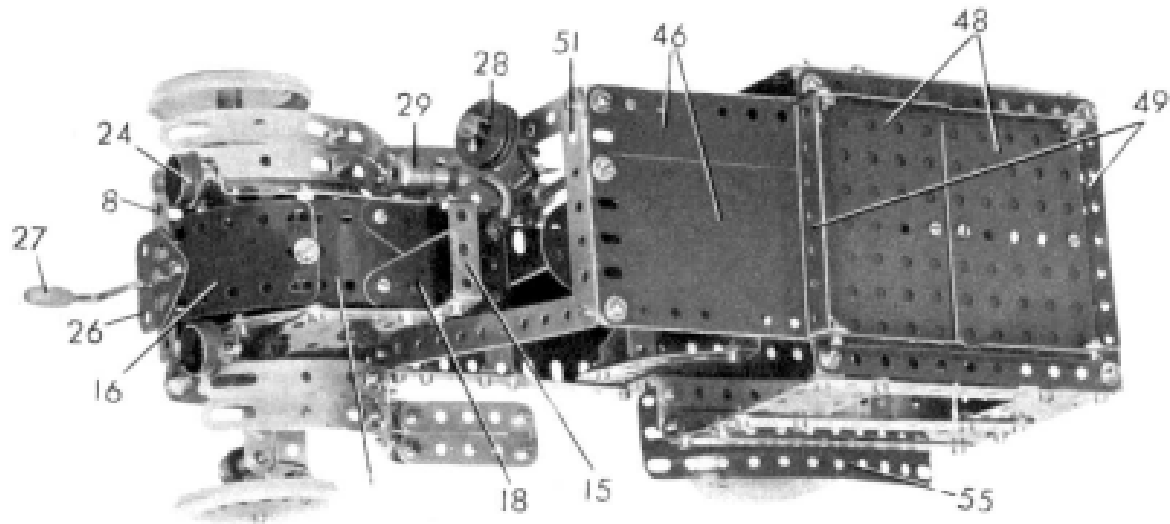
Capot-moteur

Fixez à l'avant de la plaque (4) une bande coudée 60 × 12 (11) sur laquelle vous monterez de chaque côté une bande de 11 trous (12). Vous vissez également dos à dos sur cette bande (11) une seconde de 38 × 12 (13) sur laquelle vous monterez de chaque côté encore une bande de 6 trous (14) reliée à sa semblable par une bande coudée 38 × 12 (15). La forme cintrée du capot lui-même sera obtenue en utilisant 2 plaques flexibles 6 × 4 (16) (17) et 2 triangulaires 6 × 4 (18). Les côtés de ce capot sont réalisés avec 2 plaques triangulées, une de 6 × 6 (19) et une de 6 × 4 (20) vissées sur une embase triangulée plate (21) et sur

une bande de 5 trous (22) et sur une bande incurvée épaulée (23). Cette dernière bande supporte de chaque côté une roue à boudin de 19 millimètres (24) fixée sur une équerre 13 × 10 (25) stylisant le phare. L'embase triangulée plate (26) raccorde la plaque flexible du capot au châssis et soutient la manivelle (27).

Terminons cette partie de la construction en plaçant tout d'abord le compteur kilométrique réalisé ici avec 2 poulies à moyeu 25 millimètres (28) montées sur une petite tringle de 4 centimètres bloquée par une clavette. Le klaxon sera, quant à lui, représenté par une vis sans fin (29) reliée au tableau de bord par un ressort (30).

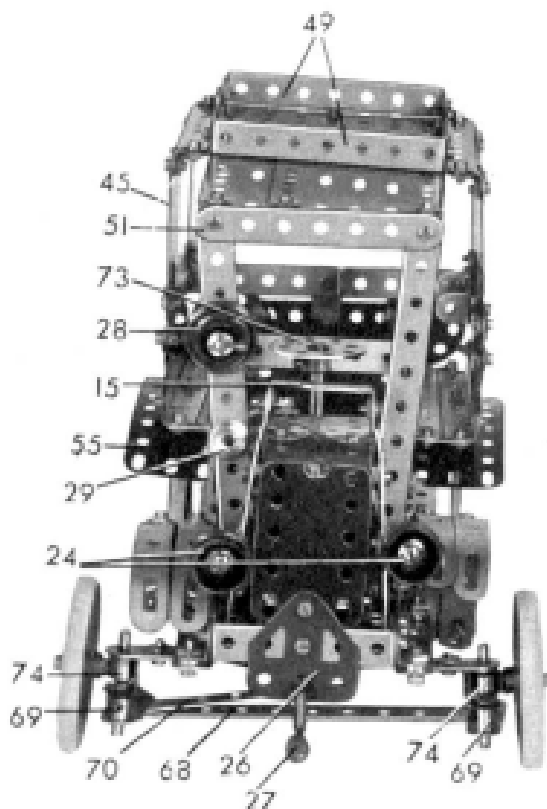




Carrosserie

Celle-ci est réalisée avec, tout d'abord, en partant du siège conducteur, une plaque semi-circulaire de chaque côté (31), laquelle

