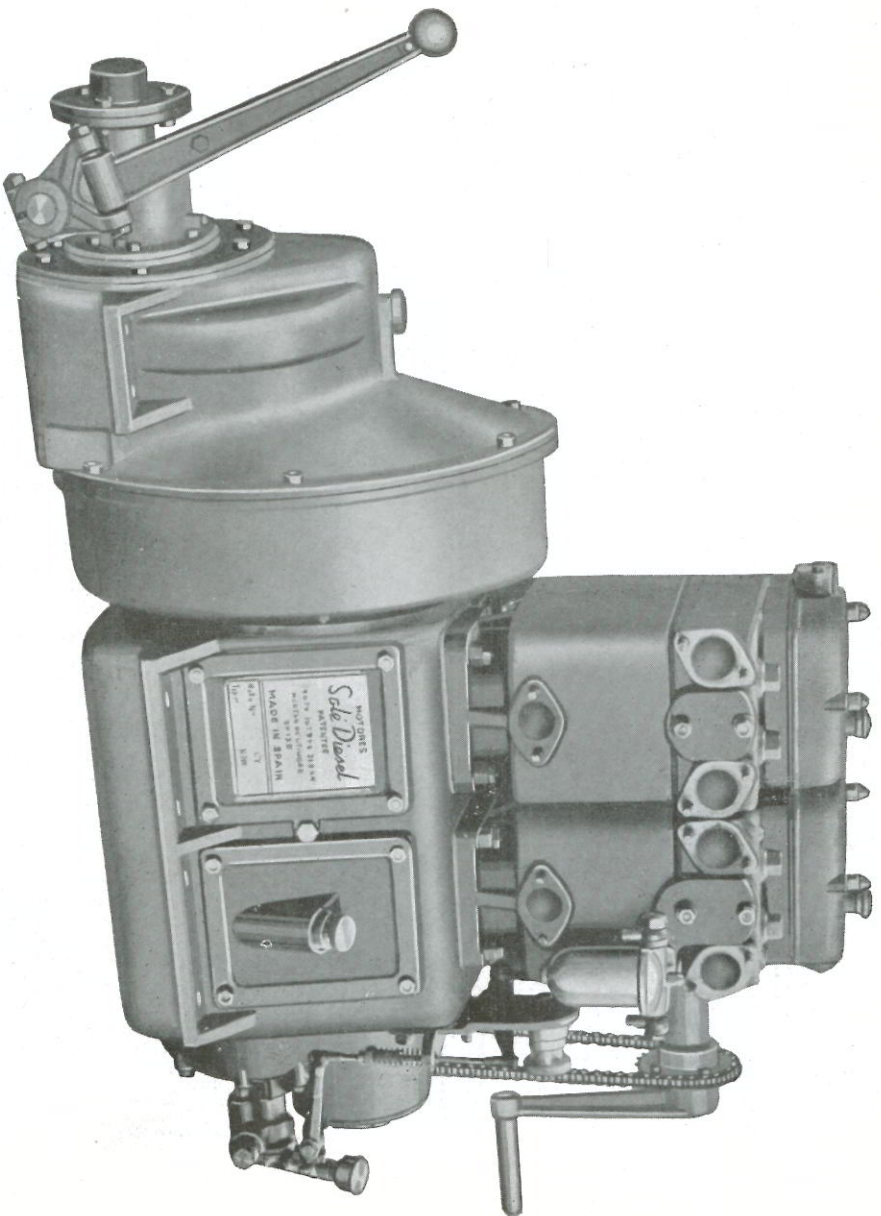


ES

M O T O R E S

# Sole Diesel



MOTOR MARINO CON CONTRAMARCHA Y REDUCTOR 2:1

*Uda. de Surrigue Sole*

CONSTRUCCIONES MECÁNICAS

Pza. Cardenal Gomá, 1 MARTORELL Teléfono 53

## Para embarcaciones de pesca, costeras, cruceros de recreo, lanchas, botes salvavidas, auxiliares para yates, barcasas, transbordadores, botes pequeños y otras embarcaciones que requieran motores de confianza y seguros.

**Cilindro.**—De hierro fundido de gran resistencia, puede desmontarse con mucha facilidad, lleva camisa intercambiable de fundición aleada, al cromo molibdeno y tratada, de alta resistencia al desgaste.

