

THE BORGO PISTON Co.



LISTINO 1932

Copyright Reserved

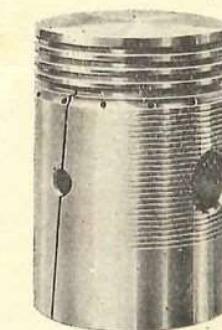


THE BORGO PISTON C°

SEDE DI TORINO (120) - Via Nizza, 173

TELEFONO 65-731
C. P. E. Torino N. 65996

Telegrammi:
BORGPISTON - TORINO



I PISTONI BORGO

DETENGONO I MIGLIORI RECORDS
DI VELOCITÀ E DI DURATA.

Ret-tifica a specchio di Cilindri per Auto e per Moto

Segmenti Raschia-olio

Segmenti speciali in ghisa centrifugata bassi e spessi per pistoni di alluminio

Spinotti - Anellini ferma Spinotti

PISTONI DI ALLUMINIO

CONFIDENZIALE
PER RIVENDITORI

IMPORTANTE: PER QUALUNQUE TIPO DI MACCHINA NON COMPRESA NEL PRESENTE LISTINO DOMANDATECI PREVENTIVI.

Maggio 1932 - X.

Il presente Listino annulla tutti i precedenti.

Maggio 1932 - X.

LISTINO PREZZI 1932 1/R

CONFIDENZIALE
PER RIVENDITORI

www.ipw.it

Indice.

Garanzia	Pagina	4
Il perchè di un primato	"	5
Condizioni generali di vendita	"	6
Caratteristiche del Pistone Originale Borgo in lega speciale di alluminio	"	7
Montaggio dei Pistoni Borgo	"	9
Tabella dei Giochi fra Cilindro e Pistoni Borgo	"	11
Il Piston Oil	"	12
Prezzi Firezone	"	13
Prezzi Piston Oil	"	13
Istruzioni per passarci ordini di Pistoni ad evitare facili errori	"	14
Pistoni Originali Borgo (per ordine di Alesaggio)	"	15
Pistoni Borgo adattabili a Fiat (509 - 501 - 503 - 505 - 507 - 510 - 512 - 520)	"	21
Pistoni Originali Borgo (per ordine di Modello)	"	22
Segmenti Borgo per Pistoni di alluminio	"	25
Segmenti Raschia-olio Borgo	"	27
Spinotti - Anellini Ferma Spinotti	"	28
Rettifiche cilindri e relativa lucidatura a specchio	"	29
Prezzi delle Rettifiche	"	30
Prezzi Rettifiche per Automobili	"	31
Prezzi Rettifiche per Motociclette	"	33
Tabella di riduzione di Pollici Inglesi in millimetri	"	35





MARCHIO INTERNAZIONALE DEPOSITATO

Garanzia

I NOSTRI PISTONI NON SI ROMPONO

Noi sostituiremo gratuitamente quei Pistoni da noi forniti che entro **quattro mesi** per qualsiasi ragione si siano rotti durante il funzionamento.

Il perchè di un primato

Noi siamo stati i primi a comprendere che il pistone di ghisa doveva essere sostituito, a studiare ed a costruire i pistoni di alluminio, a fare esperimenti per trovare leghe leggere adatte e forme speciali che consentissero l'uso dell'alluminio nella costruzione del pistone.

Si cominciò così ad ottenere le prime vittorie in campo industriale e sportivo.

Le sale prova delle migliori Case Nazionali ed Estere si aprirono ai nostri tecnici per studiare e provare il pistone per i singoli nuovi tipi di motori.

Case Nazionali ed Estere adottarono il nostro pistone il quale vinse a tutt'oggi migliaia di corse e stabilì centinaia di *records* mondiali di velocità e durata. -- I nostri pistoni sono ora conosciutissimi in tutto il mondo ed il nostro nome all'Estero è lustro e vanto dell'industria Italiana.

Il nostro pistone è l'unico che le Case montano per le vittorie e i records mondiali.

Noi potevamo fermarci sugli allori: abbiamo invece da ogni vittoria preso lo spunto per nuovi studi, per nuovi miglioramenti alle leghe, al trattamento termico delle medesime, alle forme del pistone, al miglioramento della lavorazione.

Nei nostri studi siamo grandemente aiutati dai tecnici delle nostre Case di Francia, Inghilterra, Germania, Belgio, Spagna, ecc., i quali ci comunicano tutti i perfezionamenti che avvengono nel mondo e tutti gli studi e gli esperimenti fatti dagli altri e da loro.

Non è vantarsi l'affermare che noi abbiamo il miglior macchinario esistente per la lavorazione dei pistoni e la rettifica dei cilindri, i migliori impianti per la fusione ed il trattamento dei pistoni, una sala prova modello per provare su tutti i tipi di motori e macchine più note tutti i pistoni della concorrenza mondiale per vederne e studiarne i pregi ed i difetti e studiare per ogni singolo motore il nostro pistone più adatto.

Ora noi onestamente Vi possiamo dire che il nostro pistone è il migliore del mondo perchè è quello che non si rompe, non grippa, consuma meno olio, dà maggior rendimento, dura di più.

Il nostro pistone costa di più degli altri, ma dura molto di più ed offre al meccanico la possibilità di far bella figura con il Cliente perchè può essere certo del suo lavoro, ed al Cliente la soddisfazione di avere un motore rifatto a perfetta regola d'arte e che rende di più che da nuovo.

La "THE BORGO PISTON Co., è stata la prima fabbrica Italiana sorta per costruire esclusivamente pistoni d'alluminio.

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

PREZZI. — I prezzi si intendono per merce posta franca nostri Stabilimenti in Torino.

IMBALLAGGIO. — Imballo e porto a fatturarsi al costo. - Non si accettano imballaggi di ritorno.

SPEDIZIONI. — La merce viaggia esclusivamente a rischio e pericolo del Committente. - Senza precisa richiesta del destinatario non si assicura la merce contro i rischi. Indicarci sempre dettagliatamente il mezzo di spedizione che si desidera: in caso contrario la spedizione verrà effettuata come giudicheremo più opportuno.

RECLAMI. — Debbono essere fatti entro 3 giorni dall'arrivo della merce.

PAGAMENTI. — I pagamenti delle nostre fatture debbono essere fatti presso la nostra Sede: **Via Nizza, 173 - TORINO.** Sui ritardati pagamenti decorre l'interesse del 6% ed i medesimi ci danno diritto a scioglimento dei contratti in corso, sospensione di forniture, ecc.

DISPOSIZIONI PARTICOLARI. — Fino a completo pagamento la merce resta in conto deposito e di nostra proprietà. - Gli stampi, in qualunque caso, restano sempre a mani nostre, di assoluta nostra proprietà e uso, e possono essere variati senza preavviso. - L'applicazione dei nostri pistoni comporta il nostro pieno diritto di segnalarla gratuitamente nella nostra réclame. - Le contestazioni giudiziarie devono essere sottoposte al **Foro di Torino.**

IMPORTANTISSIMO

Molti nostri Clienti nello spedirci casse, cassette, pacchi, ecc., non mettono né all'esterno, né all'interno il loro nome ed indirizzo. - Dato che noi riceviamo giornalmente decine e decine di pacchi, casse, ecc., succede quindi sovente che le Ferrovie, Poste, Corrieri, ecc., facciano confusioni e ci consegnino casse di un Cliente con bollette di altro Cliente. - Ne consegue che avvengono ritardi, e malgrado i nostri controlli accurati, possono avvenire equivoci o disguidi. - Preghiamo quindi i nostri Clienti nel loro interesse:

1º - Mettere all'esterno di ogni pacco, cassa, ecc., il loro Nome e indirizzo.

2º - Ripetere queste indicazioni su un foglio all'interno della cassa. - (Molte volte i fogli inchiodati o incollati all'esterno vengono persi o stracciati).

Caratteristiche del Pistone Originale Borgo in lega speciale di alluminio

BREVETTATO IN

Italia - Inghilterra - Francia - Belgio - Germania - America, ecc.

Il nostro pistone in lega speciale d'alluminio è stato studiato per eliminare i difetti comuni a tutti i pistoni di alluminio e metalli leggeri, principali tra i quali l'eccessiva dilatazione che impone al costruttore di dare dei giochi molto forti tra il pistone ed il cilindro, dimodochè si ha l'inconveniente del battito finchè il motore non è giunto al suo normale calore; il qual battimento provoca pure eccessiva usura e rottura dei segmenti.

Oltre a ciò, in caso di surriscaldamento anormale del motore, il gioco, anche forte, può diventare insufficiente, con conseguente grippaggio e rigatura del cilindro e del pistone. Il nostro pistone, di lega speciale iniettata a pressione, è costruito in modo che la pressione dello scoppio si trasmette, attraverso a delle forti nervature, direttamente dal cielo del pistone all'asse della biella che deve riceverlo e non unicamente attraverso le pareti del pistone che, pure essendo sottilissime, non cedono sotto la pressione dello scoppio, coll'inconveniente di bloccare i segmenti, come avviene per lo più negli altri pistoni.

Trasversalmente alle predette nervature di collegamento vi è una grande quantità di piccole nervature che funzionano come le travi di una volta di cemento armato **e da alette di refrigerazione** nello stesso tempo, coi seguenti vantaggi:

1º - Il cielo del pistone può essere tenuto per qualsiasi diametro molto sottile (se necessario) perchè tale sottile volta è solidamente sostenuta dal traliccio delle sopradette nervature che la tengono **sempre ben raffreddata**.

2º - La refrigerazione del pistone, lambito internamente dalla proiezione di olio (che porta via il calore cinque volte di più dell'aria) e ventilato dall'aria circolante nel *carter*, è perfetta per l'azione di trasmissione del calore fatta da tali nervature sottili ed ampie, per cui il pistone può essere fatto sottilissimo e quindi leggerissimo perchè la pressione dello scoppio è trasmessa da tali nervature e perchè il pistone si mantiene sempre relativamente freddo e la resistenza dell'alluminio freddo è enormemente superiore alla resistenza dell'alluminio surriscaldato, come diventa quello degli altri tipi di pistone.

Oltre a ciò, dato il refrigeramento di cui si è parlato, la dilatazione del pistone è minima, per cui bastano dei giochi minimi, con conseguente minor sbattimento ed insignificante logorio, sia nel pistone che nei segmenti e nello spinotto.

A rendere difficilissime le grippature, nel pistone da auto, abbiamo inventato e brevettato in tutto il mondo, le **sfiancorigature** che hanno dato esito favorevolissimo; e ad evitare il passaggio dell'olio in testa, abbiamo fatto speciali **reinures raschia-olio** efficacissime.

Per chi non vuole sentire battito, **nel motore da auto**, e in qualche caso anche nei motori da moto, noi abbiamo studiato il taglio a T in modo che il pistone possa elasticare: data la speciale forma delle nervature interne del nostro pistone, sono impossibili le rotture che detto taglio provoca in genere negli altri pistoni non di nostro tipo. Per **determinati** tipi di motore da auto, da molto tempo abbiamo studiato, lungamente esperimentato, ed in seguito agli ottimi risultati messo in vendita, dei pistoni **disassati** (con il foro spinotto spostato da una parte), i quali non **battono** anche con motore freddo e con gioco fra pistone e cilindro.

Il nostro pistone, essendo stampato internamente ed esternamente, ha un materiale compatto, con « grana » finissima senza soffiature e senza porosità, ha inoltre il vantaggio che tutti i pistoni del medesimo stampo hanno le medesime misure esterne e interne e vengono ad avere il medesimo peso.

Riesce quindi facile la loro lavorazione, percentuale minimissima di scarto, nessun lavoro lungo e noioso per avere il medesimo peso nei motori pluricilindrici.

La nostra esperienza nell'applicazione dei pistoni di alluminio data dal 1910 quando ben pochi pensavano all'applicazione dell'alluminio nel pistone e già nel 1912, grazie al pistone d'alluminio costruito su principi che generarono i presenti, il corridore Iguera con motocicletta Borgo di soli $3\frac{1}{2}$ HP stabiliva il RECORD della corsa Sassi-Superga di Km. 4,800 nel tempo sbalorditivo di 4'58" che per 11 anni non fu battuto neppure da macchine di cilindrata doppia.

È anche notorio che le più importanti gare motociclistiche, automobilistiche e bicimotoristiche, svoltesi in questi ultimi anni, sono state vinte da automobili, motociclette e biciclette a motore, sulle quali erano montati i nostri pistoni che sono ora anche adottati dalle migliori fabbriche di motori per areoplani, imbarcazioni, automobili, autocarri, motociclette e bicimotori italiane ed estere per la loro costruzione in serie.

