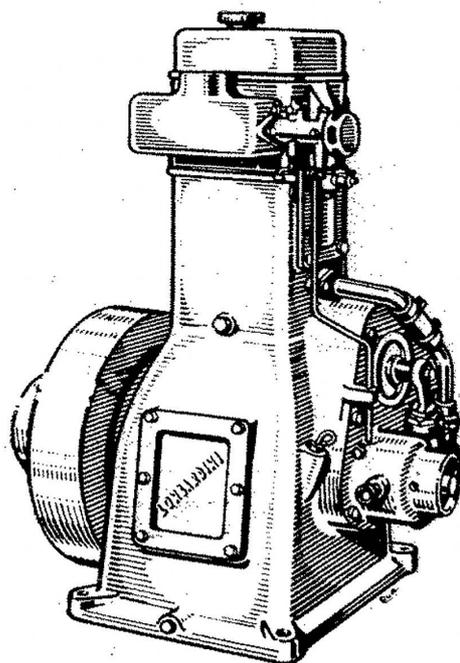


motore

L 8



ISTRUZIONI
SUL FUNZIONAMENTO E LA MANUTENZIONE, CON
CATALOGO NOMENCLATORE

LOMBARDINI

FABBRICA ITALIANA MOTORI

REGGIO EMILIA

INDIRIZZO TELEGRAFICO
LOMBARDINI REGGIO EMILIA

LOMBARDINI

FABBRICA ITALIANA MOTORI

SOCIETÀ INDUSTRIALE PER AZIONI

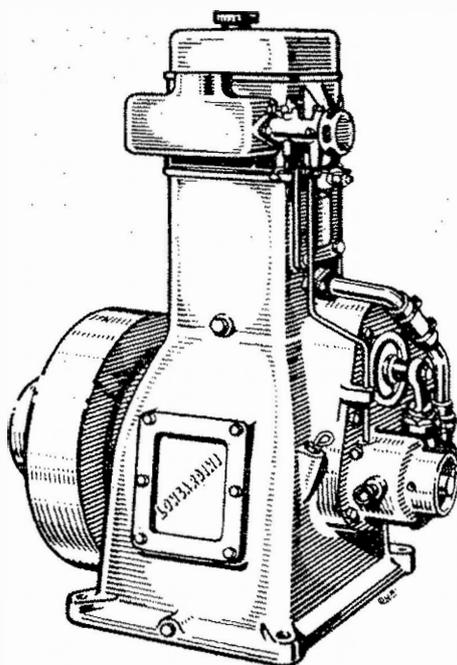
Capitale Sociale L. 80.000.000 interamente versato

Via Gellione, 4 REGGIO EMILIA Telefono 31-45

Casella Postale, 5

motore

11 8



ISTRUZIONI
SUL FUNZIONAMENTO E LA MANUTENZIONE
CON L'INDICE COMPLETO DELLE SINGOLE PARTI

Stab. Tipo Lito fraielli ROSSI • Reggio-L.

i

Premessa	Pag. 3
Elementi caratteristici del motore	Pag. 5
Descrizione del motore	Pag. 7
Impianti di refrigerazione	Pag. 9
Norme per la condotta del motore	Pag. 11
Dati tecnici di montaggio	Pag. 13
Messa in fase del motore	Pag. 15
Tabella delle più frequenti cause di disfunzione	Pag. 17
Nomenclatura dei particolari	Pag. 19

i

Si raccomanda di leggere con molta attenzione la descrizione che segue e le norme per la buona condotta e manutenzione del motore.

Allegata al presente fascicolo si trova una raccolta di disegni complessivi che meglio di ogni descrizione vale a dare l'idea della struttura e del montaggio del motore.

Su detti complessivi ogni particolare è indicato col proprio numero di matricola: a questo numero si farà riferimento nel corso della descrizione.

Una nomenclatura allegata alle presenti istruzioni indica il nome esatto di ogni particolare ed il corrispondente numero di matricola.

Di questa nomenclatura e di queste matricole è bene fare uso per la richiesta dei pezzi di ricambio.

La posizione del volano in corrispondenza della quale il pistone si trova al punto morto superiore (P. M. S.) è individuabile a mezzo di una freccia incisa sul volano. Quando detta freccia è in alto lo stantuffo è al P. M. S.

Il senso di rotazione è sinistro (antiorario) per chi guarda il motore del lato volano.

Il motore a scoppio LOMBARDINI tipo L 8 è di costruzione verticale ad un cilindro, ciclo a 4 tempi, valvole in testa.

Gli elementi caratteristici sono i seguenti:

Alesaggio 120 mm.

Corsa 150 mm.

Cilindrata 1695 cm.³

Potenza:

Giri al l'	950	1150
funzionamento a petrolio	17,25 HP	8 HP

REGOLAZIONE : Continua a mezzo regolatore centrifugo.

RAFFREDDAMENTO : A circolazione a mezzo pompa a stantuffo.

A circolazione a mezzo pompa a stantuffo con radiatore. In questo caso il motore viene denominato LR 8.

