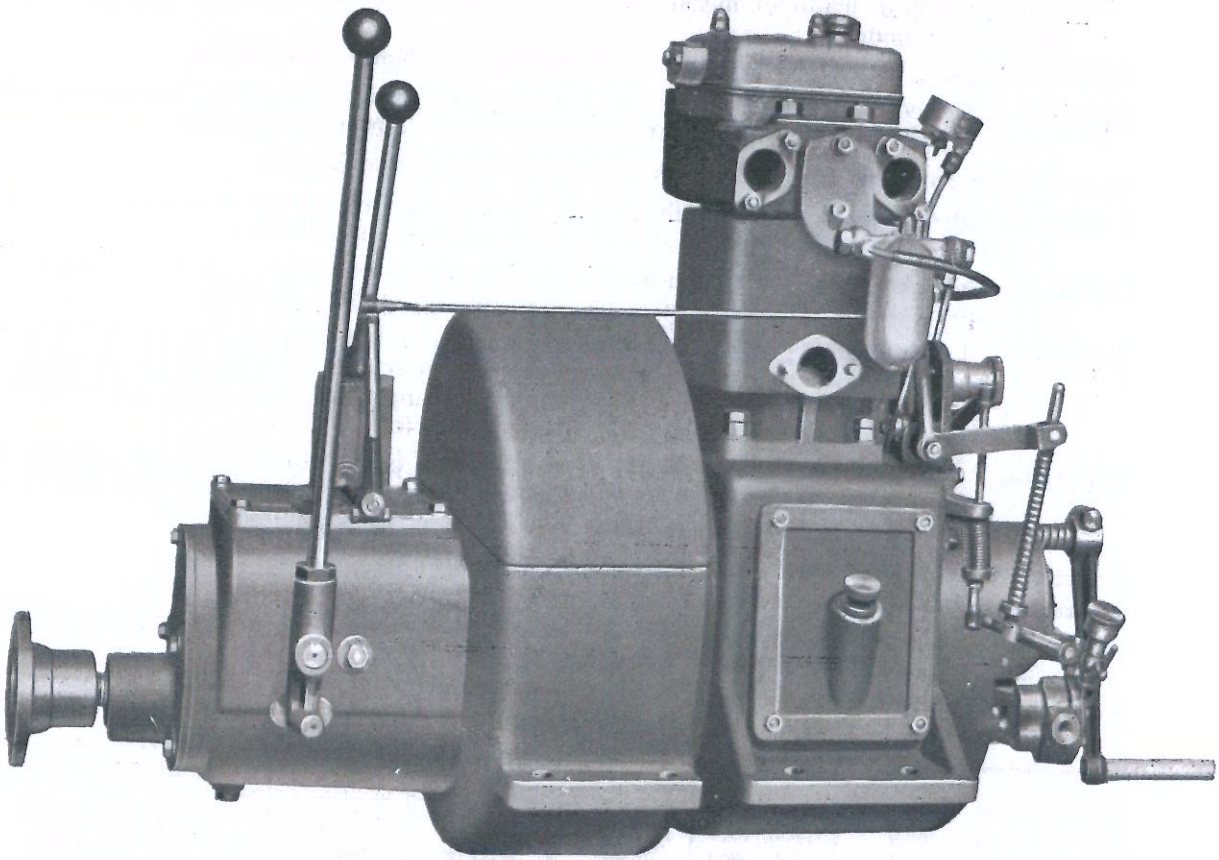
MOTORES

Solé Diesel



MOTOR MARINO CON CONTRAMARCHA Y REDUCTOR 2:1

Vda. de Enrique Solé

CONSTRUCCIONES MECÁNICAS

Pza Cardenal Gomá, 1 MARTORELL Teléfono 53

ESPECIFICACION

Para embarcaciones de pesca, costeras, cruceros de recreo, lanchas, botes salvavidas, auxiliares para yates, barcazas, 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 recambiable de fundición aleada, al cromo molíbdeno 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.— Válvulas en cabeza de gran diámetro de acero silicrom resistentes al calor. Todo el mecanismo de válvulas es de lubrificación 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 lubrificación.— 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 eficiente y segura, con sistema de regulación de caudal para asegurar una refrigeración correcta.