Le vittorie internazionali, ed i records mondiali battuti nell'ultimo quinquennio dal "Pistone Borgo", furono tali e tante da non lasciare dubbi di sorta, sulla sua affermazione.



Montaggio dei Pistoni Borgo

GIOCO FRA CILINDRO E PISTONE — Il gioco da darsi fra il cilindro e la base del pistone, deve variare da motore a motore, secondo che il cilindro sia con raffreddamento ad aria o ad acqua, che giri forte o piano, ecc., e non si può avere una regola fissa.

Nei nostri pistoni del tipo tagliato silenzioso, adatti a motori con raffreddamento ad acqua, il gioco tra la base del pistone ed il cilindro, deve essere quasi nullo nei piccoli alesaggi, e minimo nei grandi alesaggi. Nei pistoni non tagliati adatti a motori con raffreddamento ad aria, il gioco fra la **base** del pistone ed il cilindro in genere deve essere di $\frac{1}{10}$ di mm. per alesaggio sino a 50 mm., di $\frac{15}{100}$ di mm. per alesaggio sino a 70 mm., di $\frac{2}{10}$ di mm. fino a 85 mm. e di $\frac{25}{100}$ di mm. fino a 100 mm. Naturalmente questi sono i giochi **minimi** per motori che riscaldano non eccessivamente, ed i pistoni necessitano quindi di **un buon rollaggio** come più avanti spiegato.

ANELLINI — Gli anellini ferma spinotto devono entrare per $\frac{4}{5}$ del diametro del filo nelle apposite scanellature senza gioco e in modo da sporgere solo $\frac{1}{5}$ del diametro del filo, per impedire l'uscita dello spinotto. Gli anellini dopo montati, devono forzare contro il pistone e quindi **non girare** nelle scanellature. **Attenzione** a non incrinare le punte degli anellini nel montarli.

MONTAGGIO SPINOTTI — Lo spinotto non deve avere gioco alcuno nei pistoni. Deve girare lievemente forzato a mano quando il pistone è freddo, ed essere quindi scorrevole, ma senza alcun gioco, quando il pistone ha la temperatura dell'olio bollente; nella bronzina della biella deve girare liberamente ma senza alcun gioco. Nel montare gli spinotti (specialmente quando forzano) fare attenzione **per non deformare** i pistoni. Una volta montati gli spinotti è conveniente **controllare** che il pistone abbia **mantenuto** la sua rotondità. Gli spinotti devono essere lunghi tanto da sfiorare i due anellini senza toccarli. Quando lo spinotto, invece di essere trattenuto dagli anellini, è trattenuto dai funghetti, occorre fare molta attenzione di non rompere od incrinare i medesimi, quando si battono sopra dei colpetti di martello per fare entrare lo spinotto. Il funghetto incrinato, si rompe nell'uso e **provoca guasti irrimediabili** nel pistone, segmenti, cilindro, ecc. Gli anellini **male applicati**, possono pure **provocare dei seri guai**.

SEGMENTI — I segmenti devono essere provati sciolti nel cilindro e quando sono in piano, in centro del cilindro, fra le punte devono avere una luce di circa $\frac{15}{100}$ di mm. fino a 60 mm. di alesaggio, di $\frac{2}{10}$ fino a 80 mm., di $\frac{25}{100}$ fino a 100 mm., di $\frac{3}{10}$ fino a 130 mm., di $\frac{4}{10}$ sopra i 130 mm. Se le due punte del segmento toccano o si accavalcano, occorre limarne una perfettamente in piano rispetto all'altra fino a che le due punte avranno il gioco di cui sopra. Per mettere i segmenti bene in squadra nel cilindro, conviene spingerli servendosi del pistone che li fa scorrere perfettamente in piano. Provate se i segmenti entrano nelle apposite scanellature del pistone appoggiandoli al pistone in forma di 8. Fate rotare il segmento attorno al pistone: se non gira nella scanellatura mettete del **Piston Oil** e fate rotare il segmento a piccoli tratti avanti e indietro fino a che la scanellatura del pistone si sia allargata di quei pochi cent. di mm. tanto da lasciar girare **liberamente** il segmento. Quindi montate i segmenti sul pistone, facendo **molto attenzione** di non romperli e di non incrinarli, nel qual ultimo caso si rompono poi nel funzionamento, **ciò che è ben peggio** che se si rompessero subito, dato **l'enorme danno** che può provocare un segmento rotto nel pistone. Adoperare se mai quattro laminette sottilissime e fare scorrere i segmenti sulle medesime affinchè entrino nelle apposite scanellature del pistone.

Una volta entrati, i segmenti non devono aver gioco superiore ai $\frac{3}{100}$ di mm. nelle scanellature, ma **devono girare liberamente** nelle medesime.

Se non girano liberamente, mettere del **Piston Oil** e farli girare fino a che siano scorrevolissimi e poi lavare bene con petrolio. Sotto il segmento vi deve essere un gioco di $\frac{4}{10}$ fino a 75 mm.; $\frac{6}{10}$ fino a 100 mm.; $\frac{8}{10}$ fino a 125; 1 mm. sopra i 125 mm.

PISTONI IN SQUADRA COL CILINDRO — I nostri pistoni hanno il buco spinotto perfettamente in squadra, e su questo punto abbiamo un collaudo scrupolosissimo. Montate i pistoni sulle bielle e poi controllate che siano **bene in squadra** col cilindro ad evitare il fatto che forzino sulle due estremità contrapposte, ciò che provoca un attrito assai forte, con facilità al grippaggio e un logorio prematuro del cilindro e del pistone.

CILINDRI LOGORI — Non possono mai dare grande soddisfazione; mandarli sempre a noi per rettificarli a specchio (leggere attentamente il capitolo « Rettifiche cilindri »).

TAGLIO — Il taglio va montato nella direzione in cui gira il motore. Il motore da auto guardato dalla parte anteriore gira nel senso delle lancette dell'orologio. Il pistone va quindi montato colla parte tagliata a destra.

DISASSAMENTO — Quando il buco spinotto è **disassato** (e cioè spostato da una parte) occorre verificare **che la biella non venga a toccare** nel cilindro, nel qual caso occorre limare il cilindro fino a che la biella passi liberamente con il gioco primitivo. Occorre pure verificare (nei casi in cui lo spinotto è fisso alla biella) che lo spinotto nelle spinte **lateralì**, non venga ad uscire dal pistone e toccare nel cilindro rigandolo (nel qual caso raccorciare lo spinotto).

ROLLAGGIO — I pistoni di alluminio devono essere montati col **minor gioco possibile** nelle canne affinchè **non battano** ed abbiano a **durare molto**. Montati i pistoni ben oliati col **Firezone**, mescolare alla benzina del serbatoio porzione quadrupla di **Firezone** di quella indicata sul foglietto **Firezone** e incamminare il motore a macchina ferma. Fare andare il motore a **regime non forte** fino a che **sia caldo** e dare **cortissimi** colpi di acceleratore. Se si sente che, lasciando ritornare l'acceleratore al minimo, il motore si mantiene scorrevole, date accellerate più forti e più prolungate, finchè si sente che il motore non è più tanto scorrevole. Allora con siringa o oliatore dare **Firezone** attraverso la presa d'aria del carburatore in modo da lubrificare abbondantemente i pistoni. Dopo ripetute volte di questo lavoro e quando i pistoni **sono scorrevolissimi** consegnare la macchina al cliente con porzione tripla di **Firezone** nella benzina e raccomandando **vivamente** di adoperare con giudizio la macchina per un 500 Km. almeno **non andando in salita e non lasciandosi trascinare a fare velocità eccessive**. Se i pistoni forzassero molto, leggere il nostro capitolo il **Piston Oil**. Dopo l'uso del **Piston Oil**, togliere **sempre completamente** l'olio dal motore e **lavarlo bene** in modo che **non restino tracce** di **Piston Oil**. Un pistone così aggiustato, deve dare la massima soddisfazione e durare tanto quanto un pistone di ghisa. Un pistone ben rollato coll'olio come sopra, **si lucida** perfettamente e **acquista un gioco giusto** tanto da non battere e nel medesimo tempo non grippare. Un pistone montato male, storto, con poco o troppo giuoco, deformato, su canne ovali o coniche, **non può dare soddisfazione alcuna**.

LAVAGGIO MOTORE — Prima di montare i pistoni dovete **lavare perfettamente** il cilindro in modo che **non vi siano tracce** di smeriglio (adoperato per smerigliare le valvole), di incrostazioni, ecc., le quali **si piantano** nel pistone di alluminio e **smerigliano le canne**, logorano i segmenti, pistoni, spinotti. Per **nessun motivo** adoperare smeriglio o altri abrasivi per smerigliare il pistone, i buchi spinotto o le scanellature segmenti. Adoperate olio buono, adatto al vostro motore, abbondante nel *carter*, e **cambiatelo o filtratelo sovente**. Se potete mettete i filtri d'aria e d'olio come le Case costruttrici stanno ora montando sulle vetture nuove. Nella benzina mescolate sempre del **Firezone** nelle proporzioni indicate sulle latte originali.

IMPORTANTE ! RETTIFICA CILINDRO. — Se il cilindro è logoro non sciupate i vostri denari a montare pistoni nuovi che non vi potranno dare grande soddisfazione: **mandateci il cilindro a rettificare**.

Tabella dei Giochi fra Cilindro e Pistoni Borgo

La tabella dei giochi va intesa in senso generale perchè motore per motore richiede un gioco determinato dal numero dei giri, dalla lubrificazione, dal raffreddamento, ecc., ecc.

Per es. Il pistone originale *X* da corsa di mm. 60 ha nientemeno che $\frac{25}{100}$ di mm. di gioco mentre il nostro adatto a 509 ha soli $\frac{2}{100}$, dato che quest'ultimo tipo di macchina è surlubrificato.

Le misure dei giochi (colonne A, B, C, D, E, F) sono in centesimi di millimetro.

Le misure delle colonne A, B, C, si riferiscono ai pistoni tagliati per cilindri raffreddati ad acqua.

Per pistoni non tagliati per motori speciali, servono le misure della colonna F.

Per casi speciali scriveteci domandandoci istruzioni.

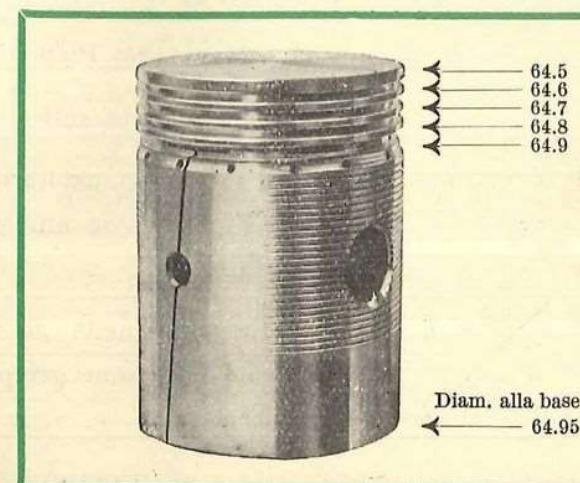
Noi consigliamo di sempre ritirare i pistoni da noi lavorati; in questo caso basta darci il diametro esatto del cilindro, e noi penseremo al gioco da dare al pistone.

AUTOMOBILI									MOTOCICLI								
Diametro del cilindro	A massimo	B medio	C minimo	Diametro del cilindro	A massimo	B medio	C minimo	Diametro del cilindro	D massimo	E medio	F minimo	Diametro del cilindro	D massimo	E medio	F minimo		
50	4	3	2	80	9	7	5	50	12	10	7	80	21	18	14		
55	5	4	2	85	10	8	6	55	13	11	8	85	23	20	16		
60	6	5	3	90	11	9	6	60	15	13	10	90	25	22	17		
65	7	5	4	95	12	10	7	65	17	15	11	95	27	24	19		
70	8	6	4	100	13	11	8	70	19	16	12	100	30	26	21		
75	8	6	5	110	15	13	10	75				110					

I giochi si intendono alla base del pistone.

I pistoni sono lavorati conici sino alla base dell'ultimo segmento con conicità del 0,1 %.

La parte superiore del pistone (dove allogano i segmenti) va



pure lavorata con conicità che varia leggermente da tipo a tipo di pistone.