Basamento (Tav. I) - Il basamento (106/201) è monoblocco fuso in ghisa perlitica. Superiormente costituisce il piano d'appoggio della testa.

Nel basamento è infilata dalla parte superiore, la camicia del cilindro (106/403) di ghisa speciale. Essa è bloccata superiormente dalla testa e libera inferiormente onde consentire le dilatazioni assiali derivanti dall'aumento di temperatura.

La tenuta fra camicia e testa è fatta dalla guarnizione metallo plastica della testa (106/91 O).

L'acqua di raffreddamento circonda la camicia; la tenuta dell'acqua è fatta superiormente dalla guarnizione della testa e inferiormente mediante un anello di gomma (106/103) allogato in apposita scanalatura del basamento.

Il basamento è munito di un'ampia apertura, chiusa mediante portina (106/1507), la quale permette l'ispezione al manovellismo di spinta rotativa e lo smontaggio del cappello della biella onde procedere allo sfilamento del pistone.

Per misurare il livello dell'olio è sistemata, nel basamento un'asta graduata sfilabile (106/I05).

Testa motore (Tav. I) - La testa (106/2007) è in ghisa speciale. In essa sono ricavate le sedi delle valvole. Le valvole sono azionate dai rispettivi bilancieri (106/203), i quali sono supportati da un alberino (106/1505) sostenuto da due colonnette (104/412) infilate in due dei prigionieri di fissaggio della testa che, all'uopo, hanno lunghezza maggiore.

Da un lato della testa trovasi una cavità nella quale viene avvitata la candela (100/405).

Albero a gomito (Tav. II) - L'albero a gomito (106/1102) è in acciaio stampato e accuratamente rettificato. È supportato da due cuscinetti a rulli (106/3041). L'equilibrio della massa in movimento è ottenuto mediante contrappesi riportati (106/422).

Ad una estremità l'albero termina con un cono sul quale viene montato il volano (106/2155), e all'altra estremità viene calettato l'ingranaggio (106/1102) che comanda l'albero a camme e il regolatore centrifugo.

Biella (Tav. I) - La biella (106/202) è in acciaio stampato. Porta inferiormente la bronzina di testa (106/205) divisa in due metà, rivestita internamente di metallo bianco; superiormente la bronzina per piede biella (106/204) entro cui viene sistemato lo spinotto.

Spinotto (Tav. II) - Lo spinotto (106/1858) è in acciaio cementato, temprato e rettificato. È montato con leggero forzamento. Due anelli elastici di sicurezza (106/111) impediscono gli spostamenti assiali.

Stantuffo (Tav. II) - Lo stantuffo (106/1506) è in alluminio trattato. Esso porta tre fasce elastiche di tenuta (106/1851) e due raschiaolio (106/1852).

Albero a camme (Tav. II) - L'albero a camme (106/101) è in acciaio con camme integrali, cementato, temprato e rettificato. Esso ruota su ampi supporti ricavati sui diaframmi trasversali. Su di esso è calettato l'ingranaggio (106/1101) che riceve il movimento dall'albero a gomito. All'estremità sinistra (lato avviamento) esso termina con un eccentrico (104/5144) che comanda la pompa dell'acqua.

Regolatore (Tav. II) - Il regolatore automatico di velocità montato sull'albero a gomito, è del tipo centrifugo a sfere ed agisce, per mezzo di un'asta (106/1107), sulla farfalla del carburatore mantenendo costante il regime del motore al variare del carico.

Carburazione - La carburazione è assicurata da un carburatore « Cozette » tipo G. E. D. 28, con diffusore 22 mm., dosatore massimo n. 120, dosatore minimo n. 50 per funzionamento a petrolio.

Accensione - L'accensione è ottenuta mediante un Magnete « Marelli » tipo M. S. A. 47 ad alta tensione con scatto per facilitare l'avviamento. Esso è comandato dall'albero a camme a mezzo di un ingranaggio (106/1103) e una piastra di trascinamento.

Lubrificazione - La lubrificazione è a sbattimento.

Dovendo predisporre l'impianto di refrigerazione per motore "L 8,, è bene attenersi alle norme seguenti:

L'accuratezza nella predisposizione della refrigerazione è elemento fondamentale per il buon rendimento del motore.

Un regime termico troppo basso può dar luogo, infatti, a condensazioni di petrolio sul cilindro e conseguente passaggio del petrolio stesso nel carter a diluire l'olio di lubrificazione.

La temperatura di entrata è bene si aggiri sui $40' + 50^\circ$.

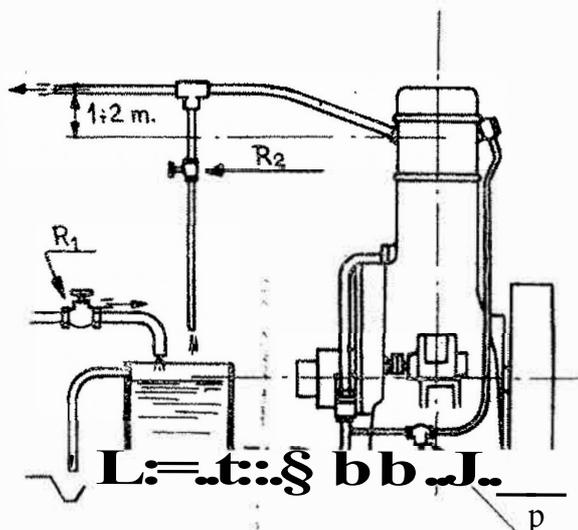
La temperatura di uscita sui $55' + 65^\circ$.

