

souffler avec un maximum de force. La calotte de refroidissement qui coiffe la culasse se trouve munie intérieurement d'un déflecteur qui partage équitablement le courant d'air sur les ailettes de chaque culasse. De par son utilisation future : c'est-à-dire à l'abri sous des tôles, ce moteur a été étudié également du point de vue balayage, en vue d'une parfaite élimination des calories. Le régime moteur est limité à 6.500 tr/mn pour des raisons de longévité.

Le vilebrequin est en deux parties, puisque le moteur comporte deux carter étanches ; l'assemblage est assuré par une vis qui serre fortement les deux extrémités des vilebrequins taillés en denture Hirth. Les soies de vilebrequins étant de larges dimensions sont creuses, il est donc possible d'introduire une clef de serrage pour bloquer la vis d'assemblage. Quatre roulements à billes de $30 \times 62 \times 18$ supportent le vilebrequin. Les bielles sont montées sur double rangées de galets. Placé en sortie de vilebrequin, l'embrayage, à disques multiples armés de pastilles de liège, travaille dans l'huile.

La transmission entre le moteur et la boîte de vitesses s'effectue par pignons à taille droite. Il faut noter la présence d'un pignon intermédiaire monté sur aiguilles. Suivant les désirs des clients, il est possible de monter une chaîne en inversant le sens de la rotation du moteur. Cette solution plus silencieuse et d'un rendement meilleur est plus appréciée chez nous.

La boîte de vitesses comporte trois rapports et une marche arrière. Les deuxième et troisième vitesses sont commandées par un arbre coulissant muni de cames assurant le verrouillage des pignons par l'engagement de billes qui s'escamotent au déverrouillage.

La première vitesse et la marche arrière sont commandées de façon identique par un deuxième arbre. Ces deux commandes sont synchronisées, étant actionnées par un système différentiel. Malgré son volume réduit la boîte est robuste et tous les pignons sont réalisés en module 25.

Dans le carter de boîte est également logé le différentiel qui comporte deux pignons planétaires et deux satellites. Les deux arbres de sortie permettent la traction avant ou propulsion arrière suivant l'emplacement du moteur choisi par le constructeur.

Notons que le carter de boîte-différentiel contient 2 litres d'huile.

Placé en haut de vilebrequin, après