A titolo di esempio diamo la figura di un pistone tagliato, per cilindro raffreddato ad acqua, rettificato a mm. 65.

Il Piston Oil

Come detto a pag. 9, il nostro pistone di alluminio — dato il suo sistema di raffreddamento interno — dilata assai meno degli altri pistoni di leghe di alluminio, ed i giochi da darsi, specialmente alla base, sono minimi. (Vedi tabella pag. 11).

In quasi tutti i tipi di motori da auto montiamo il nostro tipo silenzioso (pistone tagliato) con **poco gioco** alla base.

Qualora però questo gioco non fosse sufficiente, dato il **lento** logoramento dell'alluminio, il pistone impiegherebbe **migliaia** di chilometri per prendere in pieno sul cilindro e non più forzare quando è surriscaldato, e nel frattempo correrebbe il **pericolo di grippare** se il guidatore è **imprudente** e vuole camminare quasi subito **velocemente o in salita**.

Noi consigliamo di adoperare il **Piston Oil** il quale ha il potere di lucidare le parti del pistone che dilatandosi maggiormente forzano di più contro il cilindro.

Basta riscaldare il pistone nell'acqua o meglio nell'olio bollente indi avvolgerlo in un velo di **Piston Oil** puro e farlo andare su e giù nel cilindro fino a che il pistone sia ben levigato, prenda in pieno ed abbia il gioco giusto: ad evitare che nelle prime centinaia di chilometri i segmenti, che non aderiscono ancora perfettamente sul cilindro, lascino passare l'olio in testa, si può montare i segmenti sul pistone e levigarli col **Piston Oil** sul cilindro unitamente al pistone.

Dopo aver pulito accuratamente il tutto, e verificato che i fori raschia-olio non siano pieni di **Piston Oil** si montano i pistoni con molto Firezone e si fa girare il motore, usando le precauzioni di cui al capitolo « Montaggio Pistoni » (pag. 9).

Nella benzina mescolate del Firezone in proporzione quadrupla a quella segnata sulle latte originali.

Se i pistoni tendono ancora a forzare si può iniettare del **Piston Oil** facendolo aspirare dal carburatore mentre il motore è in moto: preparare a questo scopo in un oliatore o siringa una soluzione di 15 parti di Firezone con una parte di **Piston Oil** e facendo funzionare il motore a medio regime, schizzarla adagio, adagio, nella presa d'aria del carburatore.

Quindi, a macchina ferma, accelerare il motore e far aspirare dal carburatore nello stesso modo piccole siringate di Firezone lasciando subito dopo ritornare l'acceleratore per accertarsi che il motore sia scorrevole e non tenti grippare, indi accelerare più lungamente e ripetere molte volte fino a che si senta il motore scorrevolissimo anche dopo una forte accelerata.

Se il motore non resta ancora abbastanza scorrevole dare nuovamente a più riprese del **Piston Oil** mescolato col Firezone.

Se i pistoni forzeranno ancora, anche dopo una decina di minuti di tale trattamento, è segno che hanno troppo poco gioco e sarà prudente smontarli e ripassarli col **Piston Oil** puro, o meglio rimandarceli per rettificarli.

Siccome il **Piston Oil** lucida pure le bronzine, è necessario, dopo che i pistoni sono diventati seorrevoli, togliere l'olio, lavare il motore, e rimettere l'olio nuovo.

Nelle prime centinaia di Km. andare piano, con olio buono ed abbondante, con Firezone nella benzina per lubrificare bene i pistoni; è grave errore il voler subito collaudare la macchina **in salita o a tutta velocità**.

Il vostro pistone così aggiustato non batterà a freddo e vi durerà di più ancora che uno di ghisa.

Il **Piston Oil** vi servirà pure per aggiustare lo spinotto nel pistone.

GARAGISTI !! Nel vostro interesse, quando consegnerete la macchina riparata, applicate sulla stessa, in posizione sempre in vista al guidatore, il nostro apposito fogliettino che troverete sempre unito alla merce che vi invieremo.

Prezzi FIREZONE

Latta piccola	L. 4
„ da $\frac{1}{2}$ litro „	12
„ „ 1 „ „	22
„ „ 5 „ „	110
„ „ 10 „ „	200
„ „ 20 „ „	380

Per tassativa disposizione della Casa FIREZONE:

1º - I prezzi sono nettissimi anche per forti quantitativi;
2º - Al pubblico si deve vendere ai prezzi scritti su ogni latta.
Ad ogni acquirente della prima latta da 20 litri viene regalato un elegante cavalletto in legno ed un misurino di vetro.

Prezzi PISTON OIL

Scatola piccola	L. 2
„ media	„ 4

Istruzioni per passarci ordini di Pistoni ad evitare facili errori

Noi abbiamo le misure di quasi tutti i pistoni delle principali Case d'Auto e di Moto per cui basterebbe nell'ordinazione indicarci la Marca e il tipo del motore su cui dovete montare il nostro pistone.

Ci successe però molte volte che i pistoni non corrispondevano, sia perchè la Casa aveva variato le misure, sia perchè non si trattava più del pistone o addirittura del cilindro o della biella originale. Vi sono poi Case che hanno variato molte volte la misura dei loro pistoni.

Preghiamo quindi vivamente all'atto dell'ordinazione di indicarci sempre:

Casa costruttrice del motore; tipo del motore; se il vostro pistone è di ghisa o di alluminio; quanto pesa; se preferite avere un rapporto di compressione maggiore o minore del vostro (se siete in grado dateci il vostro rapporto di compressione); se il vostro cilindro è perfettamente nuovo o se è rettificato o se lo lascerete senza rettificarlo (economia che non conviene mai fare perchè in genere i cilindri dopo lungo uso sono ovali, con gradini, ed i segmenti e pistoni nuovi lavorerebbero molto male).

Dateci l'alesaggio *attuale* esatto delle canne (C); il diametro dello spinotto (S); il rasamento biella (N); la distanza fra centro spinotto e bordo testa (D); se la testa è piana o bombé e di quanti mm. è il bombé (E); la distanza (P) fra centro spinotto e bordo inferiore.

Se la testa deve avere forme speciali, per il passaggio delle valvole, dateci i disegni precisi, o meglio il pistone campione.

Diteci se volete subito andare veloci, se siete disposti ad aver prudenza nei primi chilometri; se volete montare il pistone con gioco minimo e « rollarvelo » voi con pazienza e cura, per saperci regolare se tra canna e pistone dobbiamo dar gioco forte, normale, minimo.

Diteci come è fissato lo spinotto e se potete montarlo come da disegno qui sotto o meglio con gli anellini; se lo spinotto fosse fisso alla biella diteci se occorrono buchi speciali nel pistone per il passaggio delle chiavi o della coppiglia e dateci il diametro dei buchi e posizione di essi.

Meglio ancora se coi dati di cui sopra, ci manderete pure il campione. Abbiamo compilato un modulo ordinazione studiato in modo da agevolarvi l'ordinazione: non avete che da riempircelo con cura ed avrete un pistone che vi darà subito tutta la massima soddisfazione.

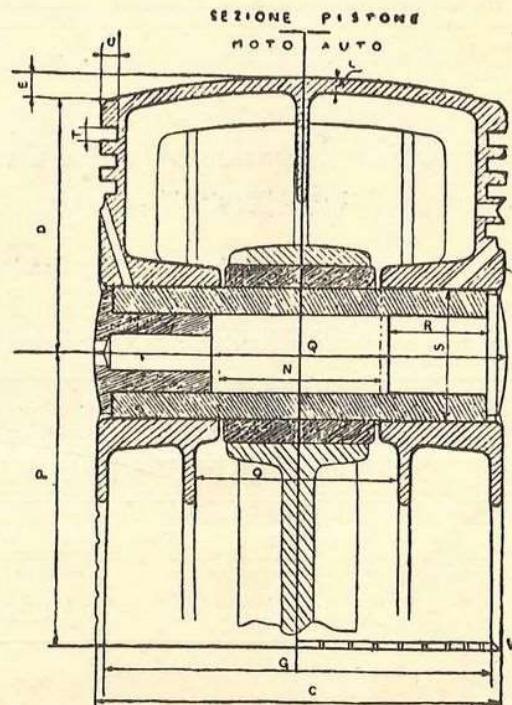
Quando ci ordinate un solo pistone da accoppiare ad altri inviateci sempre un pistone per campione.

Ordinazioni mal fatte provocano ritardi nelle consegne o pistoni non adatti alla vostra macchina.

CONSEGNE. — Rettifica di cilindri entro 24 ore ricevimento cilindri. — Rettifica e pistoni entro 3 giorni. — Pistoni entro due giorni. — Pistoni di macchine di serie sempre pronti. — Rettifica e pistoni di 509, 501, 503, 505, ecc., entro 24 ore. — Pistoni (anche maggiorati) con precedenza assoluta, consegnati entro le 24 ore, aumento di L. 10 caduno.

SPIEGAZIONE

A Numero di matricola di ogni stampo. — **B** Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo. — **C** Diametro del cilindro (e non del pistone). — **D** Distanza fra centro spinotto e bordo testa nel pistone lavorato. — **E** Testa piatta (P) o convessa (C) e mm. di convessità. — **F** Diametro pistone greggio. — **G** Diametro interno del pistone. — **H** Diametro greggio del buco spinotto. — **I** Diametro dei due mozzi porta spinotto. — **L** Spessore testa lavorata nei tipi elencati. — **M** Spessore della testa greggia. — **N** Rasamento greggio per passaggio biella (distanza fra i mozzi). — **O** Distanza massima alla quale si può arrivare. — **P** Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore nel pistone greggio.



N. B. — I pistoni greggi di ogni singolo stampo servono non solo per la macchina sopra nominata ma per molte altre macchine il cui pistone è con leggiere varianti infatti i mozzi sostegno spinotto sono ovali con buco greggio piccolo in modo che si può variare la distanza fra centro, asse e testa; gli spessori delle pareti e della testa sono tali da permettere di venire a diametri inferiori e compressioni pure minori.

Costruendo noi sempre nuovi stampi, di volta in volta che avete bisogno di pistoni che non si possono ricavare dagli stampi di cui sopra, interpellateci dandoci tutte le misure del vostro pistone.

Esso forse potrà essere ricavato da uno stampo non ancora elencato in questo listino.

I prezzi, misure, stampi ecc., del presente listino possono essere variati anche senza preavviso.

PISTONI ORIGINALI BORGO

(Per ordine di Alesaggio)

Le lettere A - B - C - D - E - F - G - H - I - L - M - N - O - P si riferiscono alle caratteristiche di cui a pag. 14.