Se l'acqua non è molto calcarea tali valori potranno anche essere superati.

Per garantirsi che sacche di vapore non si formino nelle testate è bene che il tubo di scarico dell'acqua sbocchi $1 + 2$ m. più in alto della testata stessa.

Quando si impiega una vasca è bene disporla in modo che il livello dell'acqua risulti almeno 20 cm. più in alto della pompa per evitare che eventuali cattive tenute lungo il tubo d'aspirazione abbiano a ridurre od annullare del tutto la portata della pompa stessa.

Nelle Fig. 1 - 2 e 3 sono indicati tre diversi sistemi di refrigerazione.



Circolazione a smaltimento con vasca di miscelazione (Fig. 1).

La temperatura dell'acqua aspirata viene regolata miscelando, in una vaschetta di $40 + 50$ litri, una parte dell'acqua calda di scarico con l'acqua fredda proveniente dall'acquedotto.

La regolazione si farà agendo sui rubinetti R_1 ed R_2 .

Il rubinetto P sarà tutto chiuso.

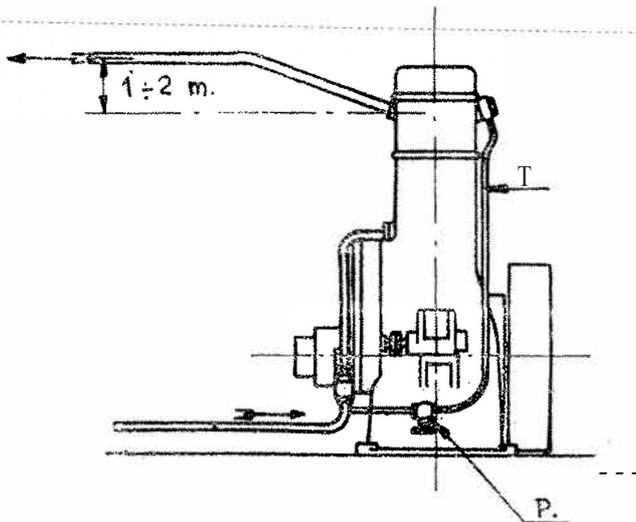


fig. 2

Circolazione a smaltimento senza vaschetta di miscelazione (Fig. 2).

In questo caso si riporta all'aspirazione della pompa una certa quantità di acqua calda a mezzo del tubo di ritorno T.

Il rubinetto P sarà aperto di quel tanto che consente di avere all'uscita la giusta temperatura.

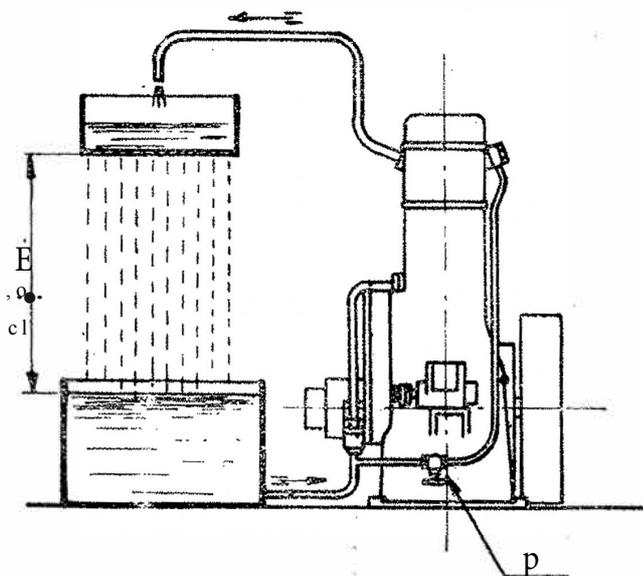


fig. 3

Circolazione a pioggia (Fig. 3)

Questo sistema si impiega quando non si disponga di una sorgente continua di acqua fredda.

Con questo tipo di impianto ben di rado ci sarà da preoccuparsi che la temperatura dell'acqua sia troppo bassa; in ogni modo la regolazione sarà fatta, eventualmente, a mezzo del rubinetto P.

La cassa d'acqua dovrà avere una capacità di 50 + 100 litri per ogni HP. di potenza del motore.

Preparazione per la messa in moto

Acqua - 1) Per motore con raffreddamento a pompa.

Assicurarsi che la pompa aspiri acqua pulita. È bene munire il tubo di aspirazione di una gabbia filtro.

2) Per motore con raffreddamento a pompa e radiatore.

Riempire il radiatore di acqua pulita fino a circa 1 cm. dall'orlo. Durante il funzionamento aggiungere acqua di tanto in tanto affinché il livello non scenda più di 5 cm. al disotto del livello massimo. Se l'aggiunta dell'acqua si fa a motore in moto, come è il caso normale, occorre sia fatta lentamente per evitare i danni che potrebbero derivare da un improvviso raffreddamento.

