

CONDOR

A 450



USO E MANUTENZIONE

GUIDETTI

MOTORI UNIVERSALI CONDOR



NORME PER L'USO E LA MANUTENZIONE
DEL MOTORE TIPO

A 450

I EDIZIONE

GUIDETTI

S. p. A.

UFFICI: MILANO - Via Noto 10 - Tel. 531.431/2/3 (con ricerca automatica)

OFFICINE: S. CRISTINA e BISSONE (Pavia) - Telefono 32 Corteolona



LUBRIFICANTI
E. REINACH - OLEOBLITZ - S.p.A.
MILANO - VIA G. MURAT, 84

A garanzia di un buon funzionamento
dei **MOTORI CONDOR**
lubrificarli con:

OLEOBLITZ SPORT (S.A.E.30) d'INVERNO
OLEOBLITZ SPORT (S.A.E.40) d'ESTATE

Le illustrazioni e descrizioni che figurano nella presente pubblicazione non sono impegnative nel senso che ci riserviamo il diritto di apportare in qualsiasi momento, senza preventivamente disporre l'aggiornamento della pubblicazione stessa, le modifiche eventuali di organi, dettagli o forniture di accessori, che ritenessimo più opportune a scopo di miglioramento o per qualunque esigenza di carattere costruttivo o commerciale.

GUIDETTI S.p.A.

AVVERTENZA

Le istruzioni del presente libretto valgono sia per motore funzionante a PETROLIO che a BENZINA.

Il tipo di carburante per il quale è stato predisposto il motore, è unicamente riportato sulla targhetta fissata sul convogliatore.

INDICE

PARTE I

GENERALITÀ

Curve caratteristiche	pag. 4
Dimensioni di ingombro e accoppiamento	» 5
Caratteristiche tecniche	» 6
Caratteristiche costruttive	» 7

PARTE II

ISTRUZIONI DI SERVIZIO

Preparazione ed avviamento	» 8
Velocità del motore	» 10
Arresto del motore	» 11

PARTE III

MANUTENZIONE

Lubrificazione	» 12
Carburazione	» 12
Alimentazione	» 13
Distribuzione	» 14
Accensione	» 15
Raffreddamento	» 15

PARTE IV

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO

Albero motore	» 16
Distribuzione	» 16
Magnete	» 18
Regolatore di velocità	» 20

PARTE V

ISTRUZIONI IN CASO DI INCONVENIENTI

Il motore non s'avvia	» 21
Funzionamento irregolare	» 21

PARTE VI

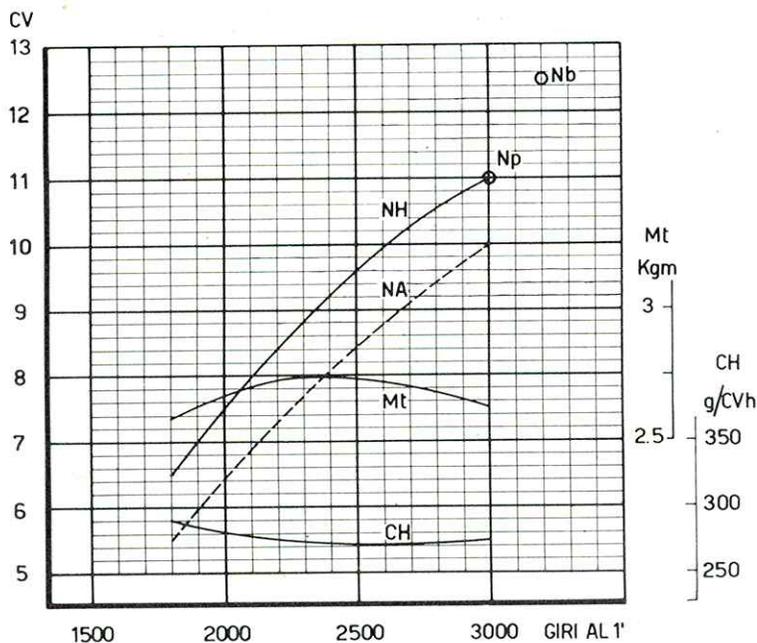
CATALOGO PARTI DI RICAMBIO

Tav. 1 - Gruppo Basamento	» 24
Tav. 2 - Gruppo Cilindro	» 26
Tav. 3 - Gruppo Manovellismo	» 28
Tav. 4 - Gruppo Regolatore	» 30
Tav. 5 - Gruppo Carburatore	» 32

PARTE I

GENERALITÀ

CURVE CARATTERISTICHE



Nb Potenza massima I.G.M. funzionamento a benzina

Np Potenza massima I.G.M. funzionamento a petrolio

NH Curva della potenza massima

NA Curva della potenza per servizio continuativo che si consiglia di non superare nelle applicazioni del motore (norme DIN 6270).

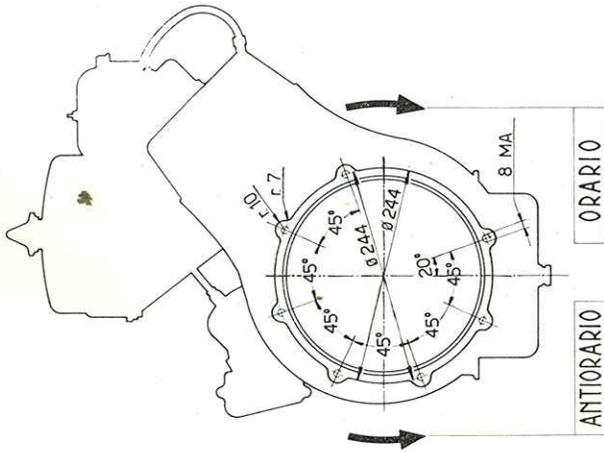
Mt Curva della coppia motrice riferita alla potenza massima NH.

CH Curva del consumo riferita alla potenza massima NH

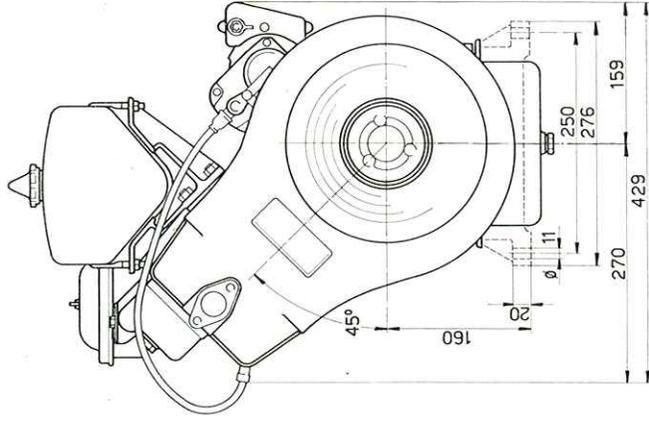
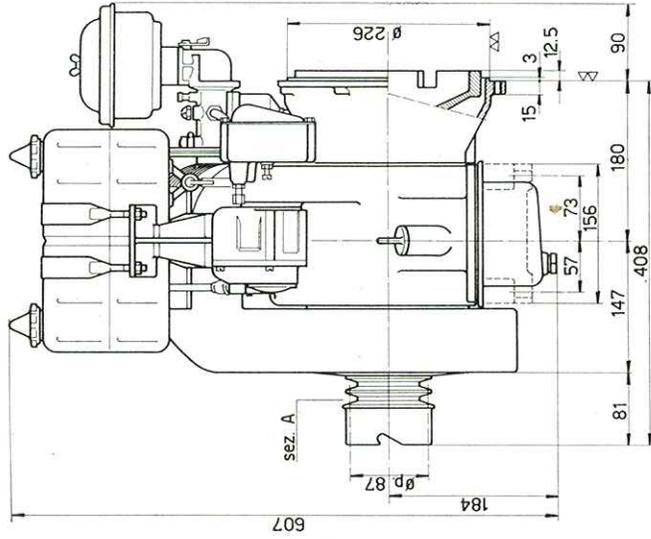
AVVERTENZA

I valori delle potenze indicate NH ed NA sono riferiti al funzionamento a BENZINA. Per funzionamento a PETROLIO gli stessi subiscono una variazione in diminuzione intorno al 10%. Di contro, i valori della curva C di consumo, aumentano del 18% circa. Inoltre i valori delle potenze NH sono ottenuti con motore munito di filtro d'aria ad olio del tipo a lambimento, di tubo di scarico di serie e a rodaggio ultimato. Tali potenze sono garantite con una tolleranza del 5%; esse si riducono dell'1% ogni 100 m di altitudine s.l.m. e dell'1% per ogni 5,5° C al di sopra di 15,5° C.

**MOTORE CONDOR TIPO
A 450**



Sensi di rotazione
motore visto lato presa di forza



DIMENSIONI DI INGOMBRO E DI ACCOPPIAMENTO

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Ciclo Otto a quattro tempi.

Funzionamento a benzina oppure a petrolio con avviamento a benzina.

Valvole in testa chiuse a bagno d'olio.

Monocilindrico inclinato a 45°.

Raffreddamento ad aria soffiata.

Lubrificazione automatica.

Avviamento a strappo.

Cilindro di ghisa perlitica speciale opportunamente trattata.

Testa in lega leggera con sedi valvole riportate.

Pistone in lega di alluminio.

Biella in acciaio al cromo-nichel, sezione a doppio T, funzionante su rulli in gabbia.

Albero a gomito composto in tre pezzi: Bracci con contrappesi in acciaio stampato, bottone di manovella sostituibile.

Albero della distribuzione di ghisa speciale antifrizione funzionante su perno, disposto parallelamente all'albero a gomito e comandato da una coppia di ingranaggi a denti dritti.

Supporti: l'albero a gomito funziona su cuscinetti a sfere e a rulli cilindrici.

Basamento di ghisa, di struttura appropriata e convenientemente stabilizzata.

Volano con ventilatore centrifugo per l'aria di raffreddamento.

Convogliatore, per l'aria di raffreddamento, in lamiera stampata.

Regolatore di velocità centrifugo a sfere che agisce tramite una leva esterna sulla farfalla del carburatore.

Carburatore del tipo a livello costante alimentato per caduta. Filtro d'aria a bagno d'olio.

Accensione mediante magnete ad alta tensione, con anticipo fisso; velocità di rotazione in rapporto 1/1 con l'albero motore.

Sfiatatoio munito di valvola automatica che provoca nell'interno del basamento una depressione impedendo ogni fuga d'olio.