A N. Matricola	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
		Diametro del cilindro	Distanza tra centro spinotto e bordo testa	Forma della testa e misure di convessità	Diametro del pistone greggio	Diametro interno del pistone	Diametro greggio del foro spinotto	Diametro dei due mozzi porta spinotto	Sessore della testa lavcrala	Spessore della testa greoccia	Rasamento greggio passaggio biella (di- stanza fra i mozzi)	Distanza massima alla quale si può arrivare	Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
44	C. 11 Riservato	46	23	spec.	48,5	42,5	11,5	24	2	4,5	19,5	19,5	35	10,30	20,30	9,60	18,30
25	C. 11 Riservato	46	—	spec.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93	M. M.	50	23	spec.	55,5	47	10	19	4,5	4,5	19,5	19,5	50	13,70	23,70	13 —	21,50
79	Peugeot 5 HP.	50/51	25,5	P	54	46,5	10	24	2	5	17,5	22	30	12 —	22 —	11,30	20 —
133	G. D. vecchio	50	36	spec.	53,5	47	7	20	2,5	2,5	18	18	34	12,60	26 —	11,90	23,80
188	Garelli	51	28	spec.	54	—	11,5	22	2,5	6	22	22	26	12,60	22,60	11,90	20,60
91	G. D. 125 eme.	51	34	spec.	53	47,5	8	21	2,5	2,5	23	23	34	12,60	26 —	11,90	23,80
88	Puch	51,2	38	C 3	53,5	48	11,5	24	2	5	19,5	21,5	26	12,50	22,50	11,80	20,50
100	Marini	51,5	34	spec.	54	48	8	20	2,5	2,5	23,5	23,5	35	12,60	26 —	11,90	23,80
64	M. M.	52	24	spec.	55,5	49,5	10	20	3,5	3,5	20,5	20,5	43	12,70	22,70	12 —	20,40
215	Peugeot Magg.	52	25,5	P	54	49	10,5	24	2	5	18,5	24	32	11,60	21,60	10,90	19,60
81	Posdam	52	27	C 3	54	48,5	11,5	21	2	4,5	19,5	19,5	30	11,50	22 —	10,80	20 —
26	Augusta	52	27	C 9	55	48	11,5	22	2	4	21	21	30	11,90	22 —	11,20	19,90
78	Dardo 2 tempi	52	27	25	55	49	11	20	2,5	2,5	20	20	39	13 —	26 —	12 30	23,80
63	C. 15 Riservato	53	23	spec.	55,5	50,5	11,5	22	2	4	22	22	38	—	—	—	—
150	Blackburne 175 eme. . .	53	23,5	4,5	56	40	11,5	30	2,5	6	24	24	46	12,20	22,50	11,50	20,20
174	Frera	53	25,5	P	56	50	11,5	25	2,5	5	23	30	30	10,70	20,70	10 —	18,70
122	Fonderie del Pignone . .	54	26	9	56,5	50,5	10	19	2	5	20	20	77	15,10	26 —	14,40	23,80
90	Mototype 2 tempi	54	34	spec.	55	50,5	11	22	2,5	2,5	15	15	31	11,85	21,85	11,15	19,85
34	Train corsa	55	21	spec.	58	52	10	20	2,5	2,5	24	24	35	11,60	26 —	10,90	23,80
23	Citroën 5 HP.	55	32	C 3	57	52	11,5	26	2	5	16,5	25	38	13,40	23,50	12,70	21,10
198	Rosengart	56	24	P	58,5	53	10	21	2,5	5	17,5	23	34	11,90	21,90	11,20	19,90
94	Moser	56	25	3	58	51,5	8	20	2	5	22,5	22,5	35	12,70	23,40	12 —	21,40
70	Delage 8 cilindri	56	33,5	C 9	58,5	52,5	18	32	3	5	22	22	30	12,80	23 —	12,10	20,80
191	Guzzi	56	30	11	59	52,5	11	22	3	5	20,5	20,5	32	13 —	23 —	12,30	21 —
184	Garelli	57	26,5	spec.	58,5	52,5	11,5	21	2,5	5	22	24	28,5	12,40	22,40	11,70	20,30
62	Fiat 509 - Turbolenza . .	57	28,5	spec.	59	54	14	25	2,5	2,5	21	28	42	14,60	24,70	13,90	22,50
149	Fiat 509	57	29	C 3	59,5	53,5	11,5	25	2	5	20	20	45	14,60	24,70	13,90	22,50
220	Fiat 509	57	30	P	59	—	11,5	22	2,5	5	20	29,5	45	14,05	24,55	13,35	22,45
170	Fiat 509	57	30	P	59	—	11,5	22	2,5	5	20	29,5	45	15 —	25 —	14,30	23 —
45	Bianchi 175 eme. . . .	57	31	C 3	59,5	53,5	11,5	25	2	5	20	20	45	13,90	24 —	13,20	21,50

A N. Matricola	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C Diametro del cilindro	D Distanza tra centro spinotto e bordo festa	E Forma della testa e misure di concessività	F Diametro del pistone greggio	G Diametro interno del pistone	H Diametro greggio del foro spinotto	I Diametro dei due mozzi porta spinotto	L Spessore della testa lavorata	M Spessore della testa greggia	N Rasamento greggio passaggio biel a (di- stanza fra i mozzi)	O Distanza massima alla quale si può arrivare	P Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
														Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
103	Villiers	57,15	27,25	spec.	60	54	8	20	3,5	3,5	27,5	27,5	45	14,30	24,30	13,60	22,10
183	Fiat 509 magg.	58	30,5	P	60,5	55,5	11,5	25	2	5	20	20	45	14,60	24,70	13,90	22,50
105	Ladetto & Blatto	58	33,5	17	61	54,5	11,5	27	2	5	23,5	23,5	40	14,80	24,80	14,10	22,50
37	Renault 6 HP.	58	34	C 5	60,5	55	11,5	24	2	4,5	27	27	38	13,30	23,40	12,60	21 —
221	Fiat 509 Maggiorato . . .	58	30,5	P	60,5	55,5	11,5	25	2	5	20	20	45	13,70	24,20	13 —	22,10
213	D. K. W. 175	59	34,5	spec.	62	55,5	8	24	2	4	23	30	33,5	14,60	24,60	13,90	22,60
52	Motosacoche	59/60	36	P	61,5	55,5	10	26	2,5	5	24	24	36	14,60	24,70	13,90	22,50
75	Miller 1500 cme. spec. .	59,3	48	P	64	56	12	26	2	5	23,5	23,5	31	15,50	25,50	14,80	23,50
49	Blackburne 250	60	26	P sp.	62,5	57	11,5	26	2	4,5	27,5	27,5	31	12,60	23,70	11,90	21,40
69	Maserati	60	29	C 10	62,5	57	11,5	26	2	5	26,5	26,5	40	13,50	24,50	12,80	22 —
86	Maserati S.	60	29,5	C 9	62,5	56,5	11,5	27	2	5	27	27	40	13,70	24,70	13 —	22,50
71	L. P. L. (2 tempi)	60	29,5	17	62	56	11	21	2,5	2,5	26	26	32	—	—	—	—
40	Bugatti 8 cilindri	60	30	P	63	56,5	11,5	24	2,5	5	26,5	26,5	35	13,20	24,20	12,50	22 —
13	Bianco & Negro	60	30	C 5	63	57	11,5	24	2	5	27	27	32	13,50	24,50	12,80	22 —
201	Opel	60	34	P	63	57	10	19	8	4	24,5	30,5	39	14,30	25,30	13,60	23,10
162	L. P. L.	60	35	19,5 sp.	63	56,5	11,5	26	3	3	27	27	32	—	—	—	—
208	Garelli	60	36	—	63	50	11,5	24	3	6	26	26	31	15,55	26,55	14,85	24,35
111	Frera 250 K 3	60	43,5	P	62,5	56,5	11,5	25	2	5	30	30	31	13,90	25 —	13,20	22,50
131	Benelli	60,5	23	22	62,5	56,5	11,5	22	2	5	29	29	40	13,80	26 —	13,10	25 —
14	Douglas	60,8	27	C 2	64	57	7	23	2	5	27,5	42	29	13,60	24,70	12,90	21,50
197	Licorne	60/61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
204	. . . . .	60/61	34	P	63	56,5	11,5	28	2,5	5	25,5	25,5	46	15,60	26,60	14,90	24,40
43	Alfa Romeo G. P.	61	26,5	C 8	63	57	11,5	25	2	5	22	29	30	13,10	24,10	12,50	21,50
107	Scap	61	42	P	64	58	15	29	2	5	20	28	35	15 —	26 —	14,30	23,80
57	Sara	62	30	P	65,5	57,5	12,5	26	2	5	23	29	45	15,30	26,30	14,60	23,50
119	Maserati	62	30	C 9	64	58	11,5	26	2	5	27	27	40	14,60	25,60	13,90	23,50
176	Maserati	62	30,5	19 sp.	65	59	11,5	26	3	6	27	27	47	14,90	25,90	14,20	23,70
55	Donnet 7 HP.	62	38	P	65,5	58	11,5	28	2,5	5	28	28	40	—	—	—	—
8	Galloni	62	38	P	66,5	60	11,5	28	2,5	5	25	25	30	13,90	25 —	13,20	22,50
129	Alfa Romeo N. R.	62	39	6,8	65	59	11,5	28	2	5	21	29	45	16,40	29 —	15,70	26 —
29	Alfa Romeo N. R.	62	40	C 10	64,5	58,5	11,5	29	2	4,5	22	28	43	15 —	26 —	14,30	23,80
59	Berliet 7 HP.	62	41	C 5	65	58,5	11,5	27	2	5	19	28	31	15 —	26 —	14,30	23,80
106	Scap	63	40	P	65	59,5	15	30	2	5	20	28	35	15 —	26 —	14,30	23,80
199	Peugeot 201	63	46	P	65,5	59,5	11,5	24	2,5	6	25	25	41	16 —	27 —	15,30	24,80
73 A	Bianchi S. 5	64	35	P	69	61	11,5	29	2	5	20	26	46	19,60	30,60	18,90	28,40
99	De Giorgi	64	39	P	67	61	11,5	26	2,5	5	24	33	41	15,70	28 —	15 —	24,50
154	Donnet 6 C.	64	48	4	67	60	11,5	30	3	5	22	28	40	17 —	29 —	16,30	25,80
164	Maserati	65	29	P	68	61,5	11,5	25	4	6	27	27	34	14,20	25,50	13,50	23 —
47	Itala 61	65	30	P	66,2	57	16,5	28	2,5	5	27,5	27,5	33	14,90	26 —	14,20	24 —
48	Aurea Normale	65	30	P	68	61,5	11,5	28	2,5	5	26,5	31,5	47	15,40	26,50	14,70	23 —

A	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C Diametro del cilindro	D Distanza tra centro spinotto e bordo testa	E Forma della testa e misure di convessità	F Diametro del pistone greggio	G Diametro interno del pistone	H Diametro greggio del foro spinotto	I Diametro dei due mozzi porta spinotto	L Spessore della testa lavorata	M Spessore della testa greggia	N Rasamento greggio passaggio biella (distanza fra i mozzi)	O Distanza massima alla quale si può arrivare	P Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
														Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
10	Aurea Spinto	65	30	C 9,3	66,5	61,5	16	27	1,8	5	20	33	32	14,80	25,80	14,10	22,30
167	Aurea	65	32	4	68	62	10,5	25	2,5	5	29	29	42	15,70	26,80	15 —	24,50
12	Chiribiri Monza	65	33	C 9,3	68	62	11,5	27	1,8	5	21	33	32	15,80	26,40	14,60	23,10
120	Itala 65	65	36	12	67	61,5	11,5	28	2,5	5	23	23	47	16,80	27,50	15,60	25 —
135	Fiat 503 - 501 N.	65	36	P 67,5	61,5	11,5	28	2	5	24,5	24,5	56	15,70	26,70	15 —	25,20	
35	. . . . .	65	38/36	P 67	61,5	11,5	28	2	5	24,5	24,5	55	17,10	28,10	16,40	25,40
140	Fiat 501 S. - Ceirano 150.	65	38	P 66,5	61,5	11,5	28	2	5	24,5	24,5	57	15,70	26,70	15 —	25,20	
61	Fiat 501 - Turbolenza . . .	65	spec.	—	67,5	62	11,5	25	2,5	3	23	23	45	16,50	27,50	15,80	26 —
7	. . . . .	65	39/37	P 66,5	60	11,5	26	2,5	5	25	25	29	14,50	25,50	13,80	23 —
181	Fiat 501 - 503 magg.	66	36	P 69	62,5	11	28	2	5	24,5	24,5	56	17,10	28,10	16,40	25,90	
85	Imperia	66	39,5	C 11	68	62,5	16	28	2	5	24	24	37	15,45	26,45	14,70	24,25
127	Garelli	66	40	P 68,5	62	11,5	27	2	5	30	30	36	18,60	32,60	17,90	30,40	
172	Metropol	66,5	43	P 70	64	11	26	2,5	5	31	31	44	16,50	27,50	15,80	25,30	
41	Sumbean G. P.	67	28	C 8	69,5	63	11,5	29	2,5	5	25	34	33	14,90	25,90	14,20	23,90
192	Talbot	67	35	P 73	63,5	11,5	28	3	5,5	20	29	62	20,30	31,30	19,60	29 —	
180	Fiat 514	67	47	P 70	64	11,5	28	2	5	24,5	33	38	16,80	27,80	16,10	25,60	
224	Fiat 514	67	47	P 70	—	11,5	28	2	5	24,5	33	38	16,75	28,75	16,05	26,35	
114	Brandshaw 350 cmc.	68	27	P 70,5	64,5	11,5	25	2,5	5	21,5	30	44	15,60	27,50	14,90	25,20	
136	Ansaldo 6 c.	68	34	14	70	64,5	11,5	27	2,5	5	23,5	30	40	16 —	27 —	15,30	25 —
207	Garelli	68	35	spec.	70	64	11,5	26	3	6	26	30	40	16 —	27 —	15,30	24,80
96	Guzzi 250 cmc.	68	35,5	8	71	64,5	11,5	24	2,5	5	25	29,5	35	16,30	29,30	15,60	27 —
46	Guzzi 250 cmc.	68	35,5	8	71	64,5	11,5	24	2,5	5	25,5	29,5	35	16,30	29,30	15,60	27 —
76	L. P. L. 2 tempi	68	36	17	72	64,5	11	21	2,5	2,5	29	29	34	—	—	—	—
39	Citroen 10 HP.	68	38	P 70	64,5	14,5	28	2,5	5	20	36	43	16,30	27,30	15,60	25 —	
101	Citroen 10 HP. S.	68	40	P 70,5	64	11,5	28	2,5	5	20	36	43	16,70	27,70	16 —	25,50	
89	Bugatti corsa	68	48	P 70	64,5	14,5	28	2,5	5	20	36	43	18 —	29 —	17,30	27 —	
134	Fiat 520	68	52	P 69,5	64,5	14,5	28	2,5	5	24,5	31	45	17 —	28 —	16,30	25,80	
196	Horch	68	57	P 71	64	11,5	29	2,5	5	27	27	45	19 —	30 —	18,30	27,80	
225	Fiat 514 Maggiorato	68,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19	O. M.	69	35	C 4	71	64	11,5	25	2,5	4,5	18	32	42	17,20	28,20	16,50	26 —
56	Ballot 4 R.	69	45	P 73	66	13	32	2	5	24	31	48	18,90	31,90	18,20	29,70	
1	Indian Scout	69,85	42	C 5	72	66	11,5	29	2,5	5	32	36	34	18 —	29 —	17,30	26,80
82	Nagas & Ray	70	30	C 3	73	66,5	11,5	26	2,5	5	30	30	45	16,40	28,40	15,70	26 —
118	OM 469 maggiorato	70	36	P 72	66,5	11,5	29	2,5	5	18,5	32	42	17 —	29 —	16,30	26,60	
18	Ansaldo	70	37	C 5	73,5	67	11,5	28	2,5	5	23	35	42	18 —	30 —	17,30	27,60
87	Citroën 14 B	70	38	P 72	66,5	16	30	2	5	20,5	30	38	17 —	29 —	16,30	26,60	
108	Compressore Garelli	70	38	spec.	72,5	67	14	28	3	3	30	30	34	16,60	28,60	15,90	26,20
53	Suère	70	41,5	P 73	65	12	30	2,5	5	21	31	46	18,30	32,30	17,60	29,90	
209	Chénard	70	52	P 73	67	15	33	2,5	5	25	32	49	18,40	31,40	17,70	28,80	
68	Bugatti	70	58	P 73,5	66	12	29	2,5	4	32,5	32,5	37	19,10	33,10	18,40	30,70	