Dopo il funzionamento, se vi è pericolo di gelo, scaricare l'acqua svitando l'apposito tappo (1/2004).

Olio - Versare l'olio lubrificante di buona qualità, del tipo denso in estate e semidenso in inverno, attraverso l'apposito tappo.

L'asta (106/105) permette di controllare il livello; essa porta due tacche: quella del livello minimo e quella del livello massimo. L'olio non deve mai oltrepassare queste misure.

Un tappo (1/2004) serve per svuotare il basamento da tutto l'olio onde procedere al suo ricambio: questa operazione occorre effettuarla in media ogni 150 ore di funzionamento. Prima di rifornire di olio nuovo è bene togliere la portina laterale e pulire il carter con lavaggio di petrolio o nafta.

Ogni 20 ore circa levare il cappello testa e lubrificare i bilancieri e i gambi delle valvole.

Combustibile - Dal tappo apposito versare, filtrandolo accuratamente, il petrolio in quantità tale che il livello rimanga almeno 2 cm. dall'orlo dell'orifizio di riempimento. Un livello superiore provocherebbe, durante il funzionamento, uscita di combustibile dal forellino di sfogo di cui è munito il tappo.

Per motore funzionante a petrolio il serbatoio è a due scomparti. Il vano piccolo si riempirà di benzina che servirà per l'avviamento e il vano di maggiore capacità si riempirà di petrolio.

Avviamento del motore

1) Aprire il rubinetto del combustibile.

Per il motore funzionante a petrolio aprire il rubinetto dal lato benzina, assicurarsi che questa arrivi liberamente al carburatore, sollevando l'ago che esce dal coperchio del carburatore stesso. Questa operazione non bisogna prolungarla troppo per evitare l'ingolfamento che renderebbe l'avviamento difficoltoso.

- 3) Chiudere per due terzi la presa d'aria del carburatore.
- 3) Avvitare il pomello regolatore per aprire la farfalla del carburatore al massimo.
- 4) Portare la leva anticipo magnete in una posizione intermedia.
- 5) Innestare la manovella avviamento, avendo la cura che questa sia libera sull'albero e ben lubrificata, indi fare girare con forza per due o tre giri.
Se l'avviamento non si verifica fare ancora alcuni tentativi, ripetendo i movimenti su indicati, aprire la presa d'aria e senza più richiamare la benzina dal carburatore.
- 6) Ottenuto l'avviamento, anticipare al massimo l'accensione.
- 7) Aprire completamente la presa d'aria.
- 8) Regolare la velocità del motore a mezzo del pomello regolatore, avvitandolo per aumentare la velocità e svitandolo per diminuirla.
- 9) Quando il motore è ben caldo passare all'alimentazione a petrolio portando la chiavetta del rubinetto dal lato petrolio.

Arresto del motore

- 1) Ridurre la velocità del motore svitando il pomello regolatore sino a che il motore gira al minimo.
- 2) Chiudere il rubinetto del combustibile portando la chiavetta in posizione verticale.

Con motore funzionante a petrolio, prima di fermarlo, rimetterlo a benzina in modo che, al successivo avviamento, la vaschetta del carburatore sia nuovamente piena di benzina.

Qualora si sia dimenticata questa avvertenza all'ultimo arresto del motore, occorre svuotare dal petrolio in essa contenuto, la vaschetta del carburatore con l'apposito rubinetto a spillo prima di mettere in moto.

Distribuzione delle valvole:

Aspirazione	apre	8°	prima dei P. M. S.	(2,8 cm. sul volano)
	chiude	20"	dopo il P. V. I.	(7 cm. sul volano)
Scarico	apre	52'	prima del P. M. I.	(18,5 cm. sul volano)
	chiude	14'	dopo il P. M. S.	(5 cm. sul volano)

Tale distribuzione si realizza per i seguenti valori dei giochi da misurarsi fra bilanciere e cappello copri-valvola a motore freddo.

Aspirazione 0,4 mm.

Scarico 0,4 mm.

È bene controllare frequentemente il gioco esistente, non tanto perchè l'esattezza dei valori riportati abbia molta importanza, ma per sincerarsi che non sia intervenuta una sregolazione di entità notevole.

Per effettuare la registrazione delle punterie occorre :

- 1) Mettere il motore in fase di compressione (entrambe le valvole chiuse).
- 2) Introdurre nell'apposito foro dell'asta punteria una spina e sbloccare il dado registro punteria.
- 3) Dare il giusto valore al gioco, svitando o avvitando il dado cieco.
- 4) Bloccare il dado cieco col controdado.

Accensione

Con il magnete tutto anticipato l'accensione avviene 28° prima del P. M. S. (10 cm. sul volano)

Ricordarsi che, in genere, con funzionamento a petrolio bisogna ridurre l'anticipo manovrando l'apposita levetta.