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.

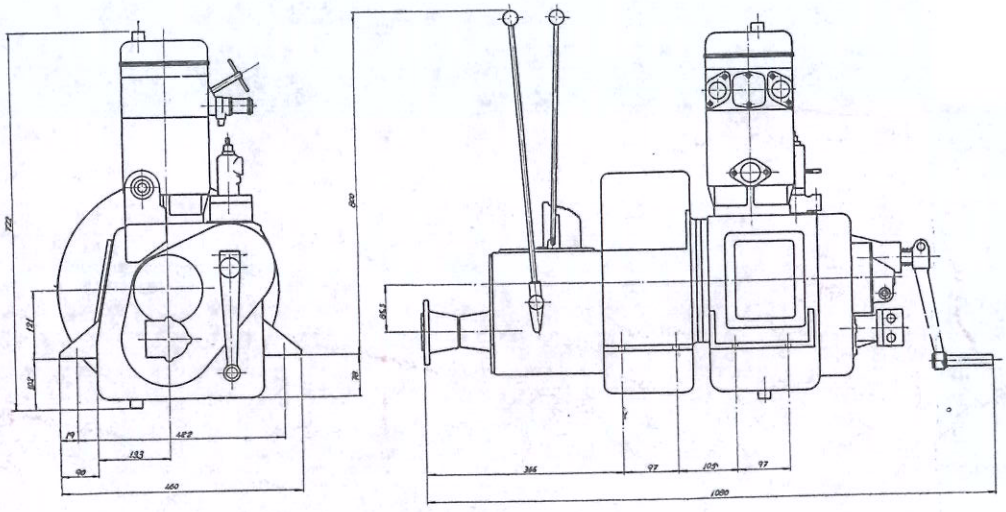
Consumo de combustible.— Aproximadamente 175 gramos HP hora.

Consumo de lubrificante.— 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 construído junto con el motor. De diseño sencillo asegurando un funcionamiento seguro y silencioso. La reducción es de 2 : 1.

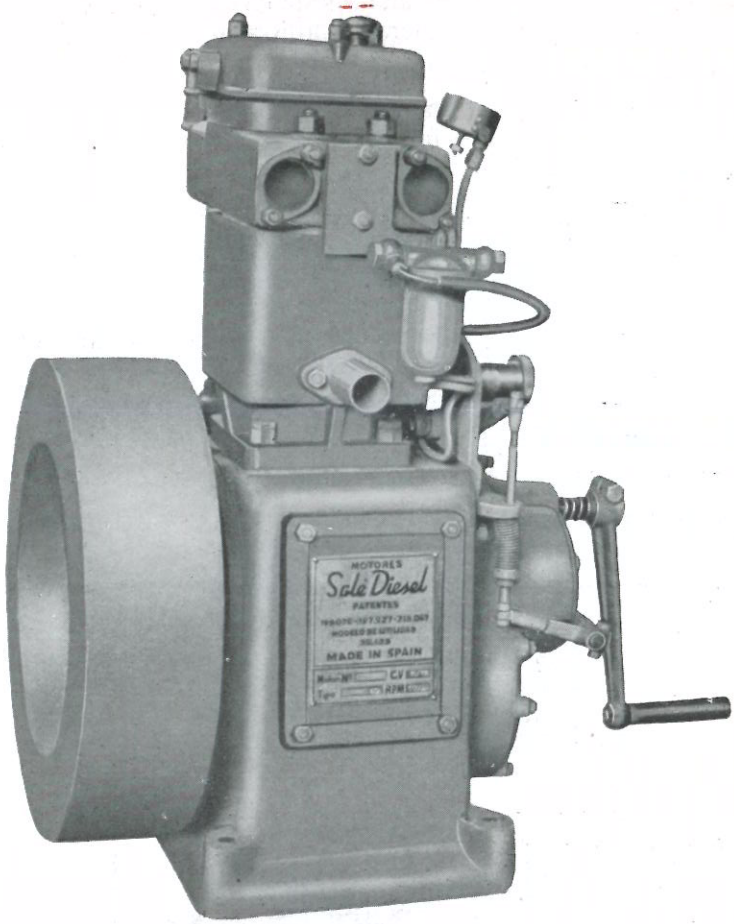
Tipo	Potencia HP	R P. M.	Diámetro cilindro	Recorrido pistón	Ciclo	Núm. cilind.	Refrigeración	Peso en Kgs.
IMAR - 10	6 - 7	1500 - 1800	80 mm.	100 mm.	4 tiempos	1	por agua	201
IMAR - 20	7 1/2 - 8 1/2	1500 - 1800	85 mm.	100 mm.	4 tiempos	1	por agua	217
IMAR - 30	9 - 10	1500 - 1800	90 mm.	100 mm.	4 tiempos	1	por agua	236
IMAR - 40	10 - 12	1500 - 1800	95 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	1	por agua	240