A N. Matricola	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C Diametro del cilindro	D Distanza tra centro spinotto e bordo testa	E Forma della testa e misure di convessità	F Diametro del pistone greggio	G Diametro interno del pistone	H Diametro greggio del foro spinotto	I Diametro dei due mozzi porta spinotto	L Spessore della testa lavorata	M Spessore della testa greggia	N Rasamento greggio passaggio biella (di- stanza fra i mozzi)	O Distanza massima alla quale si può arrivare	P Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
														Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
30	Blackburne 350 SS.	71	26	C 10	74,5	67,5	11,5	23	2,5	5	29	32	32	16,40	28,40	15,70	26 —
11	Blackburne 350 emc.	71	27	C 3	74,5	67	11,5	30	2,5	5	34	34	32	16,40	28,40	15,70	26 —
92	F. 350 Riservato	71	30	20	73,5	67	11,5	24	2,5	5	30	30	27	17,40	29,40	16,70	27 —
175	F. N. Barcellona	71,3	47	5	75	68	11,5	28	3	6	30	35	34	24,90	36,40	24,20	34,10
216	Fiat 521-522-524.	72	51,5	P	77	68	14	28	2	5	25	25	35	21,40	34,90	20,70	32,20
36	Delage	72	40	P	74,5	69	14	29	2,5	5	27	35	55	17,80	29,80	17,10	27,40
137	Citroën 6 c.	72	47	P	74,5	68,5	11,5	30	2,5	5	22,2	30	41	18 —	30 —	17,30	28 —
210	Nacional Pescara	72	49	17	75,5	68,5	15	28	2,5	5	32	32	44	17,95	30,95	17,25	28,35
157	Fiat 521	72	51,5	P	75	69	11,5	28	3	5	24	37	44	19 —	33 —	18,30	30,60
141	Ansaldo 4 H.	72,5	37	5	74	69	11,5	29	2	5	23	32,5	44	16,60	28,60	15,90	26,20
66	Ansaldo	72,5	37	C 10	75	69	14	28	2,5	5	23	33	47	17,20	29,20	16,50	26,80
54	Unic	73	45	P	76	69	13	32	2,5	5	27	33	42	18,60	34,60	17,90	32,20
28	A. J. S.	74	25	C 11	78,5	71	11,5	28	2,5	5	25	36	32	17,20	29,20	16,50	27,10
74	Bianchi 350 emc.	74	32	C 17	78	71	17	30	2	5	24	28	33	18,70	30,25	18 —	27,65
21	Borgo 430 emc.	75	31,5	C 6	78	72	11,5	28	2,5	5	37	37	61	19 —	31 —	18,30	28,20
203	C. N. A.	75	32	10	77	72,5	11,5	28	3	5	35	35	31	15,75	28,75	15,05	26,15
5	Lancia Lambda	75	40	P	76	70	11,5	28	2,5	5	23	36	30	17 —	29 —	16,30	27,40
38	Lambda lungo	75	40	P	78	71,5	11,5	28	2,5	5	40	40	50	19,10	30,60	18,40	28,30
169	Lancia (Lambda VI)	75	40	P	78,5	—	11,5	28	2,5	5	40	40	48	19,20	30,70	18,50	28,40
95	Fiat 507-512	75	43	P	77	71,5	15	28	2,5	5	30	35	57	19,20	31,20	18,50	29,30
17	Ceirano	75	45	C 3	76,5	71,5	16	34	2,5	5	27	38	45	19,20	31,20	18,50	29,30
33	Delage	75	55	P	78,5	71,5	20	33	3	5	32	32	42	19,60	33 —	18,90	30,60
179	Garelli	75	56	20 sp.	77	71	18	30	3	5	32	32	28	19 —	32,60	18,30	28,30
156	Garelli compres. 2 tem.	75	58	20 sp.	77,5	71	18	30	4	4	32	32	21	19 —	34 —	18,30	31,60
102	Renault 10 HP.	75	61	C 5	78,5	71	11,5	30	2,5	5	32	39	39	20,90	32,90	20,20	30,50
31	Alfa Romeo R. L.	76	47,5	C 5	79	72	18	32	2,5	2,5	29	34,5	46	19,70	31,70	19 —	29,30
77	Sizaire Frères	76	63,5	P	80	72	13	35	2,5	5	22	30	39	21,45	34,45	20,75	31,85
151	Ford tipo F	77,79	48	P	81	74,5	15	32	2,5	6	35,5	35,5	49	20 —	34 —	19,30	31,40
113	Bianchi tipo 20	78	44	P	80	74,5	11,5	30	2,5	5	32	42	55	19,70	33 —	19 —	30,40
65	Norton O. H. V.	79	33	C 5	82,5	75	11,5	32	2,5	5	34	34	43	18,90	31,90	18,20	29,30
0	Indian Daytona	79,3	38	C 6	82,5	75	11,5	30	2,5	5	29	39	38	20,20	32,20	19,50	29,60
3	Indian Standard	79,3	45	P	82	75	11,5	32	2,5	5	35	35	38	20,50	32,50	19,80	30 —
58	Lambda 7 ^a Serie	79,37	40	P	82	74,5	15	27	2,5	5	34	34	50	19,60	31,60	18,90	29,40
166	Lancia (Lambda VII)	79,37	40	P	82,5	—	14	30	2,5	5	34	34	43	22,70	34,70	22 —	32,20
145A	Moon Continental	79,5	50	P	82	75,4	14	38	2	5	30	38	54	22,10	38 —	21,40	35,60
146	Buik	79,5	56	P	81,5	75	14	30	2	5	30	38	54	21,40	33,40	20,70	31 —
15	Diatto	79,7	52	C 8	83,5	75,5	15	33	2,5	5	43	43	41	21,40	34,90	20,70	32,20
168	Morris Commercial	80	44,5	P	83	76,5	14	28	2,5	5	28	36	56	21,10	34,10	20,40	31,50
217	C. N. A.	80	30	P	82,5	80,5	11,5	28	2,5	5	42,5	42,5	48	18 —	31,50	17,30	28,80
195	N. S. U.	80	36	12	83	76,5	11,5	29,5	3,5	3	30,5	30,5	40	19,50	33 —	18,80	30,60

A N. Matricola	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C Diametro del cilindro	D Distanza tra centro spinotto e bordo testa	E Forma della testa e misure di convessità	F Diametro del pistone greggio	G Diametro interno del pistone	H Diametro greggio del foro spinotto	I Diametro dei mozzi porta spinotto	L Spessore della testa lavorata	M Spessore della testa greggia	N Rasamento greggio passaggio biella (di- stanza fra i mezzi)	O Distanza massima alla quale si può arrivare	P Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
														Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
														—	—	—	—
189	Bianchi (500)	82	37	7	84	78	15	33	2,5	4	32,5	39	38	19,90	31,90	19,20	29,50
158A	Fiat 525	82	55	P	85	78,5	11,5	30	2,5	6	29	39	52	22,60	36,60	21,90	33,80
163	Lancia (Lambda VIII) .	82,5	40	P	85,5	—	14	30	2,5	6	34	34	50	22,60	35,60	21,90	32,30
6	Indian Superchief . . .	82,5	43	P	83,5	77,5	11,5	28	2,5	5	34	34	37	21,30	34,30	20,60	31,60
144	Stutz	82,5	63	P	83,5	79	14	32	2	5	30	41	54	22,30	39,30	21,60	37 —
110	Itala 51	83	43	5	85	79,5	14	34	2,5	5	34	34	63	21,80	35 —	21,10	33 —
72	A. J. S. 500 cme.	84	32,5	C 4	87,5	80,5	11,5	32	2,5	5	38	38	55	21,50	35,50	20,80	32,70
214	Gilera	84	41	—	87,5	80,5	11,5	28	2,5	5	42,5	42,5	48	20,80	34,30	20,10	31,60
2	Harley Davidson 1000 cme.	84,1	46,25	C 6	87	79,5	11,5	30	2,5	5	41	41	38	21,60	34,70	20,90	32,10
51	F. 500 Riservato	84,5	28	18	87,5	80,5	11,5	30	2,5	5	34	39	32	20,60	33,70	19,90	31,30
205	Chevrolet	84,15	49,5	P	87	80,5	11,5	31	2,5	5	30	41,5	52	22,90	37,40	22,20	34,50
177	Marini	85	34	P	87,5	80,5	14	29	2,5	5	32	39	54	22,30	35,30	21,60	32,70
80	Fiat 519	85	42	C 4	87,5	81,5	14	34	2,5	5	28	36,5	61	23,80	36,80	23,10	34,20
165	Lorraine	85	60	P	88	81	18,5	32	5	6,5	37	42	44,5	22,90	36 —	22,20	33,60
4	Reading Standard . . .	85,7	41	C 2	87	80	11,5	32	2,5	5	35	35	33	20,70	33,70	20 —	31,10
125	Americani	86	50	P	89	82,5	11,5	32	2,5	5	24	40	61	25 —	38,30	24,30	35,40
186	Farina	87	35	P	95,5	84,5	15	26	2,5	5	22,5	45	44	23,85	39,35	23,15	36,25
24	Guzzi 500 cme.	88	38	P	90	84	15	30	2,5	5	38	38	38	20,50	34 —	19,80	31 —
109	Guzzi 500 cme.	88	38	P	90	—	15	30	2,5	5	39	39	41	21 —	34,40	20,30	33,50
83	Guzzi 500 cme. 4 V. .	88	38	11,5	90	84	14	30	2,5	5	39	39	41	24,80	38,30	23,60	35,40
227	Guzzi 500	88	38	P	90	—	15	30	2,5	5	39	39	44	—	—	—	—
97	G. 500 4 V.	88	38	11,5	90	—	14	31	2,5	5	39	39	41	25,80	39,30	25,10	37,90
143	Chrisler 80	88,8	54	P	92,5	85	14	38	2	5	30	42	54	26,40	40 —	25,70	38,60
104	Marini	89	44,3	11,7	92	85	15	30	2,5	5	43	43	44	22 —	35,10	21,30	32,50
148	Fuscaldo	90	36	P	93	86	15	34	3	5	36	36	51	23,10	37,50	22,40	35,80
130	Fuscaldo	90	40	P	92,5	86	15	34	2	5	36	36	50	23 —	38 —	22,30	36,20
206	Lorraine	90	60	P	93	85,5	18	34	3	6	37	37	43	25,60	40,10	23,90	37 —
193	Saurer	90	71	P	94	86,5	25	40	3	5	36	36	65	29 —	44,50	28,30	41,40
142	Willys Knight (Falcon) .	92	62,5	P	93,5	88,5	14	34	2,2	5	45	45	54	25 —	39 —	24,30	37,20
42	Ford	95	49,5	P	96,5	90,5	15	38	2,5	5	28,5	53	58	27,60	42,50	26,90	40,80
98	Delage G. L.	95	65	P	97	90	20	38	3	5	45	45	46	28,80	44,80	28,10	41,60
20	Spa 9000	95	63	C 5	97	91,5	20	40	3	5	45	45	57	30 —	45,20	29,30	43,80
219	Minerva	95	72	spec.	97,5	90,5	16	36	3	6	31,5	45,5	70	33,90	49,90	33,20	46,70
228	Ford tipo A	98,42	49,5	P	103	94,5	15	32	3	5	42	42	60	30 45	47,45	29,75	44,05
32	Fiat 18 BL.	100	52	C 10	103	96	20	34	3	5	53,5	53,5	70	33 —	48,10	32,30	46,40
16	Fiat 15 Ter	100	59	C 10	104	96	20	38	3	5,5	44	58	48	30,70	47 —	30 —	44,90
115	Saurer	100	65	P	103	95,5	20	44	3	5,5	40	40	68	33,40	49,50	32,70	47,60
223	Spa 8000-30.000 . . .	100	60	P	102,5	55,5	20	36	3	5	54	54	70	31,70	47,70	31 —	44,50
222	Fiat Aviazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
117	Breda	100	69	C 9	102	96	20	40	3	5	44	44	95	43,10	59,50	42,40	57,60