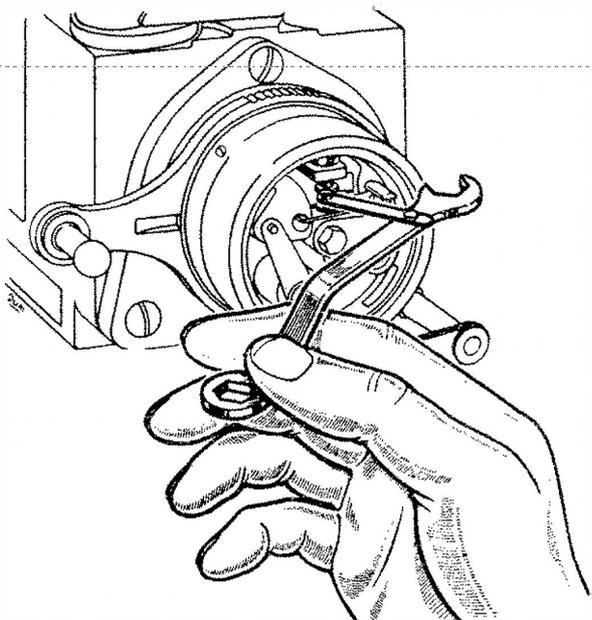


Fig. 4

Controllo della distanza fra le puntine platiniate del magnete

Regolazione magnete (Fig. 4)

La distanza fra le puntine (platiniate del magnete) deve risultare di mm. 0,4. Per controllare detta distanza usare l'apposita linguetta a spessore unita alla chiavetta che viene fornita con gli attrezzi del motore.

Con la stessa chiavetta è possibile inoltre procedere alla regolazione della distanza fra le puntine qualora se ne presenti la necessità.

Controllo candela (Fig. 5)

In caso di necessità effettuare il controllo della distanza fra le puntine della candela d'accensione a mezzo di un comune spessimetro.

Detta distanza deve essere di mm. 0,5.

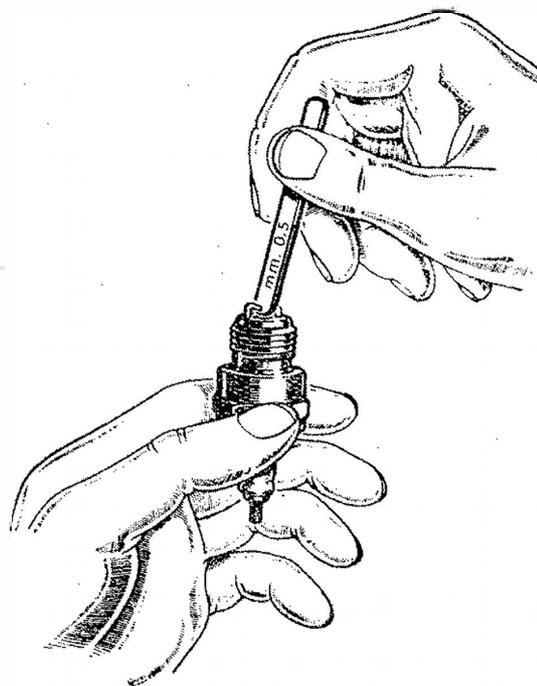


Fig. 5

Controllo della distanza fra le puntine della candela

Messa in fase del magnete.

La messa in fase del magnete si ottiene agendo sulla piastra di trascinamento che, a tale scopo, è fissata al magnete a mezzo flangia a calettamento variabile.

Si rammenta che l' anticipo dev'essere 10 cm. con levetta di regolazione dell' anticipo in posizione « tutto anticipato ».

Messa in distribuzione

1) Mettere il motore all' inizio fase di aspirazione (freccia incisa sul volano cm. 2,8 prima del P. M. S.).

2) Togliere il coperchio ingranaggi distribuzione.

3) Sfilare l' albero a camme del tanto necessario per liberare l'ingranaggio dell'albero a camme dall'ingranaggio cieli albero a gomito. In questa operazione bisogna fare attenzione a non sfilare troppo l' albero stesso per non provocare la caduta delle punterie.

4) Ruotare l' albero a camme in modo da trovare il dente corrispondente alla posizione in cui la camma di aspirazione inizia a sollevare la sua punteria.

5) Rimettere il coperchio e fissarlo con gli appositi prigionieri.

Gioco dei segmenti

Nel caso che si debba sostituire un segmento di tenuta, prima di montarlo sul pistone è necessario infilarlo nel cilindro e riscontrare che il gioco S fra le due estremità sia di mm. 0,50 (Fig. 6). ;