par une bande coudée 60 x 12 (37) sur laquelle viendra se fixer une plaque 6 x 6 (38) vissée par l'intermédiaire d'un support plat sur une bande coudée 60 x 12 (39), elle-même assemblée avec une bande de 5 trous (40) vissée sur une autre bande coudée 60 x 12 (41). Deux disques à 6 trous (42) sont montés de part et d'autre de la plaque (38).

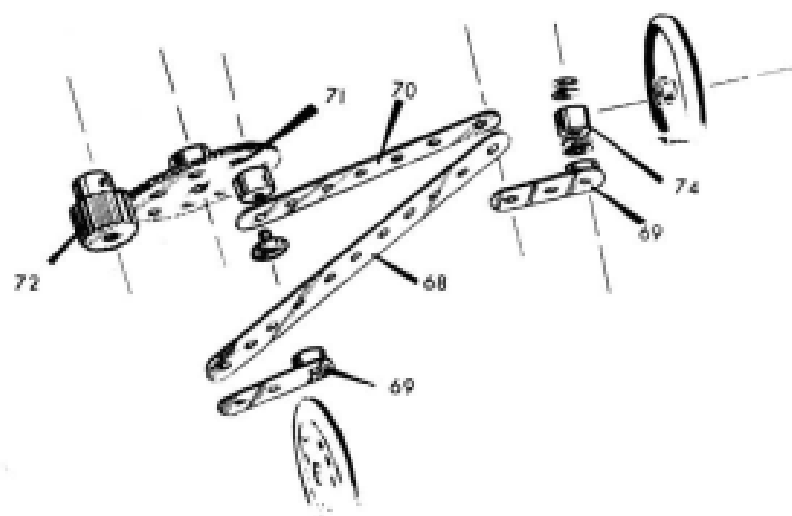


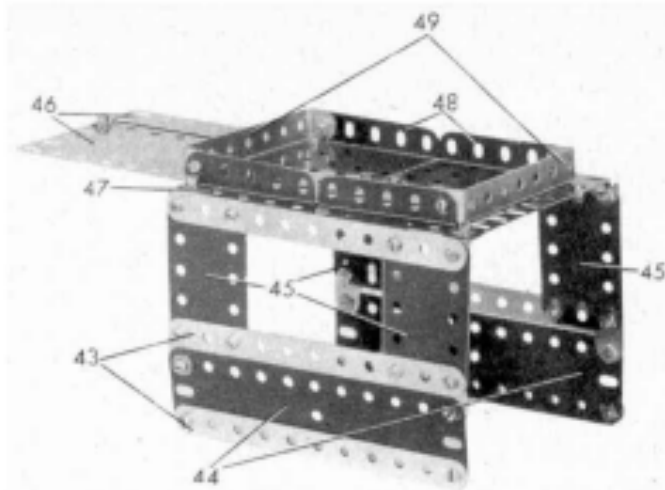
Sur les côtés de la caisse sont vissées des équerres 25 x 25 destinées à supporter des bandes de 11 trous sur lesquelles la carrosserie sera construite. Celle-ci est composée de bandes de 11 trous (43), de plaques flexibles 14 x 4 (44), 6 x 4 (45), 6 x 6 (46) et 14 x 6 (47) assemblées et réunies par l'intermédiaire d'équerres 13 x 10 et de supports plats. La galerie est obtenue avec 2 plaques à rebords 9 x 6 (48) et 2 bandes coudées 60 x 12 (49).

Les plaques flexibles (46) seront raccordées au pare-brise par l'intermédiaire de 2 équerres 13 x 10 (50) et d'une bande de 7 trous (51).

supportera 2 embases triangulées coudées (32) reliées entre elles par une bande de 5 trous (33). Le dossier est construit avec 2 bandes incurvées épaulées (34) et une bande coudée 60 x 12 (35).