Serbatoio fissato sul cilindro del motore.

Flangia per l'accoppiamento diretto fissata al basamento sul lato opposto al volano.

Il motore, a richiesta, può essere fornito con piedi di fissaggio.

PARTE II

ISTRUZIONI DI SERVIZIO

PREPARAZIONE ED AVVIAMENTO

- 1) **Rifornimento di olio** (fig. 2): togliere l'asta L dal basamento e versare nel canale C olio fresco nella quantità e qualità specificate alle pagine 2 e 6.
Il livello dell'olio non deve superare il segno del max indicato sull'asta di controllo L.
Assicurarsi che la bacinella del filtro F sia provvista di olio fino al livello indicato. L'olio sarà dello stesso tipo usato per il motore.
- 2) **Rifornimento di carburante** (fig. 2): assicurarsi che il rubinetto Z sia chiuso. Togliere quindi i tappi B e P e riempire gli scomparti di benzina e petrolio, rispettivamente, servendosi di un imbuto munito di filtro. Nel caso di motore predisposto per funzionamento a benzina, il serbatoio è provvisto di un solo tappo.
- 3) **Carburatore**: assicurarsi che nella vaschetta del carburatore non sia rimasto petrolio che potrà, in caso, essere scaricato allentando la vite V (fig. 3).
Chiudere l'otturatore d'aria spostando la levetta A (fig. 2) verso AVV. (avviamento).
Aprire quindi il rubinetto Z (fig. 2) del serbatoio spostando la levetta verso lo scomparto della benzina e premere alcune volte il pulsante G (fig. 3) del galleggiante per richiamare la benzina nella vaschetta.
- 4) **Acceleratore**: portare in posizione di massimo la leva del comando acceleratore.
- 5) **Avviamento**: ruotare a mano il motore in senso inverso fino a sentire la resistenza dovuta alla compressione. Indi avvolgere la fune sulla fascia della puleggia S (fig. 1) innestando il nodo terminale nel dente apposito. Tirare con decisione ed il motore si avvierà.
- 6) **Funzionamento**: dopo i primi scoppi aprire gradatamente l'otturatore d'aria del carburatore spostando la levetta A (fig. 2) verso MAR (marcia) ed il motore funzionerà regolarmente. Lasciare quindi funzionare il motore a benzina per alcuni minuti dopo di che, per l'alimentazione a petrolio, spostare la levetta del rubinetto Z (fig. 2) nella posizione opposta alla precedente. È però consigliabile, specialmente nelle stagioni fredde, di portare, subito dopo l'avviamento, la velocità del motore ad un regime più basso, per alcuni minuti, onde favorire la lubrificazione.

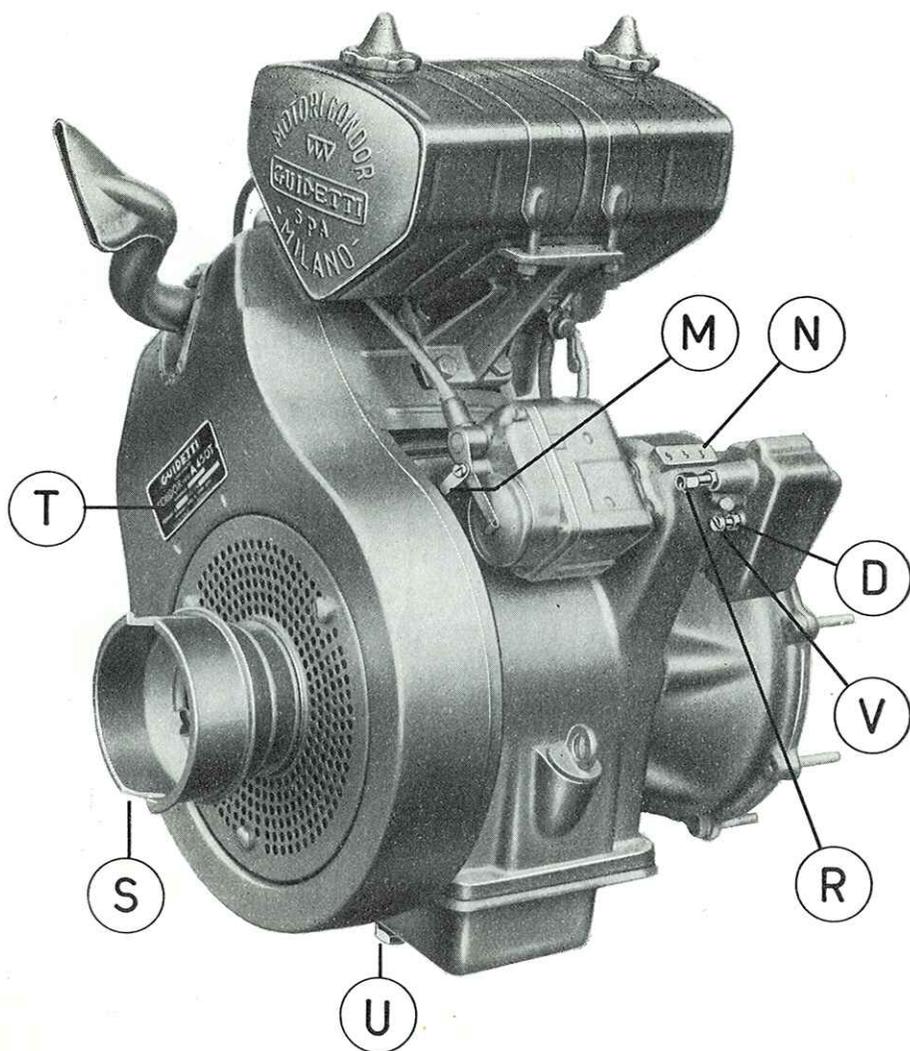


FIG. 1

D) controdado vite registro massimo - M) bottone di massa - N) numero di matricola del motore - R) registro guaina comando acceleratore - S) puleggia per avviamento a strappo - T) targhetta - U) tappo scarico olio - V) vite registro massimo.

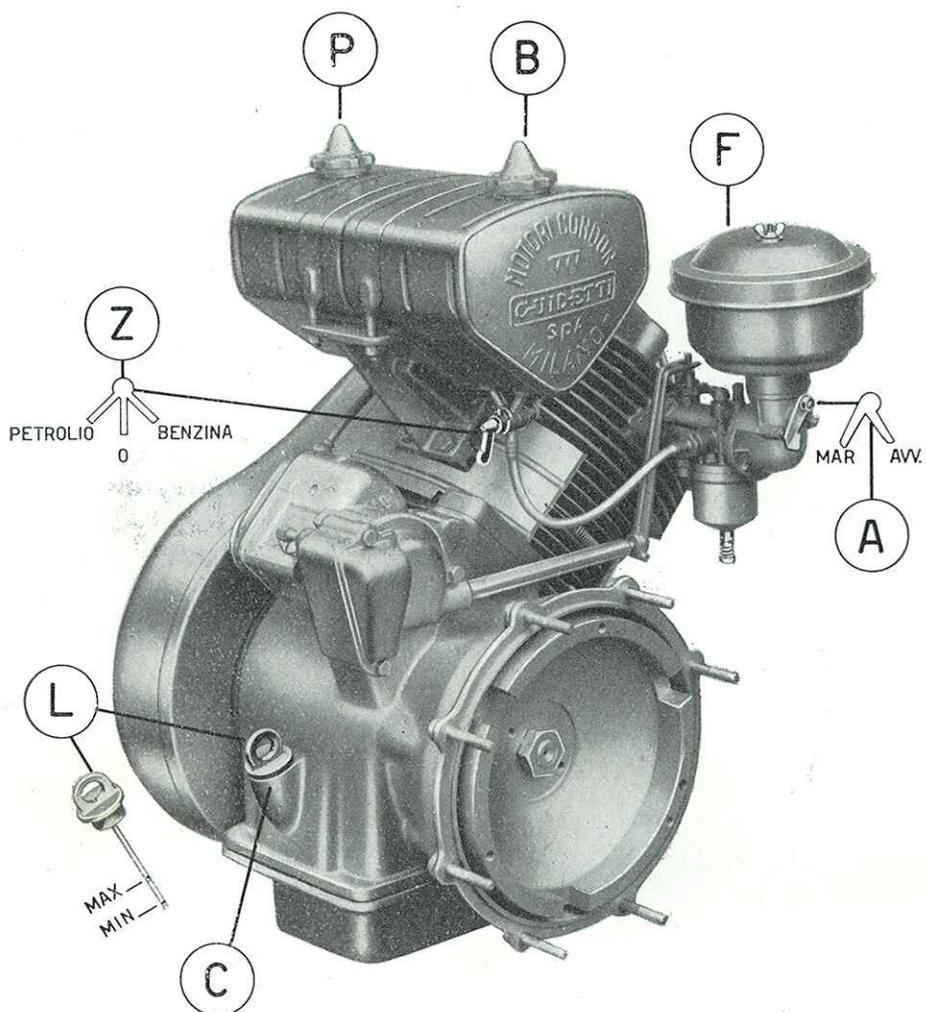


FIG. 2

A) leva comando otturatore d'aria - B) tappo serbatoio scomparto benzina - C) foro carica olio - F) filtro aria ad olio a lambimento - L) asta controllo livello olio - P) tappo serbatoio scomparto petrolio - Z) rubinetto del carburante.

VELOCITÀ

In base alla richiesta del cliente la Casa regola e limita la massima velocità del motore mediante la vite V (fig. 1) bloccata dal controdado D e ne sigilla la posizione per evitare manomissioni.

Nel caso in cui occorresse regolare la velocità entro un limite di ± 200 giri bisogna agire nuovamente sulla vite V per cui si aumenterà la velocità, svitandola, e si diminuirà, avvitala.