A N. Matricola	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
		Diametro del cilindro	Distanza tra centro spinotto e bordo testa	Forma della testa e misure di convessità	Diametro del pistone greggio	Diametro interno del pistone	Diametro greggio del foro spinotto	Diametro dei due mazzi porta spinotto	Spessore della testa lavorata	Spessore della testa greggia	Rasamento greggio passaggio biella (di- stanza fra i mozzi)	Distanza massima alla quale si può arrivare	Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
178	Fordson	101,6	60	7	104,5	98	28	45	3	6	43	50	69	31,50	46,50	30,80	43,50
112	Trattrice Fiat	105	52	10	107	101	20	38	3	5	45	53,5	69	34 —	52,30	33,30	48,60
159	Latil	105	53	8	108	101,5	17,5	45	3	6	45	45	65	33,70	49,70	33 —	46,50
212	Motori Marini	106	50	P	108,5	102	19,5	37	8,5	5	48	55	60	30,50	46,50	29,80	43,30
27A	Marini	107	45	C 10	113	103	20	36	2,5	5	42	54	48	40,60	57,60	39,90	54,20
182	Tarabusi	110	55	P	113	106	22	38	3	5	57	57	65	32,70	48,70	32 —	45,50
190	T. C. R. P.	110	64	9	113	105	19,5	34	4	7	41	48	65	34,80	50,80	34,10	47,60
60	Devald	110	65	C 5	114	105,5	21	40	2,5	5	44	62	65	—	—	—	—
171	Saurer	110	70	14	113,5	106,5	27,5	41	4	7	34	44	82	42,55	58,55	41,85	55,35
218	Saurer	110	70	P	113,5	105	19,5	43	3	6	45	53	95	44,05	60,05	43,35	56,85
84	Berliet C. B. A.	110	70,5	C 8	113	105,5	20	40	3	5	55	55	52	—	—	—	—
126	Lancia K	110	80	P	112	106	18	40	2,5	5	53	53	70	42 —	58,80	41,30	55,60
155	Le Rhône	112	38	P	115	108	15	30	3	6	54	54	54	—	—	—	—
124	Colombo	114	35	P	116,5	110	18	46	3	5	50	50	45	38,65	49,65	32,95	46,45
194	Farina	120	35,5	P	123	117	19,5	34	5	3,5	28	28	45	31,70	52,70	31 —	48,50
50	C. 18 Riservato	120	48	P	125	116	22	42	4	11	45	64	42	43,05	64,05	42,35	59,75
139	Lorraine	120	54	P	121,5	116	22,5	40	3,5	5	26	48	38	39 —	56 —	38,30	51,80
123A	Breda	120	55,5	P	123	116	26	47	3	5	52	50	104	40 —	59,60	39,30	56,40
202	Saurer	120	71	20	124	115	19,5	52	3	6	40	55	105	59,60	80,60	58,90	76,40
121	Liberty	120,5	89	P	123	116	23	46	3	5,5	60	60	74	48,10	69,70	47,40	65,50
226	Pierce Arrow	123,84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
138	Lorraine	125	51	P	126,5	120,5	22,5	42	3,5	5	48	56	47	52,75	76,75	52,05	71,95
200	De Dion	125	88	P	128	122	22	45	2,5	4	45	52,5	88	46,30	70,30	45,60	65,50
128	Liberty	127	89	P	128,5	123	22	46	3	5	60	60	74	48,95	72,95	48,25	68,15
132	Mack	128	95	P	130,5	124	23	50	3	5	36,5	50	80	63 —	87 —	62,30	82,20
173	Lorraine	130	51	1	132,5	126	26	41,5	6	8	48,5	57,5	50	42,70	69,70	42 —	64,90
147	C. N. A.	135	50	7	138	129,5	22	52	3	6,5	50	73	46	41,25	68,25	40,55	63,45
67	Hispano Suiza	140	52	P	145	136	26	48	3	6,5	60	60	66	54,40	81,40	53,70	76 —
161	Lorraine	140	55	12,5	142,5	135	26	40,5	5	6	45	66	48	50,05	77,05	49,35	72,25
211	Lorraine	145	45	P	147	127,5	20	47	7	9	53,5	58	42	57,60	87,60	56,90	81,60
160	Lorraine	145	46	P	147,5	—	27,5	41	4,2	9	55	70	45,5	56,90	86,90	56,20	80,90
185	Lorraine	145	47	P	150	139	26	45	3	6	47,5	59,5	38	52 —	82 —	51,30	76 —
116	Caffort	145	60	C 9	146	140	30	50	3	5,5	67	67	65	49,95	79,95	49,25	73,95
187	Lorraine	170	42	spec.	173	165	35	48	3	6	53,5	89	44	64,95	97,95	64,25	91,35
153	Fiat A 25	170	63	P	172	152	34	52	7,5	11	54	60	58	—	—	—	—

Se ritirati a 50 per volta e per tipo sconto del 5 %. — A 100 per volta e per tipo sconto del 10 %

PISTONI BORGO ADATTABILI A FIAT

(509-501/503-505/507-510/512-514/515/614-519-520-520 taxi - 521/621/522/524/624 - 525 - 15 ter - 18 B.L. /B.L.R.)

508 - 632 / 634

Dato il grande quantitativo di Pistoni, per i seguenti tipi di vetture **FIAT**, che giornalmente ci vengono ordinati, abbiamo adottato una speciale lavorazione in serie che ci permette di ridurre i prezzi di detti Pistoni, mantenendo però sempre, sia nella qualità del materiale, che nella precisione della lavorazione, le ben note caratteristiche dei:

PISTONI ORIGINALI BORGO

Numero dello Stampo	Diametro del cilindro	Adattabile a	PREZZI				
			Netto pistone lavorato nudo	1 spinotto	3 segmenti	raschia-olio	Globale
247	65	FIAT Balilla (508)	17	4,50	4,80	N. 2 4,70	31 —
220 - 221	57	» 509	13,50	3,50	4,35	» 2 4,10	25,45
135-140-181	65	» 501-501 S-503	15	4 —	4,80	» 1 2,35	26,15
95 A	75	» 505/7/10/12	20	4,50	5,40	» 2 5,40	35,30
224 - 225	67	» 514-515-614	17	4 —	4,95	» 2 4,80	30,75
80	85	» 519	24	7,50	6 —	» 1 3,10	40,60
134 A	68	» 520	18	5 —	5,10	» 2 4,90	33 —
75 alz.	62	» 520 taxi	17	5 —	N. 2 3,10	» 2 4,50	29,60
216	72	FIAT 521-522-524-621-624	19,50	5,50	5,25	» 2 5,20	35,45
158 A	82	FIAT 525	23	6 —	5,85	» 2 6 —	40,85
16	100	» 15 ter - 18 P	35	7,50	7,20	» 1 3,60	53,30
237	100	» 18 BL - BLR	35	7,50	7,20	» 2 7,20	56,90
255	105	» 632 - 634	80	12 —	N. 4 10,20	» 2 7,60	109,80

I sopradetti Pistoni, sempre pronti nei nostri magazzini, vengono forniti senza sopraprezzo per canne maggiorate fino a 2 millimetri dall'alesaggio originale con maggiorazioni progressive di $\frac{1}{10}$ di millimetro.

I prezzi delle rettifiche a pagina 32 restano così variati:

Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello	Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello
Fiat 508 (Balilla)	65	56	124 —	180 —	247	Fiat 525.	82	90	245,10	335,10	158 A
Fiat 505/7/10/12	75	60	141,20	201,20	95 A	Fiat 15 ter - 18 P	100	60	216,40	276,40	16
Fiat 514.	67	56	123 —	179 —	224/225	Fiat 18 BL - 18 B.L.R.	100	60	230,80	290,80	237
Fiat 519.	85	90	225,40	315,40	80	Fiat 632 - 634	105	130	439,20	569,20	255
Fiat 520.	68	84	198 —	282 —	134 A	Lancia K - Pentaiota	110	68	323 —	391 —	230
Fiat 520 taxi	62	84	167,60	251,60	75 alz	Ceirano 47 C - 50	100	60	281,40	341,40	231
Fiat 521-22-24-621-624.	72	84	212,70	296,70	216	Fordson.	101,6	64	285,40	349,40	236
Fiat 510-18	75	90	211,80	301,80	91A	FIAT 634	109	191	610,80	673,80	211

www.supplementolista.it

NUOVI MODELLI E MODIFICHE (Seguito a pag. 24)

A N. Matricola	B Pistone dal quale si ricavarono le misure	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
		Diametro del cilindro	Distanza tra centro spinotto e bordo testa	Forma della testa e misura di convesit�	Diametro del pistone gaggio	Diametro interno del Pistone	Diametro gaggio del foro spinotto	Diametro dei due mozzi porta spinotto	Spessore della testa lavorata	Spessore della testa gaggia	Rasamento gaggio passaggio biella (di- stanza fra i mozzi)	Distanza massima alla quale si pu� arrivare	Distanza fra centro spinotto e bordo inferiore	Gaggi	Lavorati	Gaggi	Lavorati
95 A	Fiat 505-507-510-512 . . .	75	43	P	77	71,5	15	28	2,5	5	30	35	57	19,70	32,70	19,—	30,10
229	Guzzi 175	59	34	5	62	55,5	11,5	22	2,5	4	24,5	24,5	34	13,80	23,80	13,10	21,10
230	Lancia K	110	80	P	112	106	18	40	2,5	5	53	53	70	43,70	59,70	43 —	56,50
231	Ceirano 47 C - 50 . . .	100	65	P	104	96	18	38	3	4	49	53	65	34,85	50,85	34,15	47,65
232	Chenard	70	57	P	72	66	14	31	2,5	5	2,5	32,5	43	21,30	34,30	20,60	31,70
233	Yere Diesel	115	84,5	P	119	—	26	51	11	14	59	59	108	66,20	82,20	65,50	79 —
234	Citro�n 4/6 C	72	47	P	74,5	68,5	11,5	30	2,5	5	22,2	30	41	18,70	31,70	18 —	29,10
134 A	Fiat 520	68	52	P	69,5	64,5	14,5	28	2,5	5	24,5	31	45	17 —	28 —	16,30	25,80
163 A	Lancia Lamda 8 ^a serie . .	82,5	40	P	85,5	—	14	30	2,5	6	34	34	50	22,60	35,60	21,90	32,30
236	Fordson	101,6	60	7	104,5	98,5	28	43	3	5	31	41	70	34,65	50,65	33,95	47,45
237	Fiat 18 B L - 18 B L R . .	100	52	10	102,5	95	22	35	2,5	5	53	53	70	30,95	49,95	30,25	43,75
238	C. M.	59	25	21	62,5	56	8	21	2,5	5	20,5	20,5	25	13,10	23,10	12,40	21,10
45 A	Bianchi 175	57	31	C 3	59,5	53,5	11,5	25	2	5	20	20	25	13,90	23,90	13,20	21,50
239	Bianchi 6 S S	57	32	15,5	59,5	54	11,5	24	4	6	20	24	24	13,10	23,10	12,40	21,10
241	Alfa Romeo 1750	65	37	9	68	—	10	28	2,5	5	21,5	21,5	37	17,50	29,50	16,80	31,45
242	Lamda 7 ^a serie	79,37	40	P	82,5	—	11	30	2,5	5	34	34	43	21,10	34,70	20,50	32 —
243	Garelli (riservato)	40	27,5	P	43	30	8	14	4	6	17,5	17,5	20	—	—	—	—
244	Garelli (riservato)	45	25	Sp.	48,5	42	8	21	2,5	3	17	20	24	—	—	—	—
245	Voisin	67	36	Sp.	70	64	16	31	2,5	5	27	27	31	16,30	28,30	15,60	25,90
5	Motori Lario	75	40	P	76	70	11,5	32	2,5	5	23	36	30	17	29	16,30	27,40
246	C. N. A.	80	30	19	84	—	11,5	—	3	6	35,5	35,5	31	—	—	—	—
247	Balilla (Fiat 508)	65	42	P	68	—	11,5	27	2,5	4	21,5	21,5	41	17	28	16,30	25,80
248	Ansaldo 14	70	—	5,8	73,5	67	11,5	28	2,5	5	23	35	42	18	30	17,30	27,60
255	Fiat 632/634	105	85	Sp.	109	—	28	32	11	16	40	40	70	73	86	72 —	83 —