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.

M O T O R E S

Solé Diesel



MOTOR ESTACIONARIO REFRIGERADO POR AGUA

Vda. de Enrique Solé

CONSTRUCCIONES MECÁNICAS

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.— Válvulas en cabeza de gran diámetro de acero silicrom resistentes al calor. Todo el mecanismo de válvulas es de lubrificación 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 lubrificación.— 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 agua, del sistema termosifón, de efectividad total.

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.

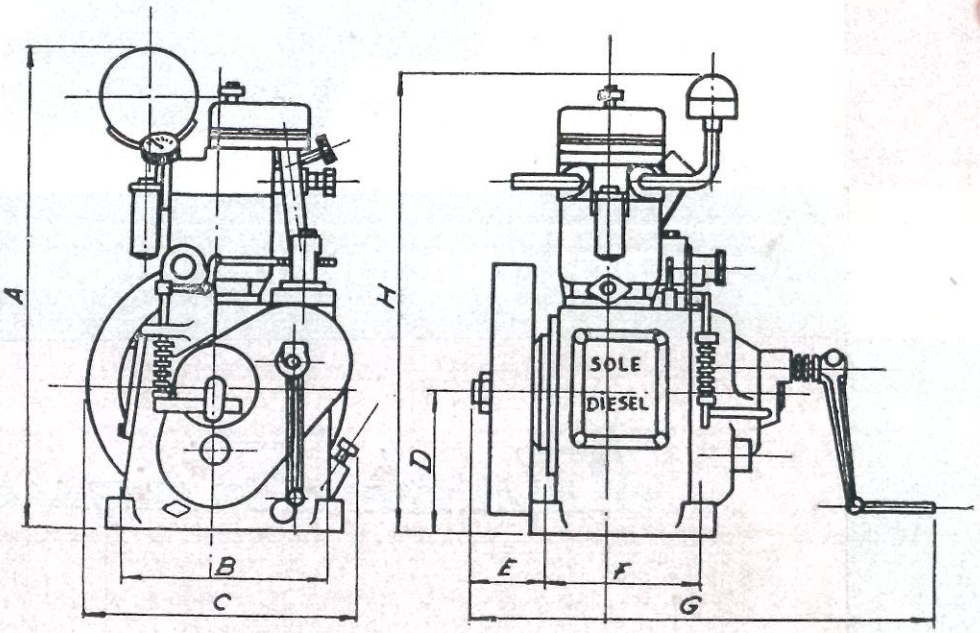
Consumo de combustible.— Aproximadamente 175 gramos HP hora.

Consumo de lubrificante.— 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.
IM - 10	6 - 7	1500 - 1800	80 mm.	100 mm.	4 tiempos	1	por agua	147
IM - 20	$7^1/_2$ - $8^1/_2$	1500 - 1800	85 mm.	100 mm.	4 tiempos	1	por agua	163
IM - 30	9 - 10	1500 - 1800	90 mm.	100 mm.	4 tiempos	1	por agua	182
IM - 40	10 - 12	1500 - 1800	95 mm.	101,6 mm.	4 tiempos	1	por agua	186

Medida en mm.	MODELOS			
	IM - 10	IM - 20	IM - 30	IM - 40
A	848	848	875	875
B	310	310	310	310
C	412	419	419	419
D	221	221	221	221
E	83	97	127	127
F	222	222	222	222
G	655	669	699	699
H	653	653	680	680



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.