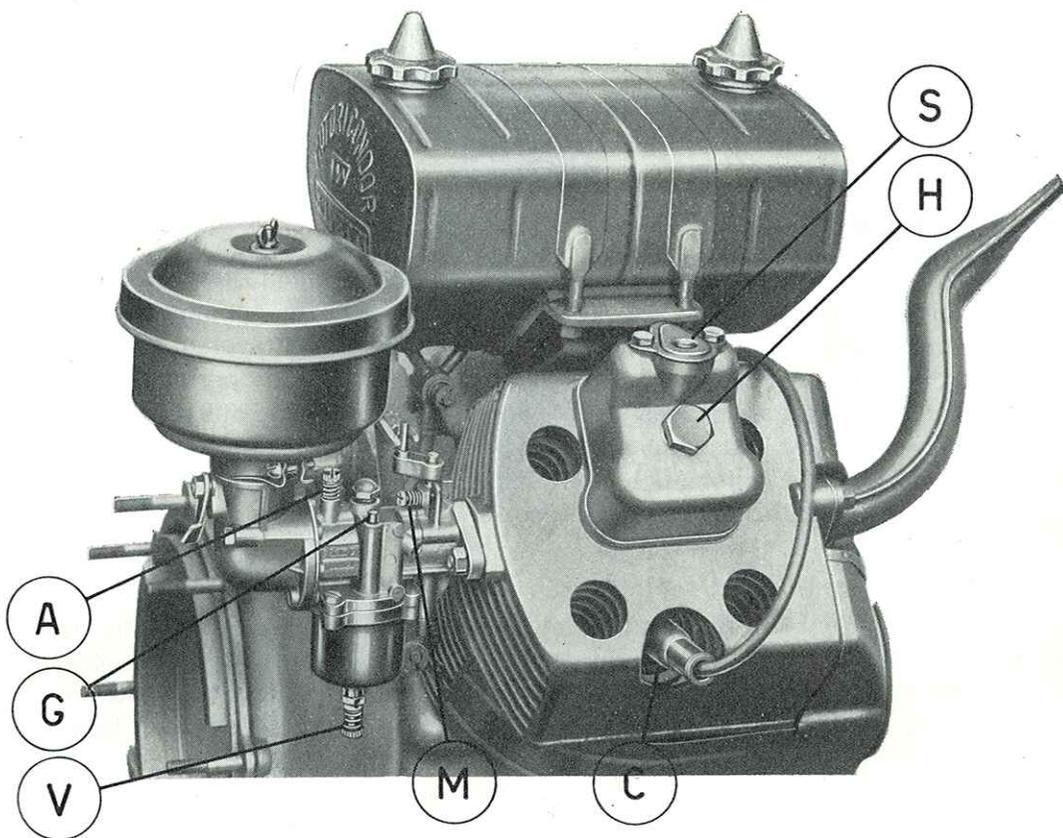


FIG. 3

A) vite regolazione aria del minimo - C) candela d'accensione - G) pulsante del galleggiante - H) dado fiss. coperchio copri valvole - M) vite regolazione velocità al minimo - S) valvola sfiatatoio - V) vite scarico vaschetta.

ARRESTO

L'arresto del motore è bene avvenga quando esso funziona a benzina. Pertanto operare come segue:

- a) chiudere il rubinetto Z (fig. 2) portando la levetta in posizione verticale;
- b) quando il motore accenna a fermarsi per mancanza di carburante spostare la levetta verso lo scomparto della benzina;
- c) quando il motore avrà ripreso a funzionare regolarmente a benzina chiudere il rubinetto e schiacciare il bottone di massa M (fig. 1) posto sul magnete.

PARTE III

MANUTENZIONE

LUBRIFICAZIONE

Dopo le prime 20 ore di funzionamento e successivamente ogni 100 ore sostituire completamente l'olio nella quantità e qualità specificate alle pagine 2 e 6 scaricando quello vecchio dalla coppa attraverso il tappo U (fig. 1). Tutti i giorni comunque verificare, con motore perfettamente in piano, il livello e se necessario aggiungere olio fresco. Evitare in modo assoluto che il livello scenda al di sotto del segno del minimo.

La lubrificazione è automatica e regolata da un foro tarato che immette l'olio nella vaschetta dove ha sede l'ingranaggio pescatore.

CARBURAZIONE (fig. 4)

Filtro d'aria: ogni 8 ore o con una frequenza che dipende dall'ambiente in cui è destinato a lavorare il motore, è necessario pulire l'intero filtro operando come segue: a) Togliere dal fondo del corpo inferiore (2) il deposito di melma e rinnovare lo strato di olio con altro fresco; b) Lavare in benzina o petrolio il corpo filtrante (1) e controllare che le luci di passaggio dell'aria non siano otturate sia pure parzialmente.

La pulizia del filtro e il cambio d'olio sono raccomandati oltre che per garantire l'efficacia di depurazione dell'aria, a salvaguardia del rapido deterioramento delle parti meccaniche, anche per evitare eccessivo consumo di carburante dovuto all'ostruzione del passaggio d'aria.

Filtro del carburante: Il raccordo (5) contiene il filtro che trattiene all'esterno le impurità.

Ogni 50 ore bisognerà effettuare la pulizia ed in caso di forte ostruzione sostituirlo.

Getti del massimo e minimo: La pulizia o la sostituzione dei getti (9) e (3) dovrà essere fatta solo quando si denotano irregolarità di funzionamento e consumo eccessivo di carburante. Quando si smonta il getto del minimo (3) controllare e non dimenticare al rimontaggio la relativa guarnizione (4).

Regolazione del minimo: È da effettuarsi solo con motore caldo operando come segue: a) Avvitare o svitare la vite (6) per ottenere rispettivamente un aumento o diminuzione di giri; b) agire sulla vite (7) dal freno d'aria per ottenere una giusta carburazione e quindi la regolarità degli scoppi.

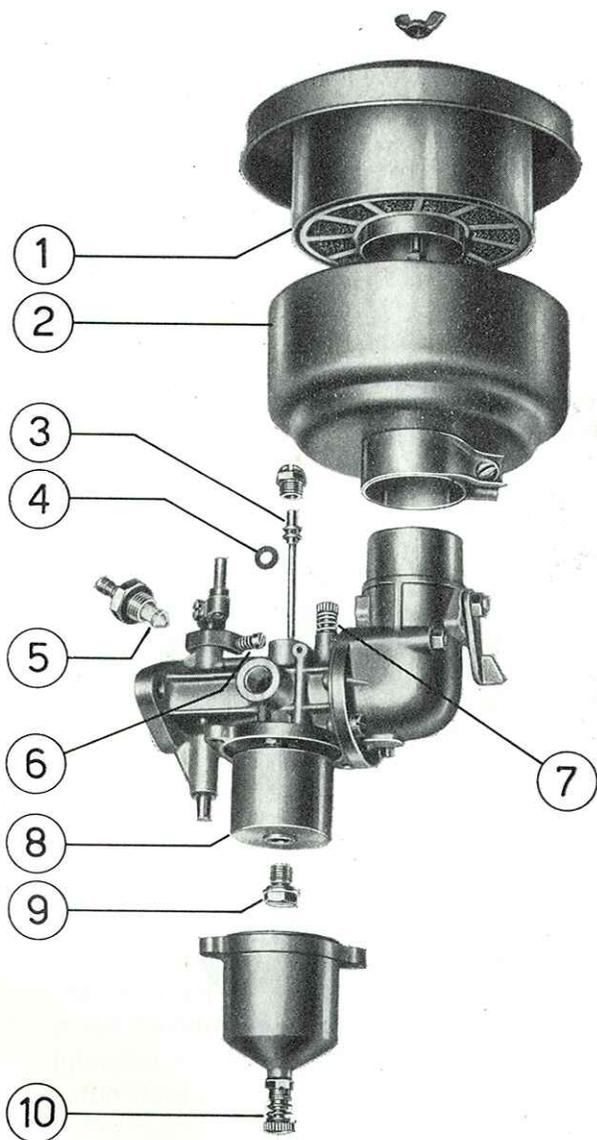


FIG. 4

- 1 - Corpo filtrante
- 2 - Corpo inferiore del filtro
- 3 - Getto del minimo
- 4 - Guarnizione getto del min.
- 5 - Filtro del carburante
- 6 - Vite regolazione velocità al minimo
- 7 - Vite regolazione aria del minimo
- 8 - Galleggiante
- 9 - Getto del massimo
- 10 - Vite scarico vaschetta

ALIMENTAZIONE

L'alimentazione è per caduta. Pertanto effettuare la pulizia del serbatoio, del rubinetto, della tubazione ed infine del filtro (5) (fig. 4) del carburatore come detto precedentemente a pag. 12.

DISTRIBUZIONE (fig. 5)

Gioco valvole: Dopo le prime 20 ore di lavoro è bene controllare, con uno spessimetro a lama, che il gioco (3) tra valvola e bilanciere sia di 0,2 mm. La misura va eseguita a motore freddo.

Per effettuare la registrazione occorre disporre il motore in fase di compressione affinché le valvole risultino chiuse. Indi allentare il controdado (2) con una chiave fissa da 10 e con altra da 3 agire sulla vite (1) di registrazione. Serrare quindi il controdado.

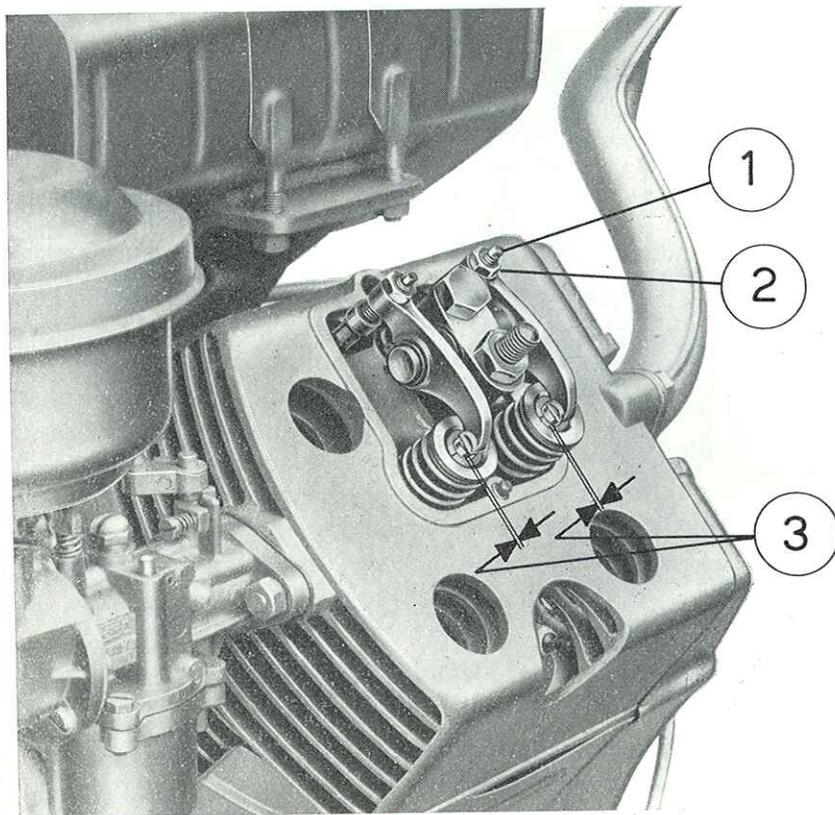


FIG. 5

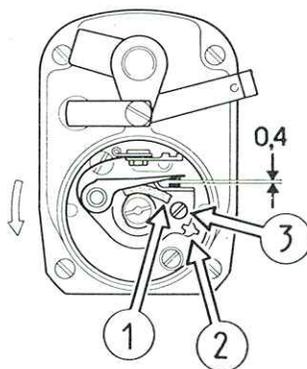
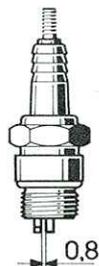
- 1 - Vite registrazione gioco
- 2 - Controdado
- 3 - Gioco tra valvola e bilanciere: mm 0,2

ACCENSIONE

Candela: Ogni 100 ore verificare la condizione, pulire gli elettrodi dalle impurità carboniose e controllare che la loro distanza risulti di 0,8 mm.