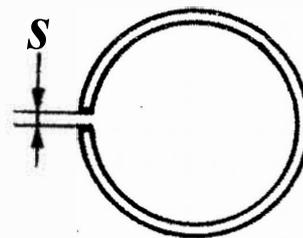


Fig. 6

Inconvenienti	Cause probabili	Rimedi
Il motore non si avvia.	Tubo combustibile otturato. Dosatore del carburatore otturato.	Smontare il tubo e pulirlo con getti di aria compressa o altro. Smontare dal carburatore il dosatore e nel pulirlo fare attenzione a non allargare il foro.
	Mancanza di accensione : 1. Candela sporca. 2. Cavo della candela staccato. 3. Il magnete non funziona regolarmente.	Smontare la candela, pulirla ed, eventualmente, sostituirla con una nuova corrispondente al tipo dell'usata. Fissarlo bene al magnete ed alla candela. Smontarlo e farlo ripassare presso un'officina specializzata.
	Le valvole di aspirazione e di scarico non scorrono.	Si lubrificano i gambi delle valvole con poche gocce di nafta.
	Le valvole di aspirazione e di scarico non sono registrate.	Registrare le punterie lasciando il gioco normale, che, a motore freddo deve essere : ASPIRAZIONE 0,4 mm SCARICO 0,4 mm.
/Il motore si arresta bruscamente e non può essere girato a mano.	Il pistone è grippato.	Smontarlo e rettificarlo nei punti di ingranamento.
Il motore dà scoppi irregolari e si arresta gradualmente.	Manca il combustibile. Filtrino a reticella del carburatore ostruito.	Fare il pieno del serbatoio. Smontare il raccordo inferiore del carburatore e pulire il filtrino.
// motore non funziona regolarmente.	Carburazione imperfetta.	Verificare che il foro del dosatore non sia occluso da qualche impurità. Verificare che il dosatore abbia il foro appropriato al tipo di carburante impiegato. Carburanti densi necessitano di un foro più grande. La regolazione fatta in Ditta è esatta per il comune petrolio agricolo.
	Poca compressione, dovuta a imperfetta chiusura delle valvole.	Smerigliare le valvole. Prima di montarle pulire e lubrificare accuratamente i gambi.
	Poca compressione dovuta a cattiva tenuta dei segmenti.	Smontare il pistone : le fascie elastiche dovranno essere pulite in modo da renderle scorrevoli nelle loro sedi. Sostituire le fascie deteriorate.
Il motore fuma azzurro e consuma molto olio.	Livello dell'olio eccessivamente alto.	Ridurre il livello dell'olio.

Aiatricola	Denominazione	N. pezzi per motore	Prezzo unitario
106/101	Albero a camme	1	7.000 -
106/102	Albero o gomito	1	40.000 -
106/103	AneHo tenuto acqua cilindro	1	130 -
106/105	Asta livello olio	1	300 -
106/106	Asta punteria	2	500 -
106/107	Asta regolatore	1	
1/108	Attacco candela	1	
106/109	Albero comando magnete	1	
200,113	Anello premistoppa pompa acqua	1	
106,112	Anello distanziatore giunto magnete	2	
106,114	Anello distanziatore bilancieri	2	
106;172	Anello bloccaggio regolatore porta sfere	1	
104;5144	Albero con eccentrico per pompa acqua	1	
224'2915	Anellino tenuta spinotto pistone	2	
106! ♦ ♦♦;	BieHaw /	1	19.100
106:203	Bilanciere	2	1.000
106/204	Bronzina per piede biella	1	1.000
106.205	Bronzina per testa biella	1	4.100
106/207	Bullone per testa biella	2	1.100
200(208	Biella per pompa acqua Ut1. Om. 14	1	11.000
200/209	Bocchettone porta tubo acqua	1	
200,5227	Bullone raccordo per pompa acqua	1	
1,307	Bullone fissaggio portino laterale	6	
1;307	Bullone fissaggio coperchio ingranaggi	8	
105/318	Bullone fissaggio flangia entrata acqua al basamento	2	
104/329	Bullone chiusura fori per fissaggio supporto serbatoio	2	
11 i 330	Bullone fissaggio supporto cuscinetto	6	
105;331	Bullone fissaggio puleggia	4	
106 351	Bullone fissaggio magnete	4	
104;397	Boccola reggispinta per albero a camme	1	
106.403	Camicia cilindro	1	1.000
104/404	Campana regolatore	1	
100/405	Candela tipo Maserati 18 B	1	1.000
106/406	Cappello testa	1	3.000
91407	Carburatore Cozette tipo G. E. D. 28	1	1.000
11408	Cavo candela	1	
3,5512	Chiavetta per albero a camme	1	
106/5517	Chiavetta per ingranaggio: comando distribuzione	1	
106/5521	Chiavetta volano	1	
104/412	Colonneta porta bilancieri	2	1.100
1/418	Coppiglia per cavallotto asta regolatore	2	
106/422	Contrappeso	2	
200,424	Corpo pompa acqua	1	
106;5513	Chiavetta ingranaggio magnete	1	
106;5509	Chiavetta per giunto magnete	1	
1;432	Coppiglia per dado bullone testo biella	2	
106,444	Cavalletto regolatore	1	
11445	Chiodo fissaggio targhetta	1	
♦	CJ.igè3-fissa-grie-lercel-kw.eg.i.str-0-(U1-tipo-rocgaetc	4	
200;453	Cappello per valvola	2	
100;579	Coppiglia per perno bilancieri	1	