**Culata.**— De hierro fundido en aleación especial de gran resistencia, siendo el espacio de refrigeración por agua muy grande, de fácil inspección y limpieza, permitiendo un enfriamiento sumamente eficaz de la cámara de combustión, de la tobera, de las válvulas y el tubo de escape.

**Pistón.**— De aleación de aluminio, provisto de tres aros de compresión y uno de engrase. El de compresión superior es cromado duro.

**Biela.**— De acero estampado de alta resistencia a la tracción, con cojinete intercambiable de cobre al plomo.

**Válvulas y mecanismo de válvulas.**— Válvula en cabeza de gran diámetro de acero silicrom resistentes al calor. Todo el mecanismo de válvulas es de lubricación automática y va totalmente encerrado.

**Arbol de levas.**— De acero especial de cementación, templado y rectificado.

**Cigüeñal.**— De acero estampado de alta resistencia a la tracción, sometido a tratamiento térmico especial, rectificado y perfectamente equilibrado con contrapesos al codo.

**Inyección de combustible.**— Por bomba normal y tobera tipo BOSCH.

**Sistema de lubricación.**— Por bomba de aceite del tipo de engranajes accionada desde el cigüeñal, que inyecta el aceite a presión en todos los órganos del motor.

**Sistema de refrigeración.**— Por bomba de agua del tipo de engranajes. Toda ella fabricada de metal y acero inoxidable para evitar la oxidación.

**Arranque.**— Los motores se ponen fácilmente en marcha en frío, mediante el uso del descompresor, y la manivela de puesta en marcha, que acciona directamente sobre el eje de levas haciendo girar el motor a doble velocidad, yendo además equipados con arranque por cartucho especial de puesta en marcha instantánea, en tiempo muy frío.

**Regulador.**— Va montado un regulador muy eficiente, como equipo normal sistema mecánico, exacto dentro del 3% desde sin carga a plena carga, con un ajuste limitado para la velocidad del motor. Se entrega el motor con la velocidad perfectamente regulada.

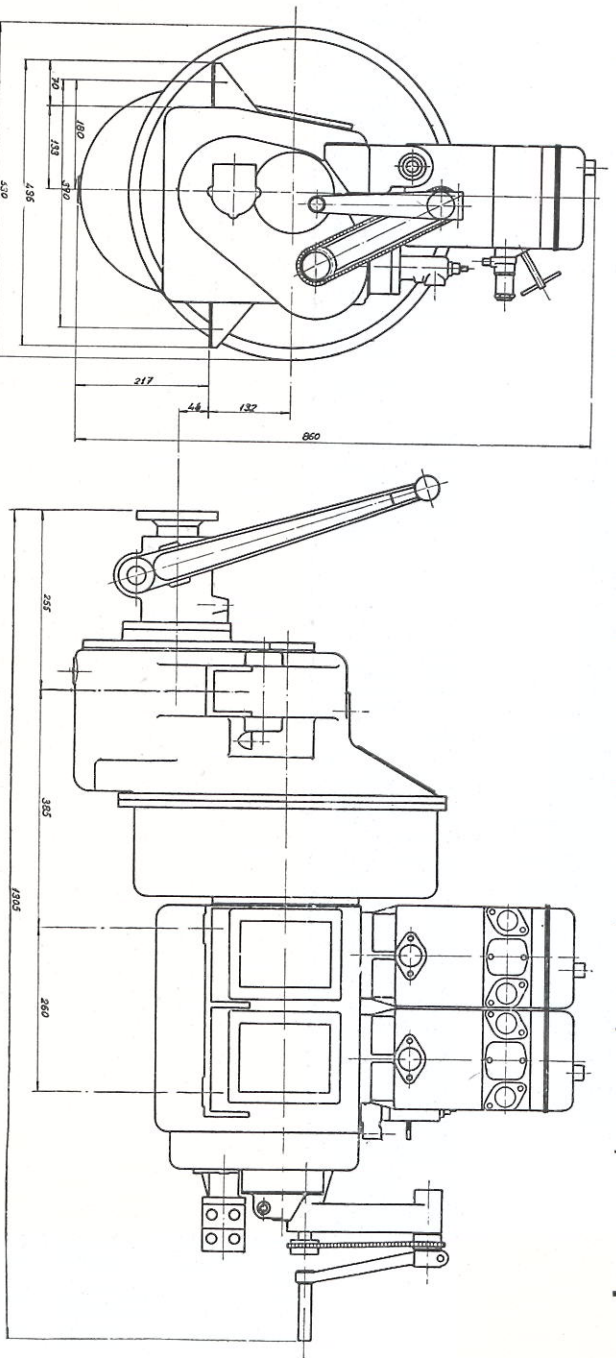
**Consumo de combustible.**— Aproximadamente 175 gramos HP hora.