Magnete: Ogni 100 ore, inumidire con una goccia d'olio il panno (1) per la lubrificazione della camma.

Controllare ogni 100 ore la distanza delle puntine platiniate che deve essere di 0,4 mm. Per la registrazione della distanza bisogna, prima allentare la vite (3) poi introdurre un cacciavite fra le cave (2) ruotando fino ad ottenere la distanza voluta. Indi serrare la vite (3). Controllare inoltre che le superficie di contatto delle puntine non siano sporche o ruvide. In caso lisciarle con una limetta. Se i contatti presentano residui di bruciature vanno sostituiti.



RAFFREDDAMENTO

L'unica quanto importante manutenzione che si deve riservare al sistema di raffreddamento ad aria soffiata è quella di assicurare libero ogni passaggio d'aria degli organi interessati. Pertanto con facilità si potranno pulire i fori del disco rotante di aspirazione mentre per le alette della testa e del cilindro si dovrà entrare con un lungo spazzolino metallico negli interstizi. Per facilitare l'operazione sul cilindro, togliere la molla che unisce i due fianchi del convogliatore ed allargarli tanto da consentire una più libera manovra.

PARTE IV

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO

Tutte le parti del motore sono tra loro intercambiabili. Lo smontaggio ed il rimontaggio del motore è semplice e rapido e perciò non occorre che una pratica motoristica normale; non c'è che da raccomandare molta accuratezza, precisione e la massima pulizia.

Le tavole 1 - 2 - 3 - 4 - 5 danno un'idea di come si debba procedere.

ALBERO MOTORE

Norma alla quale bisogna attenersi nel montaggio dell'albero motore è quella di lasciare un gioco assiale, fra gli aspallamenti dei due cuscinetti, di mm 0,3. La registrazione di tale gioco si effettua con rondelle di acciaio di vario spessore (n° 6 - tav. 3) che si interpongono fra l'anello interno del cuscinetto a rulli cilindrici (n° 27 - tav. 3) ed il pignone (n° 17 - tav. 3) che comanda la distribuzione. Pertanto nell'operazione di registrazione si controllerà di portare a 0 mm il gioco assiale, a guarnizione esclusa, poiché nel montaggio finale del coperchio la relativa guarnizione è quella che determina il gioco di mm 0,3 prima indicato.

Va osservato che il pignone (3) (fig. 6) deve essere montato con i segni di riferimento, stampigliati sui denti, verso l'esterno.

DISTRIBUZIONE

Messa in fase - La messa in fase del motore è semplice; occorre unicamente far combinare fra loro quei denti degli ingranaggi, che portano stampigliati i segni di riferimento, così come è indicato nella figura 6. In questo modo il pistone si troverà a punto morto superiore mentre le valvole incrociano la loro apertura.

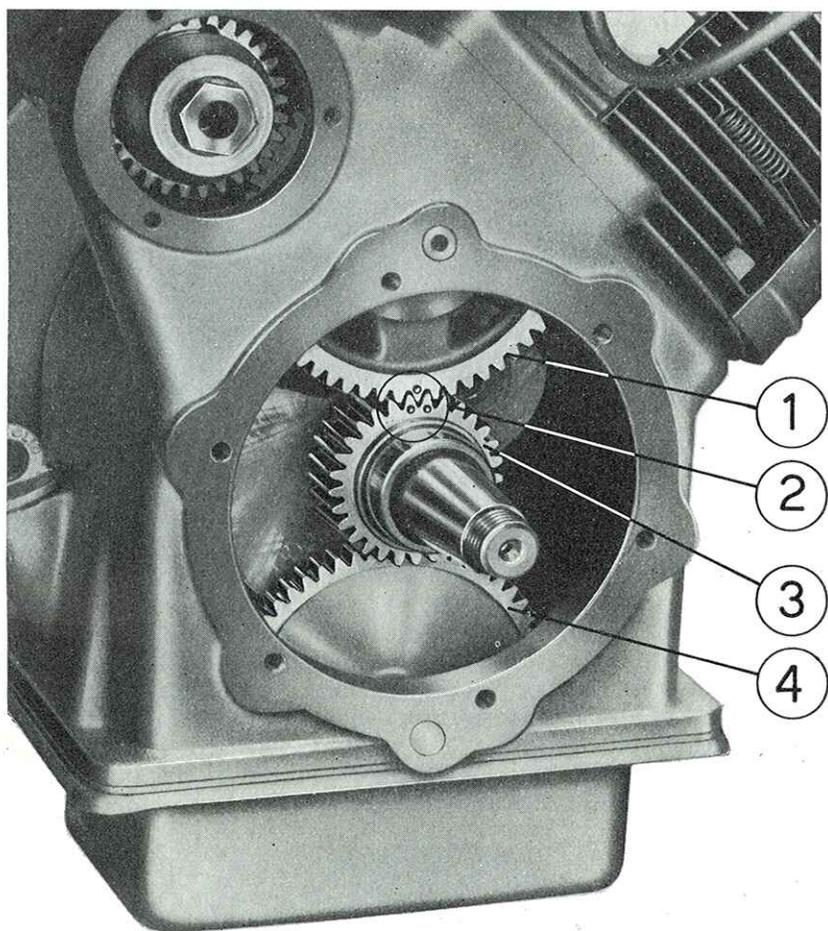


FIG. 6

- 1 - Ingranaggio della distribuzione
- 2 - Segni di riferimento per la messa in fase
- 3 - Pignone comando distribuzione
- 4 - Ingranaggio pescatore

MAGNETE (fig. 8 - 9 - 10)

Il magnete è comandato dall'ingranaggio (1) bloccato all'estremità conica dell'albero del magnete stesso con un particolare dado che, manovrato da una chiave a barra esagonale, fa anche da estrattore facilitando l'operazione di messa in fase. Per tale operazione infatti è necessaria la rotazione dell'albero rispetto all'ingranaggio (mantenuto fermo in una determinata posizione) per la ricerca dell'inizio dell'apertura delle puntine (4) del ruttore.

Messa in fase - Il magnete è del tipo ad anticipo fisso e ruota alla stessa velocità dell'asse motore.

Per la messa in fase facendo riferimento alle figg. 8-9-10 procedere nel modo seguente:

1) Collocare a punto morto superiore il pistone nella fase di fine compressione e tracciare i segni di riferimento C, sul convogliatore e V sul disco forato per stabilire la posizione del P.M.S. 2) Per i due sensi di rotazione (o ed a), nella figura (10), si è fatto corrispondere il segno O ed A. Preso in considerazione il segno (es. A) relativo al senso di rotazione (a) del motore si tracci sul disco forato il segno suddetto (A) che disti da V all'angolo α o della distanza h indicata nella tabella in relazione al tipo di carburante di funzionamento. 3) Far combinare il segno A od O con C e bloccare il volano in tale posizione. 4) Svincolare l'ingranaggio dal cono del magnete a mezzo del dado estrattore servendosi della chiave a barra esagonale. Nel contempo, con un cacciavite, ruotare la camma (5) del ruttore (nel senso di rotazione indicato dalla freccia posta sul fronte del magnete) finché la camma stessa inizi la apertura delle puntine (4). Indi bloccare l'ingranaggio sul cono del magnete. Evidentemente per questa operazione è necessario togliere sia il coperchietto del magnete che la scatola del regolatore fissata con 3 viti.

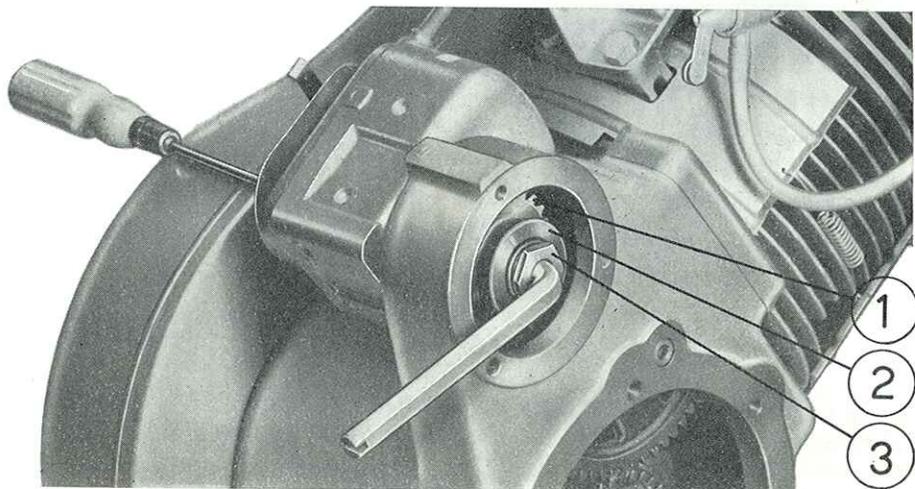


FIG. 8 - 1) Ingranaggio comando magnete - 2) Collare scorrevole del regolatore - 3) Dado contrasto estrattore ingranaggio magnete

A operazione ultimata è comunque possibile modificare il valore d'anticipo, entro un certo limite, in quanto il disco porta ruttore può essere ruotato per consentire piccoli spostamenti angolari.

