



L'alésage des cylindres est de 120 millimètres.

La course de 130 millimètres.

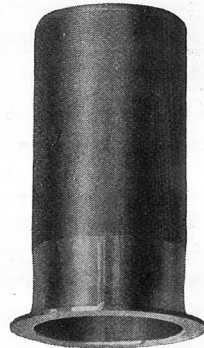
Le moyeu portant l'hélice est fixé directement en bout du vilebrequin et, par suite, l'hélice tourne à la même vitesse que le moteur dans les modèles 150 et 180 HP. Les 200 et 220 HP sont munis d'un réducteur de vitesse.

DESCRIPTION

Cylindres. — Les cylindres sont en acier forgé, ils sont filetés extérieurement et sont



vissés dans les culasses ou chambres d'eau en aluminium émaillé dans lesquelles on a ménagé de fonderie les conduits d'admission et d'échappement.

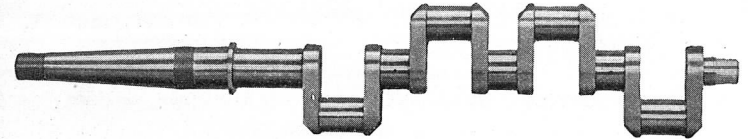


Bielles. — Les bielles sont creuses et de corps cylindrique. L'une tourillonne directement sur le maneton du vilebrequin, tandis que l'autre, du type à chapes, tourillonne sur la partie extérieure de la première qui est garnie à cet effet de métal antifriction.

Vilebrequin. — Le vilebrequin est à quatre manivelles calées entre elles à 180° et maintenu en place dans le carter par cinq paliers dont

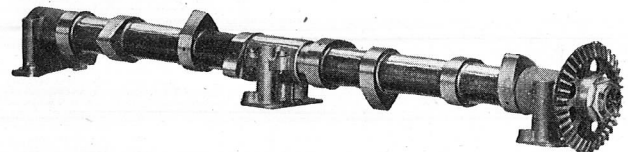


quatre garnis de métal antifriction et le cinquième, côté magnétos, constitué par un roulement à billes. L'emploi d'une hélice tractive ou propulsive est



possible, car le vilebrequin prend son appui sur une butée à billes double placée à l'avant du carter (150 et 180 HP).

Distribution. — Les soupapes sont placées à la partie supérieure des cylindres et disposées en ligne suivant et parallèlement à l'axe du moteur. Elles sont commandées par un seul arbre à cames pour chaque groupe de cylindres et rappelées sur leur siège par deux ressorts concentriques dont un seul suffirait, en cas de rupture de



l'un deux, pour assurer le rappel de la soupape sur son siège.

Chaque came agit directement sur la queue de soupape dont l'extrémité est munie d'un plateau en acier de cémentation. Le réglage du jeu convenable entre le plateau de soupape et le chemin