PISTONI BORGO ADATTABILI A FIAT

(509 - 501 - 503 - 505 - 507 - 510 - 512 - 520)

Dato il grande quantitativo di Pistoni, per i seguenti tipi di vetture **FIAT**, che giornalmente ci vengono ordinati, abbiamo adottato una speciale lavorazione in serie che ci permette di ridurre i prezzi di detti Pistoni, mantenendo però sempre, sia nella qualità del materiale, che nella precisione della lavorazione, le ben note caratteristiche dei:

PISTONI ORIGINALI BORGO

Numero dello Stampo	Diametro del cilindro	Adattabile a	PREZZI				
			Netto pistone lavorato nudo	1 spinotto	3 segmenti	raschia-olio	Globale
220	da mm. 57 a 58	FIAT 509	13,50	3,75	4,35	N. 2 4,10	25,70
221	» » 58 in su						
135 - 140	» » 65 a 66	» 501-503	15 —	4 —	4,80	2,35	26,15
181	» » 66 in su						
95	» » 75 » »	» 505-507	20 —	5,50	5,40	2,70	33,60
		» 510-512					
134	» » 68 » »	» 520	18 —	5,50	N. 2 3,40	N. 2 4,90	31,80

N.B. - I sopradetti Pistoni sono sempre pronti per canne da mm.:

per 509		per 501 - 503		per 505 - 507 - 510 - 512		per 520
Mod. 220	Mod. 221	Mod. 135-140	Mod. 181	Mod. 95	Mod. 134	
mm. 57	mm. 58	mm. 65	mm. 66	mm. 75	mm. 76,2	mm. 68
» 57,1	» 58,2	» 65,1	» 66,2	» 75,1	» 76,5	» 68,1
» 57,2	» 58,5	» 65,2	» 66,5	» 75,2	» 76,7	» 68,2
» 57,3	» 58,7	» 65,3	» 66,7	» 75,3	» 77	» 68,3
» 57,4	» 59	» 65,4	» 67	» 75,4		» 68,4
» 57,5		» 65,5		» 75,5		» 68,5
» 57,7		» 65,7		» 75,7		» 68,7
» 58		» 66		» 76		» 69
						» 69,5

Se richiesti a 100 per volta e per tipo sconto speciale extra del 5%.

PISTONI ORIGINALI BORGO

(Per ordine di Modélo)

Onde facilitare le ricerche dei nostri Sigg. Clienti abbiamo creduto opportuno elencare in ordine progressivo i nostri modelli.

Matricola Stampi	Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo	Diametro del cilindro	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3		Matricola Stampi	Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo	Diametro del cilindro	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
			Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati				Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
0	Indian Daytona	79,3	20,20	32,20	19,50	29,60	35	O. M. 465	65	17,10	28,10	16,40	25,40
1	Indian Scout	69,85	18 —	29 —	17,30	26,80	36	Delage	72	17,80	29,80	17,10	27,40
2	Harley Davidson	84,1	21,60	34,70	20,90	32,10	37	Renault 6 HP	58	13,30	23,40	12,60	21 —
3	Indian Standard	79,3	20,50	32,50	19,80	30 —	38	Lambda lungo	75	19,10	30,60	18,40	28,30
4	Reading Standard	85,7	20,70	33,70	20 —	31,10	39	Citroën 10 HP	68	16,30	27,30	15,60	25 —
5	Lancia Lambda	75	17 —	29 —	16,30	27,40	40	Bugatti 8 cilindri	60	13,20	24,20	12,50	22 —
6	Indian Superchief	82,5	21,30	34,30	20,60	31,60	41	Sumbean 6 cilindri	67	14,90	25,90	14,20	23,90
7	. . . . .	65	14,50	25,50	13,80	23 —	42	Ford	95	27,60	42,50	26,90	40,80
8	Galloni	62	13,90	25 —	13,20	22,50	43	Alfa Romeo G. P.	61	13,10	24,10	12,50	21,50
10	Aurea Spinto	65	14,80	25,80	14,10	22,30	44	C. 11 Riservato	46	10,30	20,30	9,60	18,30
11	Blackburne	71	16,40	28,40	15,70	26 —	45	Bianchi 175 cme.	57	13,90	24 —	13,20	21,50
12	Chiribiri Monza	65	15,30	26,40	14,60	23,10	46	Guzzi 250 cme.	68	16,30	29,30	15,60	27 —
13	Bianco & Negro	60	13,50	24,50	12,80	22 —	47	Itala 61	65	14,90	26 —	14,20	24 —
14	Douglas	60,8	13,60	24,70	12,90	21,50	48	Aurea Normale	65	15,40	26,50	14,70	23 —
15	Diatto	79,7	21,40	34,90	20,70	32,20	49	Blackburne 250	60	12,60	23,70	11,90	21,40
16	Fiat 15 Ter	100	30,70	47 —	30 —	44,90	50	Motori Marini	120	43,05	64,05	42,35	59,75
17	Ceirano	75	19,20	31,20	18,50	29,30	51	F. 500 Riservato	84,5	20,60	33,70	19,90	31,30
18	Ansaldo	70	18 —	30 —	17,30	27,60	52	Motosacoche	59/60	14,60	24,70	13,90	22,50
19	O. M.	69	17,20	28,20	16,50	26 —	53	Suère	70	18,30	32,30	17,60	29,90
20	Spa 9000	95	30 —	45,20	29,30	43,80	54	Unic	73	18,60	34,60	17,90	32,20
21	Borgo 430 cme.	75	19 —	31 —	18,30	28,20	55	D. Riservato	62	—	—	—	—
23	Citroën 5 HP	55	13,40	23,50	12,70	21,10	56	Bugatti	69	18,90	31,90	18,20	29,70
24	Guzzi 5000 cme.	88	20,50	34 —	19,80	31 —	57	Sara	62	15,30	26,30	14,60	23,50
25	C. 11 Riservato	46	—	—	—	—	58	Lambda 7 ^a Serie	79,37	19,60	31,60	18,90	29,40
26	Augusta 125 cme.	52	11,90	22 —	11,20	19,90	59	Berliet 7 HP.	62	15 —	26 —	14,30	23,80
27A	Marini	107	40,60	57,60	39,90	54,20	60	D. Riservato	110	—	—	—	—
28	A. J. S.	74	17,20	29,20	16,50	27,10	61	Fiat 501 - Turbolenza . .	65	16,50	27,50	15,80	26 —
29	Alfa Romeo N. R.	62	15 —	26 —	14,30	23,50	62	Fiat 509 - Turbolenza . .	57	14,60	24,70	13,90	22,50
30	Blackburne 350 S. S.	71	16,40	28,40	15,70	26 —	63	C. 15 Riservato	53	—	—	—	—
31	Alfa Romeo R. L.	76	19,70	31,70	19 —	29,30	64	M. M. Riservato	52	12,70	22,70	12 —	20,40
32	Fiat 18 BL	100	33 —	48,10	32,30	46,40	65	Norton O. H. V.	79	18,90	31,90	18,20	29,30
33	Delage	75	19,60	33 —	18,90	30,60	66	Ansaldo	72,5	17,20	29,20	16,50	26,80
34	Train corsa	55	11,60	26 —	10,90	23,80	67	Hispano Suiza	140	54,40	81,40	53,70	76 —

Matricola Stampi	Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo	Diametro del cilindro	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3		Matricola Stampi	Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo	Diametro del cilindro	PREZZI da 1 a 3		PREZZI oltre i 3	
			Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati				Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
68	Bugatti	70	19,10	33,10	18,40	30,70	109	Guzzi 500 eme.	88	21 —	34,40	20,30	33,50
69	Maserati	60	13,50	24,50	12,80	22 —	110	Itala 50 - 51	83	21,80	35 —	21,10	33 —
70	Delage 12 cilindri	56	12,80	23 —	12,10	20,80	111	Frera 250 eme.	60	13,90	25 —	13,20	22,50
71	L. P. L. Riservato	60	—	—	—	—	112	Trattrice Fiat	105	34 —	52,30	33,30	48,60
72	A. J. S. 500 eme.	84	21,50	35,50	20,80	32,70	113	Bianchi tipo 20	78	19,70	33 —	19 —	30,40
73A	Bianchi S. 5	64	19,60	30,60	18,90	28,40	114	Bradshaw 350 eme.	68	15,60	27,50	14,90	25,20
74	Bianchi 350 eme.	74	18,70	30,25	18 —	27,65	115	Saurer	100	33,40	49,50	32,70	47,60
75	Miller 1500 eme.	59,3	15,50	25,50	14,80	23,50	116	Caffort	145	49,95	79,95	49,25	73,95
76	L. P. L. Riservato	68	—	—	—	—	117	Breda	100	43,10	59,50	42,40	57,60
77	Sizaire Freres	76	21,45	34,45	20,75	31,85	118	O. M. 469 maggiorato . . .	70	17 —	29 —	16,30	26,60
78	Dardo 2 tempi	52	13 —	26 —	12,80	23,80	119	Maserati	62	14,60	25,60	13,90	23,50
79	Peugeot 5 HP.	50/51	12 —	22 —	11,80	20 —	120	Ansaldo 6 C.	65	16,30	27,50	15,60	25 —
80	Fiat 519	85	23,80	36,80	23,10	34,20	121	Liberty	120,5	48,10	69,70	47,40	65,50
81	Posdam	52	11,50	22 —	10,80	20 —	122	Pignone	54	15,10	26 —	14,40	23,80
82	Nagas & Ray	70	16,40	28,40	15,70	26 —	123A	Breda	120	40 —	59,60	39,30	56,40
83	Guzzi 500 eme. 4 V.	88	24,30	38,30	23,60	35,40	124	Colombo	114	38,65	49,65	32,95	46,45
84	B. Riservato	110	—	—	—	—	125	Americani	86	25 —	38,30	24,30	35,40
85	I. Riservato	66	15,45	26,45	14,70	24,25	126	Lancia K	110	42 —	58,80	41,30	55,60
86	Maserati S	60	13,70	24,70	13 —	22,50	127	Garelli compressore	66	18,60	32,60	17,90	30,40
87	Citroën 14 B	70	17 —	29 —	16,80	26,60	128	Liberty	127	48,95	72,95	48,25	68,15
88	Puch	51,2	12,50	22,50	11,80	20,50	129	Alfa Romeo NR.	62	16,40	29 —	15,70	26 —
89	Bugatti	68	18 —	29 —	17,30	27 —	130	Fuscaldo	90	23 —	38 —	22,30	36,20
90	M. Riservato	54	11,85	21,85	11,15	19,85	131	Benelli	60,5	18,80	26 —	13,10	25 —
91	G. D. 125 eme.	51	12,60	26 —	11,90	23,80	132	M. Riservato	128	63 —	87 —	62,30	82,20
92	F. 350	71	17,40	29,40	16,70	27 —	133	2 tempi	50	12,60	26 —	11,90	23,80
93	M. M.	50	13,70	23,70	13 —	21,50	134	Fiat 520	68	17 —	28 —	16,30	25,80
94	Moser	56	12,70	23,40	12 —	21,40	135	Fiat 503 - 501 N.	65	15,70	26,70	15 —	25,20
95	Fiat 505-507-512	75	19,20	31,20	18,50	29,30	136	Ansaldo 6 C	68	16 —	27 —	15,30	25 —
96	Guzzi 250 eme.	68	16,30	29,30	15,60	27 —	137	Citroën C 6	72	18 —	30 —	17,30	28 —
97	Guzzi 500 eme. 4 V.	88	25,80	39,30	25,10	37,90	138	Lorraine	125	52,75	76,75	52,05	71,95
98	Delage G. L.	95	28,80	44,80	28,10	41,60	139	Lorraine	120	39 —	56 —	38,30	51,80
99	De-Giorgi	64	15,70	28 —	15 —	24,50	140	Fiat 501 S - Ceirano 150 . .	65	15,70	26,70	15 —	25,20
100	Marini 2 tempi	51,5	12,60	26 —	11,90	23,80	141	Ansaldo 4 H	72,5	16,60	28,60	15,90	26,20
101	Citroën 10 HP.	68	16,70	27,70	16 —	25,50	142	Willys-Knight	92	25 —	39 —	24,30	37,20
102	Renault 10 HP.	75	20,90	32,90	20,20	30,50	143	Chrysler 80	88,8	26,40	40 —	25,70	38,60
103	Villiers	57,15	14,30	24,30	13,60	22,10	144	Stutzt	82,5	22,30	39,30	21,60	37 —
104	Motori Marini	89	22 —	35,10	21,30	32,50	145A	Moon Continental	79,5	22,10	38 —	21,40	35,60
105	Ladetto & Blatto	58	14,80	24,80	14,10	22,50	146	Buick	79,5	21,40	33,40	20,70	31 —
106	Scap.	63	15 —	26 —	14,80	23,80	147	C. N. A.	135	41,25	68,25	40,55	63,45
107	Scap.	61	15 —	26 —	14,80	23,80	148	Fuscaldo	90	23,10	37,50	22,40	35,80
108	Garelli (compressore)	70	16,60	28,60	15,90	26,20	149	Fiat 509	57	14,60	24,70	13,90	22,50