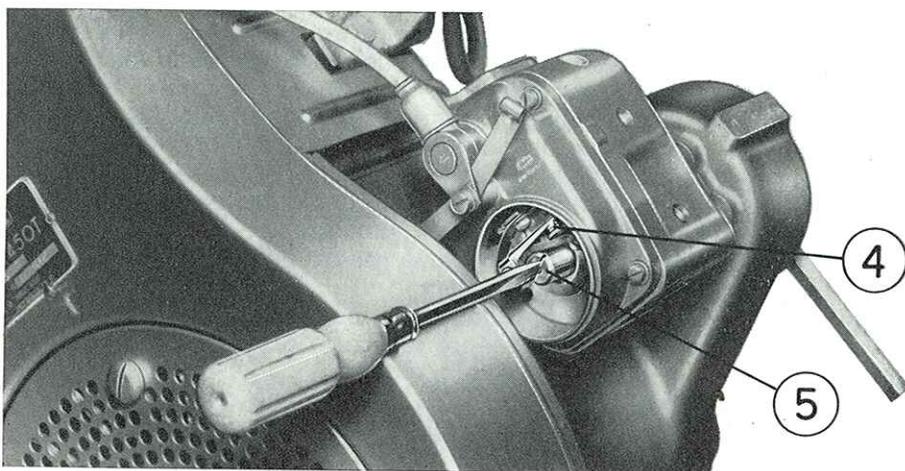


FIG. 9 - 4) Puntine di contatto del ruttore - 5) Camma comando ruttore

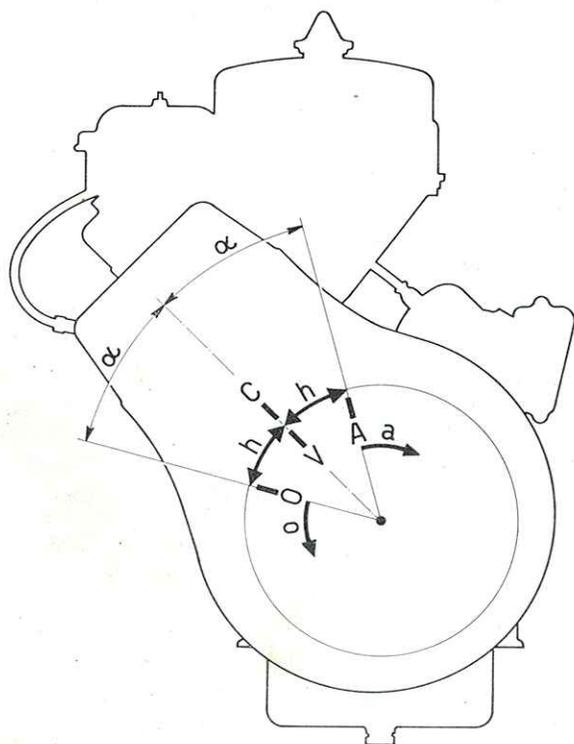


FIG. 10

α	h Distanza dei segni O e A da V misurata in mm sulla circonferenza esterna del disco forato di $\varnothing 222$
BENZINA 30°	58 mm
PETROLIO 30°	58 mm

REGOLATORE DI VELOCITÀ

Il montaggio dei vari elementi sul perno (7) non richiede alcuna messa in fase in quanto sono previsti i riferimenti sul perno stesso. La figura (7) mostra il funzionamento del comando regolatore nella posizione di max e min. L'unica regolazione che si deve effettuare, nel caso sia stato tolto il sigillo (4) è quella di registrare la vite (5) per stabilire la posizione al max della leva (10) e quindi limitare la massima velocità del motore. La posizione al min. invece non abbisogna di particolare registrazione in quanto la leva (10) spinta dalla molla a bovolo (1) deve dare un carico alla molla antagonista (9) tale da assicurare una sufficiente pressione della vite M (fig. 3) del carburatore contro il suo arresto.

Va notato che la vite di registro (5) deve essere usata per correzioni della velocità massima fissata, entro un campo di ± 200 giri nel quale la molla antagonista (9), per le sue caratteristiche dimensionali, garantisce ancora l'efficacia del regolatore di contenere lo scarto di giri, da pieno carico a vuoto, nei limiti del 5% del massimo regime.

Pertanto dovendo regolare il motore ad altro regime che si discosta molto da quello fissato si dovrà ricorrere ad un'altro tipo di molla.

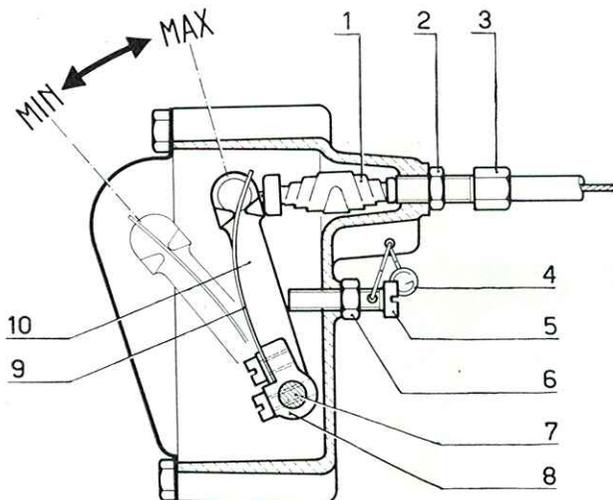


FIG. 7

- 1 - Molla a bovolo contrasto comando a filo
- 2 - Controdado registro guaina
- 3 - Registro guaina comando a filo
- 4 - Sigillo registrazione del massimo
- 5 - Vite registro massimo
- 6 - Controdado vite registro massimo
- 7 - Alberino del regolatore
- 8 - Morsetto porta molla antagonista
- 9 - Molla antagonista del regolatore
- 10 - Leva comando molla antagonista

PARTE V

ISTRUZIONI IN CASO DI INCONVENIENTI

IL MOTORE NON S'AVVIA

Le cause possono essere diverse e attribuite alle seguenti parti del motore:

Alimentazione: Manca carburante - Rubinetto chiuso od ostruito - Tentativo di partenza a petrolio con motore freddo.

Carburatore: Getto del massimo sporco - Otturatore d'aria aperto (posizione di Marcia) - Vaschetta del galleggiante eccessivamente invasata per galleggiante forato o spillo che non fa tenuta - Acqua sul fondo della vaschetta - Petrolio rimasto nella vaschetta.

Accensione: Candela imbrattata o con elettrodi troppo distanziati; isolante rotto o screpolato - Cavo candela interrotto o che scarica a massa - Puntine platinatate ossidate o mal regolate - Magnete fuori fase - Condensatore a massa.

Compressione scarsa: Segmenti del pistone usurati - Valvola di aspirazione o scarico che non fa tenuta - Canna del cilindro ovalizzata.

Compressione nulla: Valvola che rimane aperta - Valvola registrata senza gioco - Pistone forato.

Comando regolatore: Leva lasciata in posizione di minimo.

FUNZIONAMENTO IRREGOLARE

Il motore perde colpi: Pulire i getti - Registrare le valvole - Pulire le puntine platinatate del magnete - Controllare lo stato della candela.

Il motore funziona con alti e bassi: Pulire i getti - Controllare che l'arrivo del carburante sia regolare.

Il motore scalda eccessivamente. L'inconveniente è accompagnato da battiti in testa e perdita di potenza. Può dipendere dalla carburazione povera: Pulire i getti - Controllare che la guarnizione fra cilindro e carburatore non sia rotta - Controllare l'anticipo di accensione - Controllare che le valvole facciano perfetta tenuta e registrare il gioco.

Consumo eccessivo - fumo nero allo scappamento. L'inconveniente è accompagnato da riscaldamento anormale del motore e da scoppi nel tubo di scarico: Controllare il livello nella vaschetta del carburatore - Galleggiante appesantito - Spillo che non fa perfetta tenuta - Getto del massimo maggiorato - Filtro d'aria parzialmente ostruito.

Il motore non marcia al minimo: Controllare che la guarnizione fra cilindro e carburatore non sia rotta causando eccessiva infiltrazione d'aria - Controllare che il getto del minimo non sia otturato.

Il motore perde olio: Controllare che il livello dell'olio non superi il segno del massimo - Pulire la valvola sfiatatoio S (fig. 3) che ha sede nel copperchio copri valvole.