**Consumo de lubricante.**— Aproximadamente 3 gramos HP hora.

**Aceite lubricante recomendado.**— De 1° a 35° de temperatura ambiente SAE-30. De 36° en adelante SAE-40. A menos de 0° usar SAE-20.

**Reductor y contramarcha.**— Está totalmente encerrado y construido junto con el motor. Es del tipo de engranajes y cono de embrague de diseño sencillo, seguro y silencioso. La reducción es de 2:1.

Tipo	Potencia HP	R. P. M.	Diámetro cilindro	Recorrido pistón	Ciclo	Num. cilind.	Refrigeración	Peso en Kgs.
DCM - 20	15 - 17	1500 - 1800	85 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	2	por agua	385
DCM - 30	18 - 20	1500 - 1800	90 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	2	por agua	400
DCM - 40	20 - 22	1500 - 1800	95 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	2	por agua	425



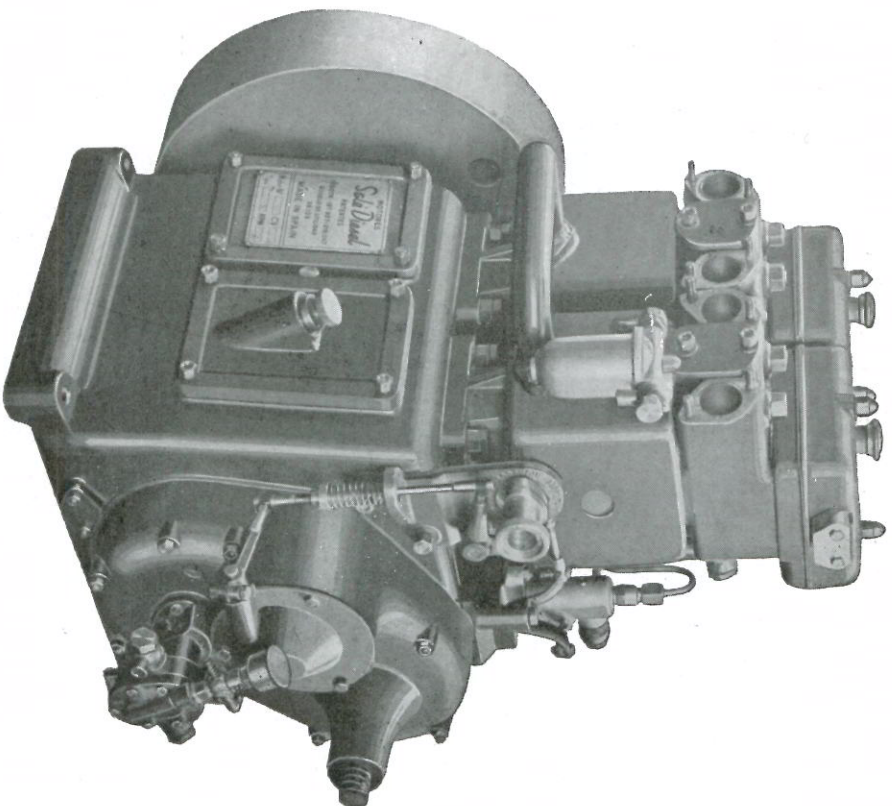
Para cualquier acoplamiento especial que Ud. precise, sírvase consultarnos.

Proseguimos siempre el trabajo de desarrollo e investigación, reservándonos el derecho de alterar esta especificación sin previo aviso según nos parezca más conveniente.

ES

M O T O R E S

*Sole Diesel*



MOTOR ESTACIONARIO REFRIGERADO POR AGUA

*Ma. de Surrigue Sole*

CONSTRUCCIONES MECANICAS

Pza. Cardenal Gomá, 1      MARTORELL      Teléfono 53

# ESPECIFICACION

**Cilindro.**—De hierro fundido de gran resistencia, puede desmontarse con mucha facilidad. Lleva camisa recambiable de fundición aleada, al cromo molibdeno y tratada, de alta resistencia al desgaste.