**NO/1ENCLATURA DEI PARTICOLARI
IN CO/1UNE DEI NOTORI L 8 - EE:J.J.1.**

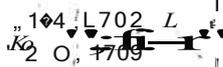
1/natricola	Denominazione	N. pezzi per motore	Prezzo unitario
104/3007	Cuscinetto albero magnete 3B RIV.. 3N C. S	2	750
200/3013	Cuscinetto per biella pompa acqua Q A A RIV.	1	1500
200.3014	Cuscinetto per biella pompa acqua 03 A A RIV.	1	J(f,10
106;3041	Cuscinetto albero a gomito 10 DBOV RIV.. 10 NOR C. S		j.fco
11/602	Dado cieco per asta punteria		
106/603	Dado bloccaggio cappello biella	2	
106/605	Dado per volano	2	
200/608	Dado per bocchettone	1	
100/609	Dado cieco fissaggio cappello testa	1	
200/619	Dado premistoppa	1	A-500
200/621	Dado per eccentrico comando pompa acqua	1	
11/677	Decalcomania	3	
106/678	Dado a galletto per bloccaggio registro anticipo magnete	1	
1/703	Dado fissaggio carburatore	1	
1/703	Dado fissaggio registro asta punteria		
3/704	Dado fissaggio pompa acqua	1	11r
3/704	Dado fissaggio vaporizzat.Gre	4	
11/707	Dado fissaggio contrappesi		
11/707	uaao fissaggio testa		
104/801	Forcella regolatore	1	
106/802	Flangia per tubo dal motore alla pompa	1	
105/853	Fascietta per fissaggio manicotto gomma	2	
106/867	Forcella registro anticipo magnete	1	
9J901	Guarnizione carburatore	1	0
106/902	Guarnizione per coperchio ingranaggi	1	
104/903	Guida valvola	2	1,00
1/904	Guarnizione tappo scarico olio	1	
1/904	Guarnizione per tappo scarticc-cr<===		
1;905	Guarnizione per candela	1	
106/908	Guarnizione portino laterale	1	
106/909	Guarnizione per supporto cuscinetto albero a gomito	1	
106/910	Guarnizione testa	1	
106/911	Guarnizione per cappello testa	1	
106/913	Guarnizione vaporizzatore	1	
200/919	Guarnizione pompa acqua	1	
106/920	Giunto magnete	1	
200(1048	Gomito aspirazione pompa acqua	1	
-105/922	Guarnizione per tubo acqua	1	
200/921	Guarnizione per premiraccordo tubo acqua	1	
1;1088	Guarnizione(chiusura fori fissaggio supporto serbatoio combustibile	1	
106/1101	Ingranaggio per albero a camme	1	BOCC
106/1102	Ingranaggio comando distribuzione	1	f!"oo
106/1103	Ingranaggio per albero magnete	1	!Be e
3.121 O	Lamiera tenuta valvola tappo sfiatatoio	1	
106/1278	Lamierino di sicurezza per supporto cuscinetto albero a gomito	1	
106/1301	Magnete Morelli tipo M. S A. 47	1	Sweio
1/1303	Manicotto per cavo candela	1	i. e
106; 1304	Molla distanziatrice bilancieri	1	J-0
3/ 1305	Molla per pomello regolatore	1	
104 1306	Molla per valvola	2	JCA

Denominazione	Prezzo unitario
	JJ.fioo
105 / 1339	
106 / 1505	300
106 / FIRIU	13000
106 / 1507	
3 / 1508	
11 / 1514	
104 / 1516	HJ'o
104 / 1517	to o
106 / 1524	
307 / 15168	
7 / 1604	
11 / 1608	
106 / 1612	100
106 / 1613	170
106 / 1623	
107 / 1648	
200 / 1665	Joo
106 / 1702	
106 / 1801	
106 / 1851	
106 / 1852	Ji.'o
11 / 1853	1000
5 / 1854	
106 / 1856	
3 / 1857	
106 / 1858	I . / fcc
106 / 1859	
104 / 1862	
200 / 1899	
200 / 1943	
3 / 2001	
104 / 2003	
1 / 2004	
1 / 2004	
3 / 2006	fco
106 / 2009	\$. ""o
106 / 2010	
106 / 2063	
106 / 2068	
11 / 2075	
104 / 2091	
106 / 2151	Qoo
106 / 2152	900
106 / 2153	J, J' nB
106 / 2155	Jl e
3 / 2158	
106 / 2161	
3 / 2169	
200 / 2173	200

L : t : : : a

..V ..r.