PARTE VI

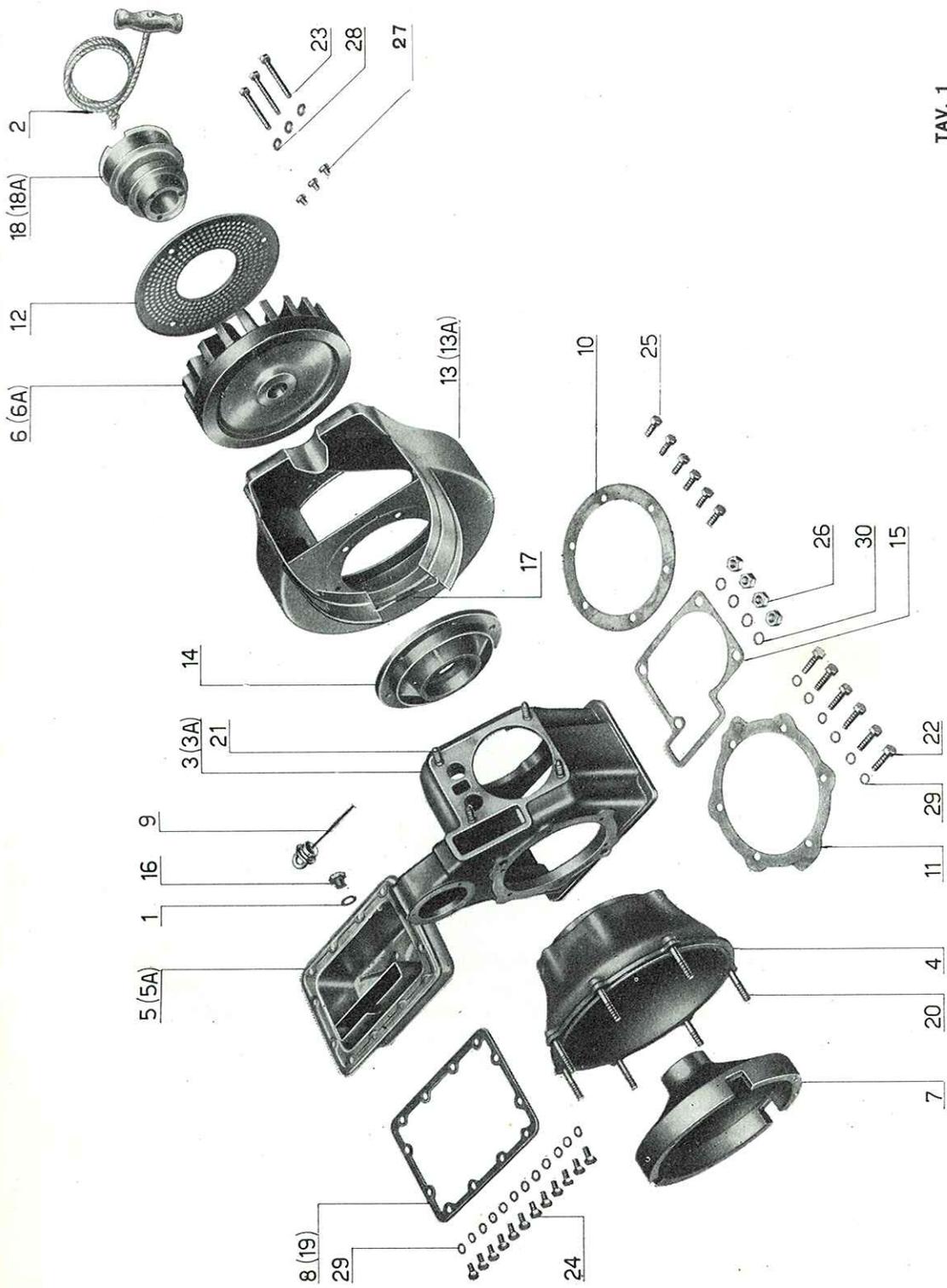
CATALOGO PARTI DI RICAMBIO

IMPORTANTE!

- 1 - Usate ricambi originali CONDOR.
- 2 - Il vostro motore diverrà nuovo.
- 3 - Costano meno della riparazione.
- 4 - Nella richiesta, per facilitare il compito della scelta del pezzo e per evitarci di commettere errori, citare sempre, oltre al numero del pezzo e alla quantità occorrente, anche il numero di matricola del motore, nonché, quando le parti riguardano il carburatore, il carburante adottato.

TAV. 1 - GRUPPO BASAMENTO

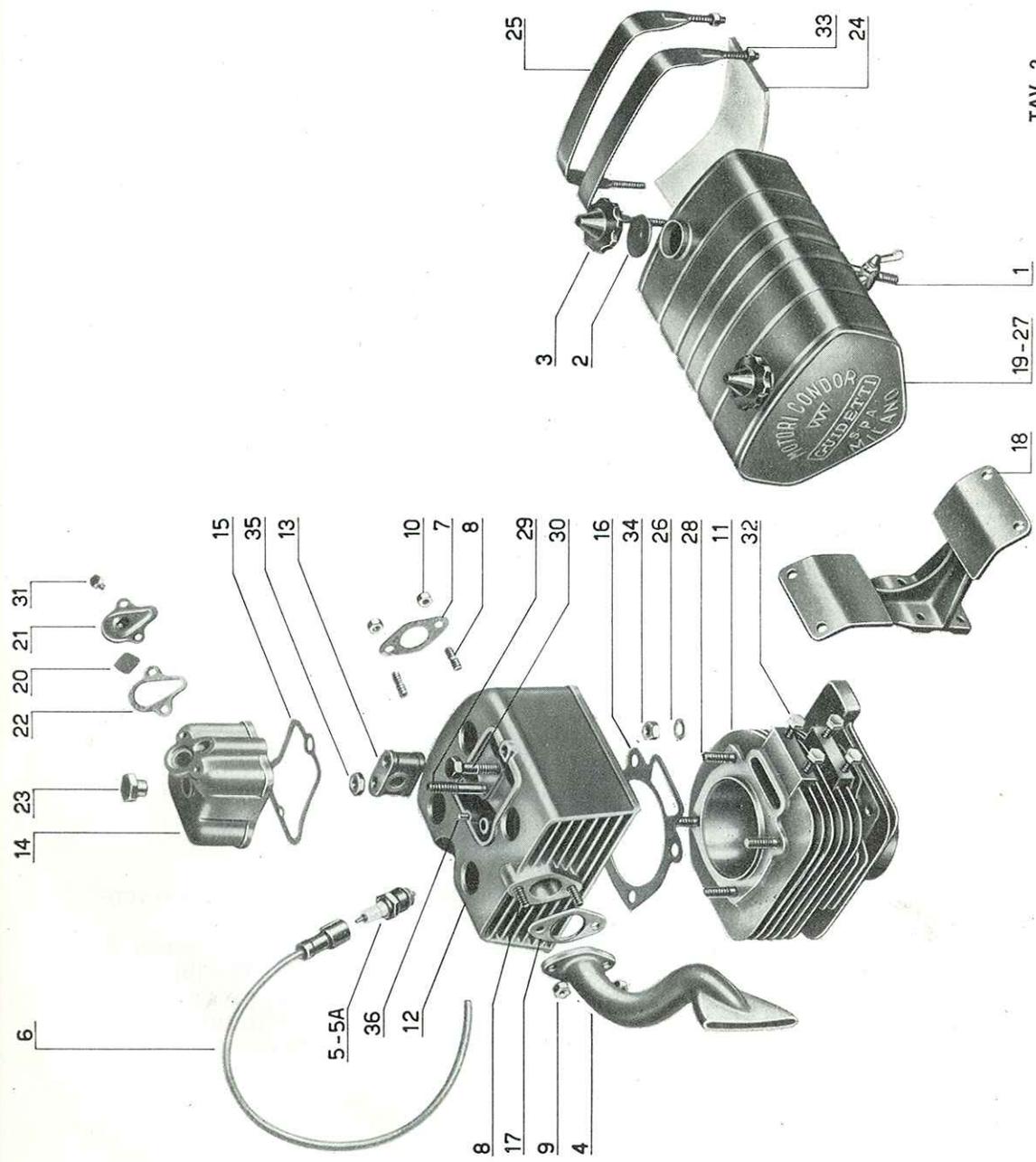
n° rifer.	n° partic.	n° pezzi	Denominazione
1	2087	1	Guarnizione tappo scarico olio
2	4180	1	Fune per messa in moto a strappo
3	40002	1	Basamento motore (per i motori fino al n° 1600)
3 A	40002/1	1	Basamento motore (per i motori oltre il n° 1600)
4	40003	1	Flangia supporto motore e coperchio lato presa di forza
5	40005/1	1	Coppa olio (per i motori fino al n° 1600)
5 A	40005/2	1	Coppa olio (per i motori oltre il n° 1600)
6	40016/1	1	Volano ventilatore per rotazione oraria
6 A	40016/2	1	Volano ventilatore per rotazione antioraria
7	40017	1	Volano porta frizione
8	40018	1	Guarnizione coppa olio (per i motori fino al n° 1600)
9	40039	1	Asta controllo livello olio
10	40044	1	Guarnizione coperchio lato volano
11	40045	1	Guarnizione coperchio lato presa di forza
12	40049/1	1	Disco forato per volano di raffreddamento
13	40053/3	1	Coclea di raffreddamento per rotaz. oraria
13 A	40053/4	1	Coclea di raffreddamento per rotaz. anti-oraria
14	40067	1	Coperchio lato volano di raffreddamento
15	40092	1	Guarnizione del cilindro
16	40095	1	Tappo scarico olio
17	40111	1	Molla per fiss. coclea di raffreddamento
18	40125	1	Puleggia avviam. a strappo per rot. oraria
18 A	40125/1	1	Puleggia avviam. a strappo per rot. antior.
19	40140	1	Guarnizione coppa olio (per i motori oltre il n° 1600)
BULLONERIA UNIFICATA			
20	8 x 40 UNI 114	7	Prigioniero fiss. flangia supporto motore
21	10 x 30 UNI 114	4	Prigioniero fissaggio cilindro
22	8 x 30 UNI 183	6	Vite fissaggio flangia supporto motore
23	8 x 75 UNI 185	3	Vite fissaggio puleggia avv. a strappo
24	8 x 15 UNI 187	12	Vite fissaggio coppa olio
25	8 x 22 UNI 187	6	Vite fissaggio coclea di raffreddamento
26	10 UNI 205	4	Dado per prigioniero fissaggio cilindro
27	8 x 10 UNI 254	3	Vite fissaggio disco di aspirazione
28	8 UNI 1750	3	Rondella vite fiss. puleggia avv. a strappo
29	8,4 UNI 1751	18	Rondella elastica per vite fiss. coppa olio (12) e vite fiss. flangia supporto motore (6)
30	10,5 UNI 1751	4	Rondella elastica per dado fiss. cilindro



TAV. 1

TAV. 2 - GRUPPO CILINDRO

n° rifer.	n° partic.	n° pezzi	Denominazione
1	2183 Z	1	Rubinetto del carburante
2	2150	2	Guarnizione tappo serbatoio
3	4066/2	2	Tappo serbatoio
4	5075/6	1	Tubo di scarico
5	4088	1	Candela di accensione a petrolio Marelli tipo CM 50 A
5 A	4088	1	Candela di accensione a benzina Marelli tipo CM 50 A
6	4089/2	1	Filo della candela con capocorda
7	5080	1	Guarnizione flangia attacco carburatore
8	6125	4	Prigioniero fissaggio carburatore (2) e scappamento (2)
9	6127	2	Dado per prigioniero fiss. scappamento
10	6127/1	2	Dado per prigioniero fiss. carburatore
11	40001	1	Cilindro
12	40004/1	1	Testata
13	40011	1	Castello bilancieri
14	40013	1	Coperchio copri valvole
15	40014	1	Guarnizione coperchio copri valvole
16	40015	1	Guarnizione testata
17	40041	1	Guarnizione per tubo di scarico
18	40084/1	1	Supporto serbatoio
19	40085	1	Serbatoio per funzionamento a petrolio
20	40086	1	Valvola dello sfiatatoio
21	40087	1	Coperchio per valvola sfiatatoio
22	40088	1	Guarnizione coperchio sfiatatoio
23	40096	1	Dado fissaggio coperchio copri valvole
24	40112	1	Feltro per serbatoio
25	40116	2	Fascetta fissaggio serbatoio
26	40126	4	Rondella per dado fissaggio testata
27	40136	1	Serbatoio per funzionamento a benzina
BULLONERIA UNIFICATA			
28	10 x 40 UNI 114	4	Prigioniero fissaggio testata
29	10 x 50 UNI 114	1	Prigioniero fissaggio castello bilancieri
30	10 x 45 UNI 183	1	Vite fissaggio castello bilancieri
31	6 x 10 UNI 187	2	Vite fissaggio sfiatatoio
32	8 x 18 UNI 187	4	Vite fissaggio supporto serbatoio
33	7 UNI 205	4	Dado per fascetta fissaggio serbatoio
34	10 UNI 205	4	Dado per prigioniero fissaggio testata
35	10 UNI 209	1	Dado per prig. fiss. castello bilancieri
36	5 x 10 UNI 1707	1	Grano riferimento coperchio copri valvole