**Culata.**— De hierro fundido en aleación especial de gran resistencia, siendo el espacio de refrigeración por agua muy grande, de fácil inspección y limpieza, permitiendo un enfriamiento sumamente eficaz de la cámara de combustión, de la tobera, de las válvulas y el tubo de escape.

**Pistón.**— De aleación de aluminio, provisto de tres aros de compresión y uno de engrase. El de compresión superior es cromado duro.

**Biela.**— De acero estampado de alta resistencia a la tracción, con cojinete intercambiable de cobre al plomo.

**Válvulas y mecanismo de válvulas.**— Válvula en cabeza de gran diámetro de acero silicrom resistentes al calor. Todo el mecanismo de válvulas es de lubricación automática y va totalmente encerrado.

**Arbol de levas.**— De acero especial de cementación, templado y rectificado.

**Cigüeñal.**— De acero estampado de alta resistencia a la tracción, sometido a tratamiento térmico especial, rectificado y perfectamente equilibrado con contrapesos al codo.

**Inyección de combustible.**— Por bomba normal y tobera tipo BOSCH.

**Sistema de lubricación.**— Por bomba de aceite del tipo de engranajes accionada desde el cigüeñal, que inyecta el aceite a presión en todos los órganos del motor.

**Sistema de refrigeración.**— Por bomba de agua del tipo de aletas. Toda ella fabricada de metal y acero inoxidable e incorporada directamente al motor.

**Arranque.**— Los motores se ponen fácilmente en marcha en frío, mediante el uso del descompresor, y la manivela de puesta en marcha, que acciona directamente sobre el eje de levas haciendo girar el motor a doble velocidad, yendo además equipados con arranque por cartucho especial de puesta en marcha instantánea, en tiempo muy frío.

**Regulador.**— Va montado un regulador muy eficiente, como equipo normal sistema mecánico, exacto dentro del 3 % desde sin carga a plena carga, con un ajuste limitado para la velocidad del motor. Se entrega el motor con la velocidad perfectamente regulada.

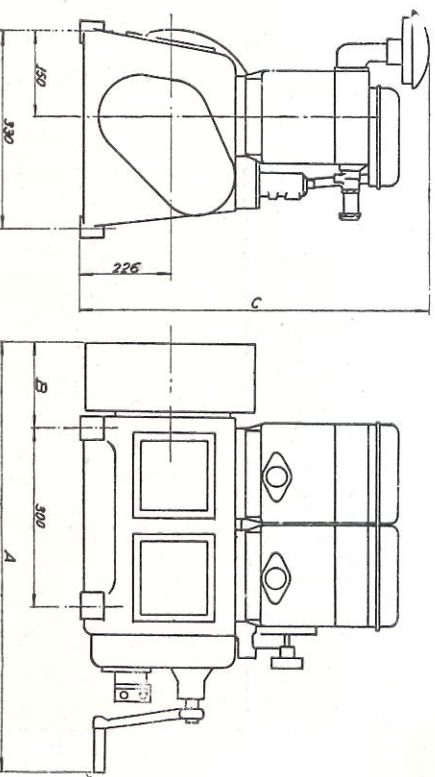
**Consumo de combustible.**— Aproximadamente 175 gramos HP hora.

**Consumo de lubricante.**— Aproximadamente 3 gramos HP hora.

**Aceite lubricante recomendado.**— De 1° a 35° de temperatura ambiente SAE-30. De 36° en adelante SAE-40. A menos de 0° usar SAE-20.

Tipo	Potencia HP	R. P. M.	Diámetro cilindro	Recorrido pistón	Ciclo	Núm. cilind.	Refrigeración	Peso en Kgs.
DC - 20	15 - 17	1500 - 1800	85 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	2	por agua	225
DC - 30	18 - 20	1500 - 1800	90 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	2	por agua	240
DC - 40	20 - 22	1500 - 1800	95 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	2	por agua	265

Medidas en mm.	TIPO		
	DC 20	DC 30	DC 40
A	860	860	890
B	156	156	186
C	845	871	871



Para cualquier acoplamiento especial que Ud. precise, sírvase consultarnos.

Proseguimos siempre el trabajo de desarrollo e investigación, reservándonos el derecho de alterar esta especificación sin previo aviso según nos parezca más conveniente.