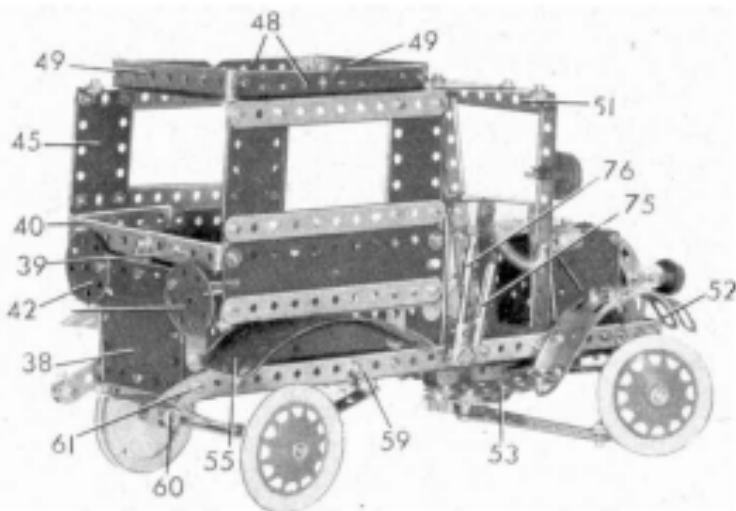
A la plaque semi-circulaire (31) fait suite une plaque 14 x 4 (36). L'arrière sera fermé





Les ailes

A l'avant, les ailes sont constituées par des bandes cintrées (52) reliées ensemble par des supports plats et raccordées à des bandes de 5 trous (53) au moyen d'équerres 13 x 10 légèrement ouvertes. Ces ailes sont fixées à la carrosserie pour chacune d'elles par un support double (54).



A l'arrière, les ailes sont de simples plaques flexibles 14 x 6 (55) légèrement recourbées.

Le train arrière et le train avant sont maintenus par des ressorts à lames réalisés avec des bandes de différentes dimensions. Pour les roues arrière : une bande de 11 trous (56), une de 7 trous (57), une de 5 trous (58) et un support double dans lequel passe la tringle qui soutient les roues. Ces ressorts sont reliés au châssis d'un côté par une équerre 13 x 10 (59) et de l'autre par une bague d'arrêt (60) montée sur une vis et une bande incurvée (61).

Pour les roues avant : une bande de 7 trous (62), une de 5 trous (63) et une de 3 trous (64). Le ressort est fixé au châssis par une équerre 13 x 10 de chaque côté.

28

Système de direction

Fixez sur le ressort avant une bande de 11 trous (65) tenue en son centre par une équerre renversée de 12 millimètres (66) dans laquelle passera la manivelle (27). Sur cette bande, montez à chaque extrémité une équerre renversée de 12 millimètres (67). Préparez également un trapèze articulé avec une bande de 11 trous (68) vissée à contre-écrou à chaque extrémité sur un bras de manivelle (69). Une bande (70) partira encore de la bande (68) pour se raccorder à une roue de 57 dents (71) s'engrenant avec un pignon de 19 dents (72). Ces 2 dernières pièces seront montées au travers des cavaliers (9) et (10) sur des tringles terminées pour l'une (71) par une bague d'arrêt, pour l'autre (72) par une clavette et une roue barillet (73) stylisant le volant.

Les bras de manivelle (69) seront raccordés à la bande et, par conséquent, aux équerres renversées de 12 millimètres (66) par l'intermédiaire d'une tringle de 4 centimètres, de rondelles métalliques et d'une bague d'arrêt (74). Les roues avant seront fixées sur la bague (74) au moyen d'un boulon de 19 millimètres. On aura soin de placer un écrou entre le moyeu de la roue et de la bague d'arrêt.

Enfin, dernier détail, le frein et le changement de vitesses à main sont reproduits ici avec des tringles sur lesquelles on aura fixé pour l'une (75) une clavette, pour l'autre (76) un raccord-tringles. Ces 2 accessoires sont raccordés au châssis par un accouplement pour tringles et par un raccord-tringle et bande.

Et maintenant, avec un peu d'imagination, reportez-vous en arrière au temps des crinolines, pour n'admettre que des souvenirs heureux.

M. R.

MECCANO COURRIER

Nous vous présentons notre sympathique correspondant de Budapest, M. Andréas Konkoly, en compagnie de son épouse. C'est à lui que nous devons plusieurs modèles inédits lesquels, nous l'espérons, vous ont fortement intéressés.