TAV. 2

TAV. 3 - GRUPPO MANOVELLISMO

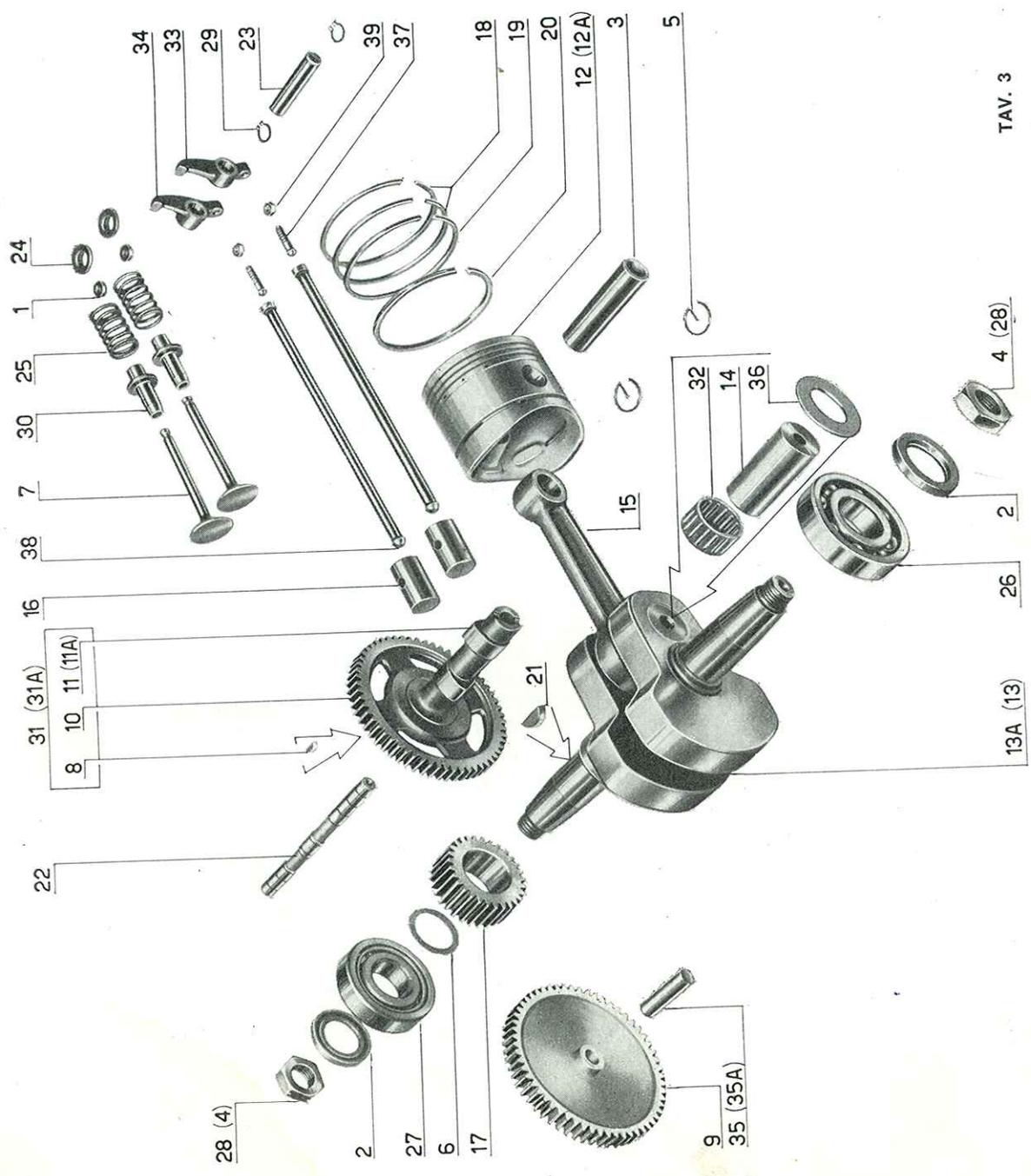
n° rifer.	n° partic.	n° pezzi	Denominazione
1	2034	2	Chiavetta scodellino molla valvola
2	4227	2	Anello di tenuta per albero motore (30-47-7)
3	5041	1	Spinotto del pistone
4	5044	1	Dado fiss. volano ventilatore (rotaz. oraria) o fiss. volano porta friz. (rotaz. antior.)
5	5079	2	Anellino ferma spinotto
6	6115	1 ÷ 3	Spessore per la registrazione del cuscinetto albero motore lato presa di forza
7	7025/1	2	Valvola
8	7189	1	Chiavetta per ingranaggio della distribuz.
9	40007	1	Ingranaggio pescatore
10	40008	1	Ingranaggio della distribuzione
11	40009/2	1	Albero della distribuzione per rot. oraria
11 A	40009/3	1	Albero della distribuzione per rot. antior.
12	40020	1	Pistone per funzionamento a petrolio
12 A	40020/1	1	Pistone per funzionamento a benzina
13	40021/1	1	Albero motore per rotazione antioraria
13 A	40021/5	1	Albero motore per rotazione oraria
14	40021/4	1	Bottone di manovella
15	40022/2	1	Biella
16	40026/3	2	Punteria
17	40027	1	Pignone comando distribuzione
18	40028	2	Segmento di compressione ad alto carico tangenz. (\varnothing 85 x 2,5 x 3,7)
19	40029	1	Segmento di compressione a scalino ad alto carico tangenziale (\varnothing 85 x 2,5 x 3,7)
20	40030	1	Segmento raschiaolio ad alto carico tangenziale (\varnothing 85 x 4 x 3,7)
21	40033	1	Chiavetta per pignone comando distribuz.
22	40037	1	Perno per albero della distribuzione
23	40038	1	Perno bilancieri
24	40046	2	Scodellino molla valvola
25	40050	2	Molla valvola
26	40052	1	Cuscinetto per alb. motore lato volano ventil. (a sfere 30 - 72 - 19)
27	40052/1	1	Cuscinetto per alb. motore lato presa di forza (a rulli cilindrici 30 - 72 - 19)
28	40054	1	Dado fiss. volano porta friz. (rotaz. oraria) o fiss. volano ventilatore (rotaz. antior.)
29	40055	2	Anello elastico di sicurezza perno bilancieri
30	40056	2	Guida valvola
31	40060	1	Albero della distribuz. compl. (rot. oraria)
31 A	40060/1	1	Albero della distribuz. compl. (rot. antior.)
32	40066	1	Gabbietta a rullini (32 - 38 - 20)
33	40089/1	1	Bilanciere di scarico
34	40089/2	1	Bilanciere di aspirazione
35	40090	1	Perno ingranaggio pescatore (per i motori fino al n° 1600)

24
1
25
30
7
38
16
31 (31A)
22

- | | | | |
|------|---------|---|---|
| 35 A | 40090/1 | 1 | Perno ingranaggio pescatore (per i motori oltre il n° 1600) |
| 36 | 40091 | 2 | Ralla spallamento biella |
| 37 | 40097 | 2 | Registro punteria |
| 38 | 40127 | 2 | Asta punteria |

BULLONERIA UNIFICATA
 39 6 UNI 209

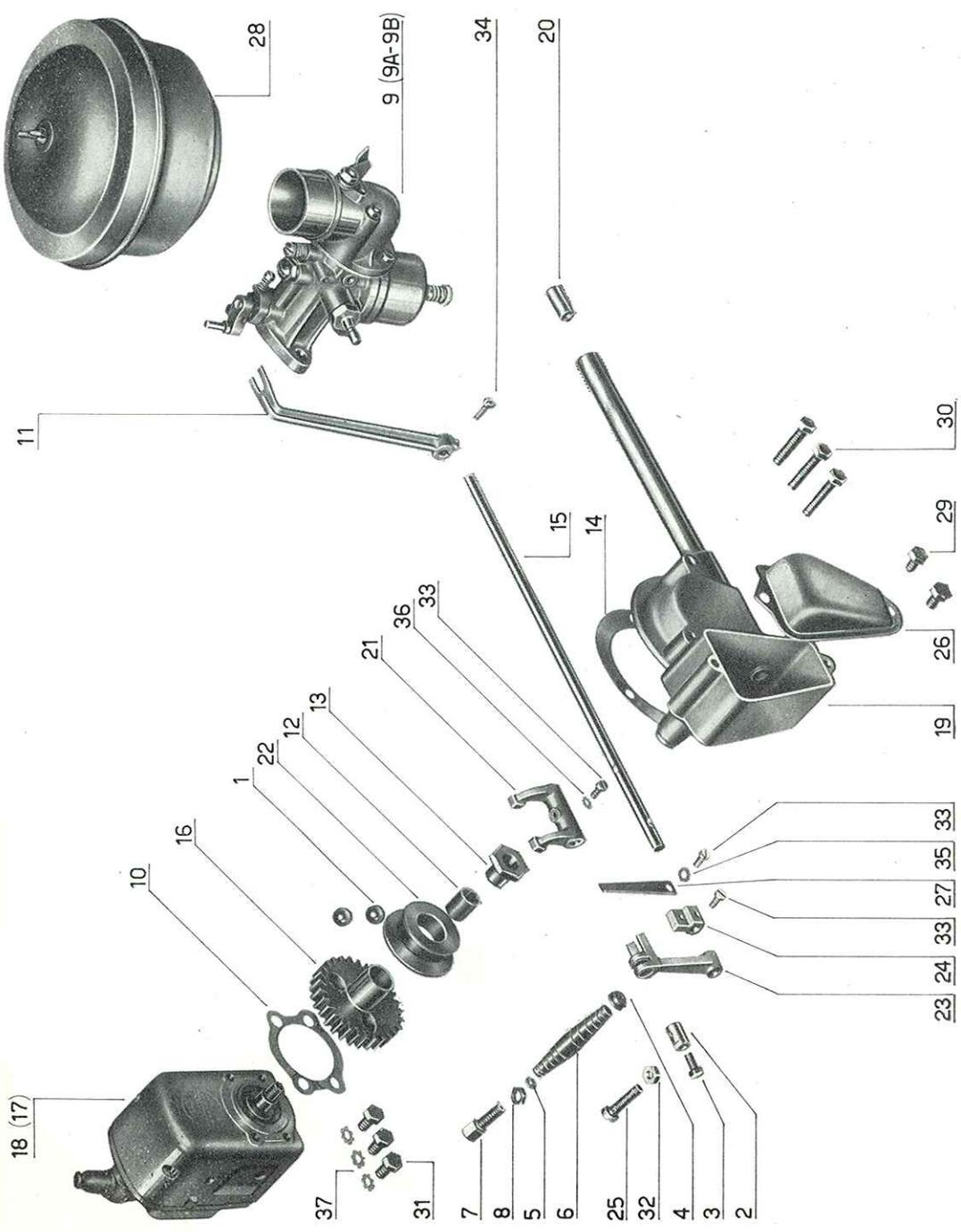
- | | |
|---|---------------------------------|
| 2 | Dado per vite registro punteria |
|---|---------------------------------|



