

MIGNON MODEL n° 102 – HARLEY-DAVIDSON 1200cc.



MIGNON MODEL n° 102 – HARLEY-DAVIDSON 1200cc.

Modello: Colore blu. Motore color argento. Dipinti in argento anche i fari anteriori e la parte centrale del serbatoio. Cerchi a raggi color argento, coperture in gomma nera. Sella in plastica nera. Cavalletto ripiegabile. Scala 1:24. Lunghezza 98mm. Senza scatola.

Note: Mignon Model era una fabbrica Italiana di Torino, specializzata nella costruzione di modelli in scala di Motociclette, Moto Carrozate e Go Kart. È stata attiva dal 1959 fino verso la fine degli anni '60, oggi i suoi modelli sono molto rari.

Model: *Blue color. Silver-colored engine. The headlights and the central part of the tank are also painted in silver. Silver-colored spoked wheels, black rubber covers. Black plastic saddle. Foldable stand. 1:24 scale. Length 98mm. Without box.*

Notes: *Mignon Model was an Italian factory in Turin, specialized in the construction of scale models of Motorcycles, Bodyworked Motorcycles and Go Karts. It was active from 1959 until the end of the 1960s, today its models are very rare.*

HARLEY DAVIDSON – 1200cc.

Il Knucklehead era un motore prodotto dalla Harley-Davidson dal 1936 al 1947, allorché venne sostituito dal più moderno propulsore Panhead; il nome del motore deriva dalla particolare forma dei coperchi delle valvole (knuckle = nocca delle dita). Il propulsore venne introdotto prima della seconda guerra mondiale, in un periodo in cui il florido mercato americano della motocicletta era ormai pressoché suddiviso tra Harley-Davidson e Indian: la nascita del Knuckle è legata alla necessità di allargare la gamma HD di quegli anni con un motore bicilindrico di grossa cilindrata, buone prestazioni ed affidabilità, che si affiancasse alla gamma di motori a valvole laterali, e quindi con una concezione ormai superata e minore potenza, denominati Flathead. Il Knuckle era un propulsore bicilindrico a V stretta di 45° raffreddato ad aria, con sistema di distribuzione ad aste e bilancieri, una cilindrata di 1.000 cm³ e due valvole in testa per cilindro: in pratica è il propulsore che inaugura la serie dei grandi bicilindrici HD ('big twin'), i quali manterranno lo stesso schema e le stesse caratteristiche (fatta salva la cubatura) almeno sino all'Evolution (quindi per ben 60 anni!).

A partire dal 1948 il Knuckle venne sostituito dal più moderno propulsore Panhead, avente peraltro inizialmente lo stesso basamento e la stessa cilindrata del predecessore, ma dotato di maggior potenza e coppia. Il Panhead è un classico motore bicilindrico a V stretta di 45° con distribuzione ad aste e bilancieri, raffreddamento ad aria, due valvole in testa per cilindro, trasmissione finale a catena e alimentazione a carburatore, prodotto dalla Harley-Davidson dal 1948 al 1965, allorché fu sostituito dal propulsore Harley-Davidson Shovelhead. Il Pan sostituì il propulsore Harley-Davidson Knucklehead, in produzione sin dal 1936. La cilindrata, inizialmente di 1.000 cm³ per i primi modelli, dotati di basamento di derivazione Knucklehead, divenne in seguito di 1.200 cm³, peraltro mantenuta dal successore Harley-Davidson Shovelhead sino al 1978. L'alimentazione era assicurata da un carburatore Linkert. Il Pan era accoppiato ad un cambio a mano a 4 rapporti, con trasmissione finale a catena. L'avviamento era ovviamente a pedale (l'avviamento elettrico giungerà soltanto con le prime Electra Glide del 1965). Il Panhead equipaggiava le HD di maggiori dimensioni, in particolare le celebri Harley-Davidson Hydra Glide, ed era l'unico Big Twin disponibile nella gamma HD, che includeva ovviamente, a partire dal 1957, anche le Harley-Davidson Sportster.

The Knucklehead was an engine produced by Harley-Davidson from 1936 to 1947, when it was replaced by the more modern Panhead engine; the name of the engine derives from the particular shape of the valve covers (knuckle = knuckle of the fingers). The engine was introduced before the Second World War, in a period in which the thriving American motorcycle market was now almost divided between Harley-Davidson and Indian: the birth of the Knuckle is linked to the need to expand the HD range of those years with a large displacement twin-cylinder engine, good performance and reliability, alongside the range of side valve engines, and therefore with an outdated concept and lower power, called Flathead. The Knuckle was an air-cooled 45 ° narrow V-twin engine, with rod and rocker arm distribution system, a displacement of 1,000 cm³ and two overhead valves per cylinder: in practice it is the engine that inaugurates the large twin-cylinder series. HD ('big twin'), which will maintain the same layout and the same characteristics (except for the volume) at least until Evolution (so for 60 years!).

Starting in 1948, the Knuckle was replaced by the more modern Panhead engine, initially having the same crankcase and displacement as its predecessor, but with greater power and torque. The Panhead is a classic 45 ° narrow V-twin engine with rod and rocker arm timing, air cooling, two overhead valves per cylinder, chain final drive and carburettor power, manufactured by Harley-Davidson from 1948 to 1965, when it was replaced by the Harley-Davidson Shovelhead powertrain. The Pan replaced the Harley-Davidson Knucklehead engine, which had been in production since 1936. The displacement, initially 1,000 cm³ for the first models, equipped with a Knucklehead-derived base, later became 1,200 cm³, which was maintained by the successor Harley-Davidson Shovelhead. until 1978. Power was supplied by a Linkert carburetor. The Pan was coupled to a 4-speed manual gearbox, with chain final drive. The starting was obviously pedal (the electric start will only come with the first Electra Glides of 1965). The Panhead was fitted to the larger HDs, in particular the famous Harley-Davidson Hydra Glide, and was the only Big Twin available in the HD range, which obviously included, starting in 1957, also Harley-Davidson Sportsters.