106/1705



I

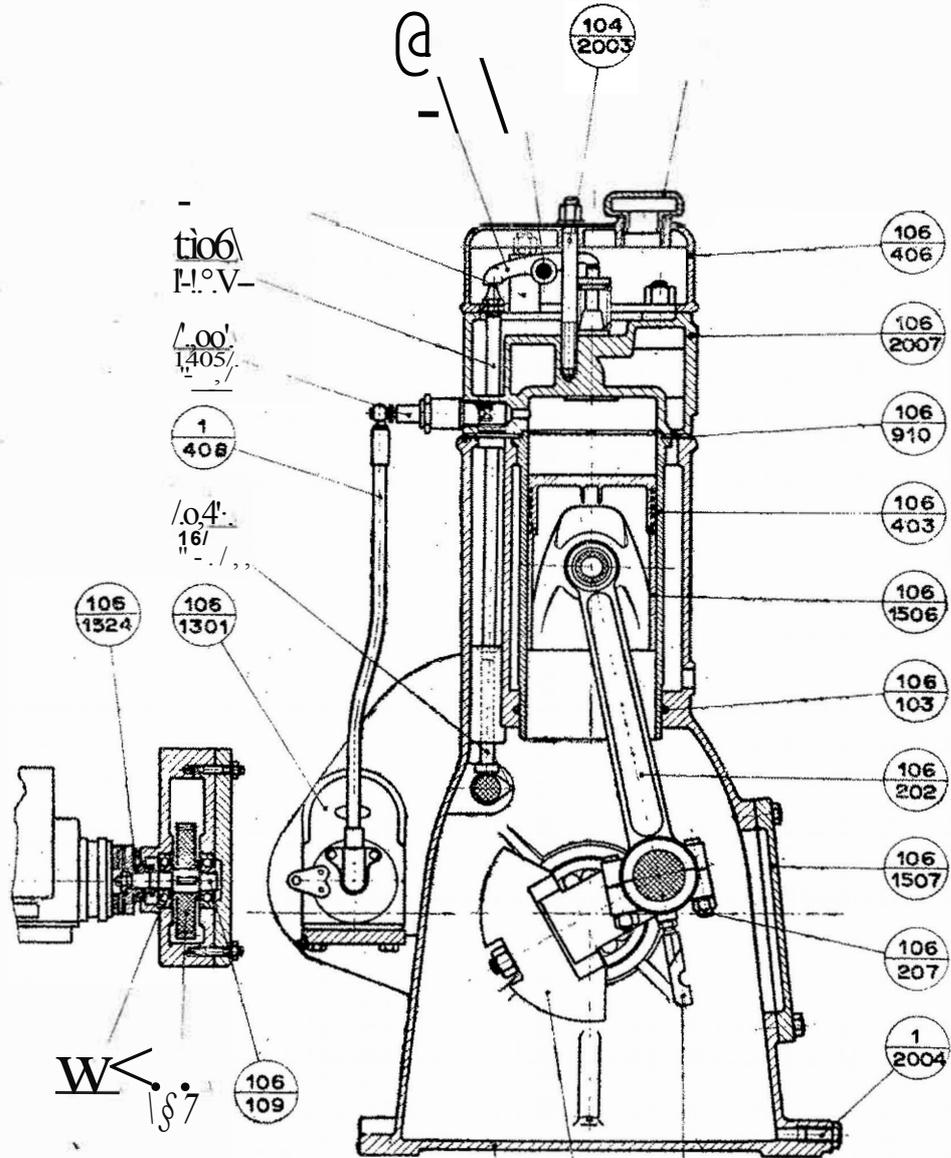
J, j - - 3r

Dioco in uterion ;.io ...

L n

**NO!1ENCLATURA DEI PARTICOLARI
OCCORRENTI AL SOLO !10TORE L 8**

1\tricolata	Denominazione	N. pezzi per 1 motore	Pit:LZO ,mitatio
106/ 201	Bosirento	1	
209/ 239A	Bullone per raccordi	2	
106/ 284	Broccio per manovelia avvioxen!(,	1	
106/ 415	Coperchio ingranaggio cistnbu.,L,r,o	1	
105/ 853	Foscietta per fissaggio rr:unicctto gomrr,q	2	
1/ 914	Ghiera per tappo serbotoi), co:nbusnb:le	2	
307/ 949	Guarnizione per raccordi	2	
209/ 1092	Gu<lmizione per roccortii	2	
106/ 1504	Pesca olio	1	
3; 1704	Rubinetto per serbatoio o è_e vie	1	
20911715 A	Raccordo normale	2	
51 1772	Rosetta per portir-o lotero'e	6	
5/ 1772	Rosetta per coperchio ingrnnggi	8	
106/ 51962	Saracinesca n 3 8" gas	1	
1/2005	Tappo per serbatoio combustibile	2	
20012011	Tubo aspirazione pompa acqua	1	
200 /2011	Tubo uscita acqua dalla testa	1	
106 152060	Tubo acqua dalia pompa al tubo di gomma	1	
106 /52061	Tubo acqua dalla saracinesca alla testa	1	
106 152063	Tubo per giunzione segrrienti di tubo	1	
106152072	Tubo acqua dalla pompa allo !cirocint>sc0	1	
1,1 \ti1	<i>Baranento d10 (L.R.10)</i>	1	12.000
,0a	<i>Camicia Cilindro</i>	1	10.000
\ /S:Ob	<i>Pistone</i>	1	13.000
\o&j1 ,i	<i>Segmento tenuta compressione</i>	1	500
\i) \ \ LJ	<i>Segmento raschia olio</i>	1	200
10 \lii	<i>Spina filo</i>	1	200
	<i>Rubinetto decompressione 600</i>		



f1 s\ 69.IU 6
V SI