TAV. 3

TAV. 4 - GRUPPO REGOLATORE

n° rifer.	n° partic.	n° pezzi	Denominazione
1	2086	2	Sfera del regolatore Ø 7/16"
2	4145	1	Nottolo per filo comando regolatore
3	4146	1	Vite fissaggio filo comando regolatore
4	4244	1	Scodellino per molla a bovolo
5	4244/1	1	Scodellino per molla a bovolo
6	4251	1	Molla a bovolo
7	5155	1	Registro guaina comando acceleratore
8	5156	1	Dado registro guaina comando accelerat.
9	40000	1	Carburatore Cozette tipo O 25
9 A	40000/1	1	Carburatore Cozette tipo O 26
9 B	40000/2	1	Carburatore Cozette tipo OB 28
10	40019	1	Guarnizione magnete
11	40024	1	Leva esterna comando carburatore
12	40031	1	Dado per estratt. ingr. comando magnete
13	40032	1	Dado fiss. ingranaggio comando magnete
14	40035	1	Guarnizione scatola regolatore
15	40036	1	Perno forcella regolatore
16	40047/1	1	Ingranaggio comando magnete
17	40048	1	Magnete Marelli tipo MCR 12 N per rotaz. antioraria
18	40051	1	Magnete Marelli tipo MCR 12 M per rotaz. oraria
19	40099	1	Scatola del regolatore
20	40101	1	Boccola per alberino comando regolatore
21	40102	1	Forcella comando regolatore
22	40103	1	Collare scorrevole del regolatore
23	40104	1	Leva comando molla regolatore
24	40105/1	1	Morsetto molla antagonista del regolatore
25	40106	1	Vite regolazione massimo
26	40107	1	Coperchio scatola del regolatore
27	40110/1	1	Molla antagonista del regolatore
28	60063/1	1	Filtro a lambimento tipo MZ 17 B
BULLONERIA UNIFICATA			
29	6 x 10 UNI 187	2	Vite fissaggio coperchio regolatore
30	7 x 15 UNI 187	3	Vite fissaggio scatola del regolatore
31	7 x 15 UNI 187	3	Vite fissaggio magnete
32	6 UNI 209	1	Dado vite regolazione massimo
33	4 x 10 UNI 240	3	Vite fissaggio forcella comando regolatore, morsetto porta molla e molla antagonista
34	6 x 17 UNI 240	1	Vite fiss. leva esterna comando carburatore
35	4,3 UNI 1734	1	Rondella piana per vite fiss. molla antag.
36	4 UNI 3703	1	Rondella RDE per vite fiss. forcella comando regolatore
37	7 UNI 3703	3	Rondella RDE per vite fiss. magnete

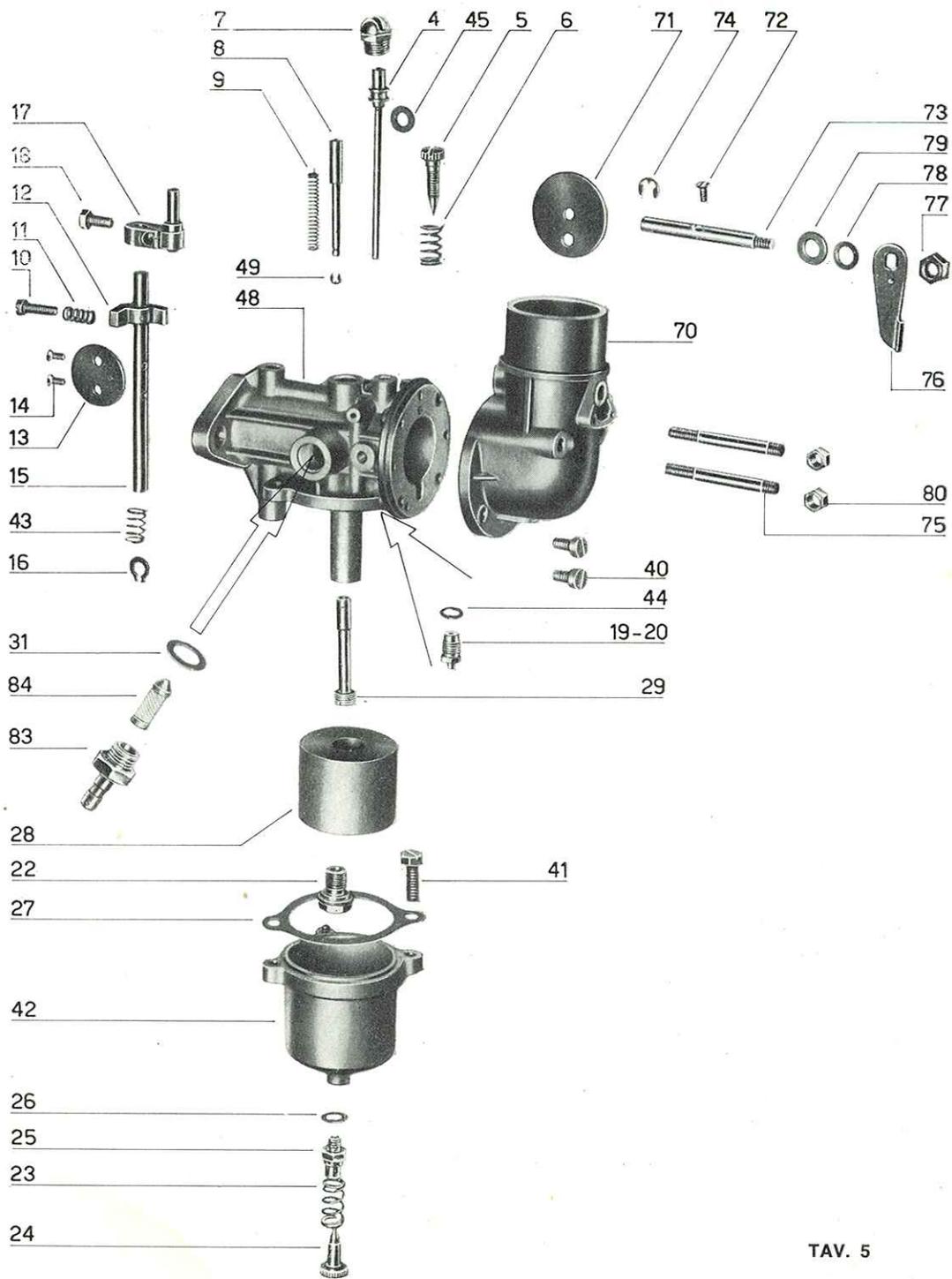


TAV. 4

TAV. 5 - GRUPPO CARBURATORE

n° partic.	n° pezzi	Denominazione
4	1	Getto del minimo
5	1	Vite regolazione aria minimo
6	1	Molla per vite regol. aria minimo
7	1	Tappo fissaggio minimo
8	1	Pulsante
9	1	Molla per pulsante
10	1	Vite registro velocità al minimo
11	1	Molla per vite registro velocità al minimo
12	1	Blocchetto asse farfalla
13	1	Farfalla
14	2	Vite fiss. farfalla
15	1	Asse farfalla
16	1	Anello elastico tenuta asse farfalla
17	1	Leva comando acceleratore
18	1	Vite fiss. leva com. acceleratore
19	1	Spillo per livello costante
20	1	Sede dello spillo
22	1	Getto del massimo
23	1	Molla rubinetto
24	1	Maschio rubinetto
25	1	Raccordo rubinetto
26	1	Guarnizione raccordo rubinetto
27	1	Guarnizione vaschetta
28	1	Galleggiante
29	1	Candeletta di emulsione
31	1	Guarnizione raccordo benzina
40	2	Vite fiss. pipa
41	2	Vite fiss. vaschetta
42	1	Vaschetta
43	1	Molla frizione asse farfalla
44	1	Guarnizione sede spillo
45	1	Guarnizione getto minimo
48	1	Corpo del carburatore
49	1	Anellino ferma pulsante
70	1	Pipa sostegno filtro aria
71	1	Farfalla avviamento
72	1	Vite fiss. farfalla avviamento
73	1	Asse farfalla avviamento
74	1	Seeger di fermo
75	2	Prigioniero fiss. pipa
76	1	Leva com. farfalla avviamento
77	1	Dado fiss. leva
78	1	Rondella ondulata di frizione
79	1	Rondella appoggio sistema frizione
80	2	Dado fiss. pipa
83	1	Raccordo benzina
84	1	Filtro della benzina

17
16
12
11
10
14
13
15
43
16
31
84
83
28
22
27
42
20
25
23
24



TAV. 5

This document was downloaded free from

www.iw1axr.eu/carmanual.htm

Questo documento è stato scaricato gratuitamente da

www.iw1axr.eu/auto.htm