Matricola Stampi	Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo	Diametro del cilindro	P R E Z Z I da 1 a 3		P R E Z Z I oltre i 3		Matricola Stampi	Tipo di pistone sul quale si presero le misure per costruire lo stampo	Diametro del cilindro	P R E Z Z I da 1 a 3		P R E Z Z I oltre i 3	
			Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati				Greggi	Lavorati	Greggi	Lavorati
150	Blackburne 175 cmc.	53	12,20	22,50	11,50	20,20	191	Guzzi	56	13 —	23 —	12,30	21 —
151	Ford tipo F	77,79	20 —	34 —	19,30	31,40	192	T. Riservato	67	—	—	—	—
153	Fiat A 25	170	—	—	—	—	193	Saurer	90	29 —	44,50	28,30	41,40
154	Donnet 6 c.	64	17 —	29 —	16,30	25,80	194	Farina	120	31,70	52,70	31 —	48,50
155	Le Rhône	112	—	—	—	—	195	N. S. U.	80	19,50	33 —	18,80	30,60
156	Garelli (compressore)	75	19 —	34 —	18,30	31,60	196	Motomeccanica	68	—	—	—	—
157	Fiat 521	72	19 —	33 —	18,30	30,60	197	L. Riservato	60,61	—	—	—	—
158A	Fiat 525	82	22,60	36,60	21,90	33,80	198	R. Riservato	56	—	—	—	—
159	Latil	105	33,70	49,70	33 —	46,50	199	P. Riservato	63	—	—	—	—
160	Lorraine	145	56,90	86,90	56,20	80,90	200	De Dion	125	46,30	70,30	45,60	65,50
161	Lorraine	140	50,05	77,05	49,35	72,25	201	Opel	60	14,30	25,30	13,60	23,10
162	L. P. L Riservato	60	—	—	—	—	202	Saurer	120	59,60	80,60	58,90	76,40
163	Lancia (Lambda VIII)	82,5	22,60	35,60	12,90	32,30	203	C. N. A.	75	15,75	28,75	15,05	26,15
164	Maserati	65	14,20	25,50	13,50	23 —	204	. . . . .	60/61	15,60	26,60	14,90	24,40
165	Lorraine	85	22,90	36 —	22,20	33,60	205	Chevrolet 6 c.	84,15	22,90	37,40	22,20	34,50
166	Lancia (Lambda VII)	79,37	22,70	34,70	22 —	32,30	206	Lorraine	90	25,60	40,10	23,90	37 —
167	Aurea	65	15,70	26,80	15 —	24,50	207	Garelli	68	16 —	27 —	15,30	24,80
168	Morris Commercial	80	21,10	34,10	20,40	31,50	208	Garelli	60	15,55	26,55	14,85	24,35
169	Lancia (Lambda VI)	75	19,20	30,70	18,50	28,40	209	Chenard	70	18,40	31,40	17,70	28,80
170	Fiat 509	57	15 —	25 —	14,30	23 —	210	Nacional Pescara	72	17,95	30,95	17,25	28,35
171	Saurer	110	42,55	58,55	41,85	55,35	211	Lorraine	145	57,60	87,60	56,90	81,60
172	Métropol.	66,5	16,50	27,50	15,80	25,30	212	Mot. Marini Car	106	30,50	46,50	29,80	43,30
173	Lorraine	130	42,70	69,70	42 —	64,90	213	D. K. W. 175	59	14,60	24,60	13,90	22,60
174	Frera Riservato	53	10,70	20,70	10 —	18,70	214	Gilera	84	20,80	34,30	20,10	31,60
175	F. N. Barcellona	71,3	24,90	36,40	24,20	34,10	215	Peugeot maggiorato	52	11,60	21,60	10,90	19,60
176	Maserati	62	14,90	25,90	14,20	23,70	216	Fiat 521-522-524	72	21,40	34,90	20,70	32,20
177	Motori Marini	85	22,30	35,30	21,60	32,70	217	C. N. A.	80	16,70	30,20	16 —	27,50
178	Fordson	101,6	31,50	46,50	30,80	43,50	218	Saurer	110	44,05	60,05	43,85	56,85
179	Garelli	75	19 —	32,60	18,30	28,30	219	Minerva	95	33,90	49,90	33,20	46,70
180	Fiat 514	67	16,80	27,80	16,10	25,60	220	Fiat 509	57	14,05	24,55	13,35	22,45
181	Fiat 501 - 503 maggiorato	66	17,10	28,10	16,40	25,90	221	Fiat 509 maggiorato	58	13,70	24,20	13 —	22,10
182	Tarabusì	110	32,70	48,70	32 —	45,50	222	Fiat Aviazione	—	—	—	—	—
183	Fiat 509 maggiorato	58	14,60	24,70	13,90	22,50	223	Spa 8000-30.000	100	31,70	47,70	31 —	44,50
184	Garelli	57	12,40	22,40	11,70	20,30	224	Fiat 514	67	16,75	28,75	16,05	26,35
185	Lorraine	145	52 —	82 —	51,30	76 —	225	Fiat 514 maggiorato	68,5	—	—	—	—
186	Farina aviazione	90	23,85	39,35	23,15	36,25	226	Pierce Arrow	123,84	—	—	—	—
187	Lorraine	170	64,95	97,95	64,25	91,35	227	Guzzi 500	88	—	—	—	—
188	Garelli	51	12,60	22,60	11,90	20,60	228	Ford tipo A	98,42	30,45	47,45	29,75	44,05
189	Bianchi 500	82	19,90	31,90	19,20	29,50							
190	T. C. R. P.	110	34,80	50,80	34,10	47,60							

Sui pistoni ritirati a 50 per volta e per tipo sconto extra del 5%. - A 100 per volta e per tipo sconto del 10%.

Segmenti Borgo per Pistoni di alluminio

La figura 1 rappresenta una macrografia di ottima ghisa fusa in terra, sistema abitualmente usato per la costruzione dei segmenti e raschia-olio. La figura 2 è una macrografia di ghisa fusa col nostro sistema speciale. Si osserva subito l'estrema suddivisione della grafite (macchie nere) e questa è la prova più chiara della bontà del materiale da noi usato e della compattezza del medesimo. Inoltre la nostra lavorazione viene fatta per ogni singolo segmento in stampi metallici con impianti speciali modernissimi. Detto sistema di fusione elimina ogni soffiatura, porosità, impurità, e rende il materiale omogeneo, con grana finissima, che non ha tendenza a logorare il cilindro.

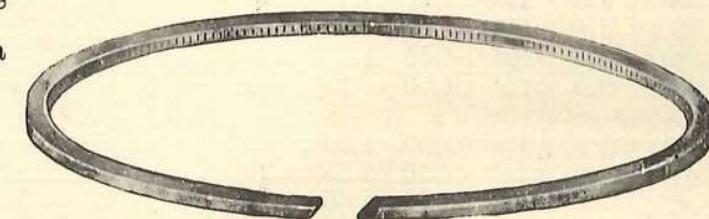
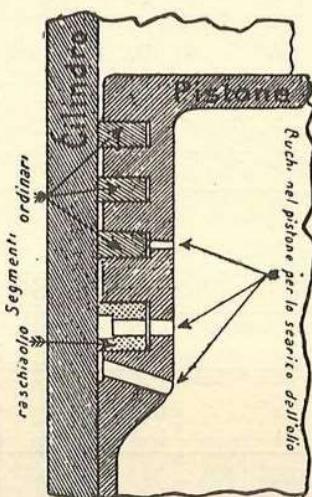


Fig. 1.



Fig. 2.

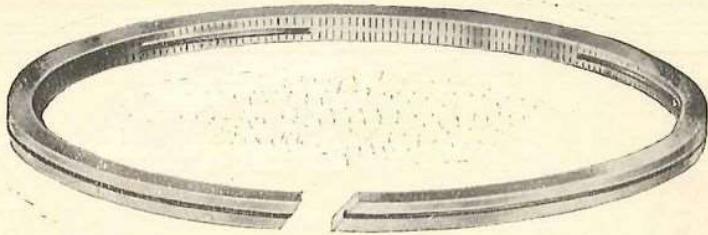
Nei pistoni d'alluminio i segmenti vanno bassi e spessi in modo che anche col lungo uso non possano logorarsi o venire a deteriorare le apposite scanellature del pistone. — Dopo molti e lunghi esperimenti fatti con segmenti di speciali misure, materiale e lavorazione perfetta, abbiamo constatato che i segmenti e le scanellature dei nostri pistoni di alluminio si sono comportati meglio ancora che nei vecchi pistoni di ghisa.



Consigliamo quindi ai nostri Clienti di montare **esclusivamente i segmenti da noi adottati nelle misure che seguono.**

Segmenti Borgo per Pistoni di alluminio.

Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA			Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA			Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA			Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA					
			1 a 49	50 a 99	oltre 100				1 a 49	50 a 99	oltre 100				1 a 49	50 a 99	oltre 100				1 a 49	50 a 99	oltre 100			
50	1,5	2	1,25	1,10	1 —	66	1,5	2,6	1,60	1,45	1,30	80,5	2	3,2	1,90	1,75	1,60	97,5	2,5	3,9	2,25	2,10	1,40			
			66,5	1,5	2,6	1,65	1,50	1,35	81	2	3,2	1,90	1,75	1,60	98	2,5	3,9	2,25	2,10	1,40						
50,5	1,5	2	1,35	1,20	1,05	66,5	2	2,6	1,65	1,50	1,35	81	2,5	3,2	1,90	1,75	1,60	98,5	2,5	3,9	2,25	2,10	1,90			
51	1,5	2	1,35	1,20	1,05	67	2	2,6	1,65	1,50	1,35	81,5	2,5	3,2	1,90	1,75	1,60	99	2,5	3,9	2,40	2,20	2 —			
51,5	1,5	2	1,35	1,20	1,05	67,5	2	2,6	1,65	1,50	1,35	82	2,5	3,2	1,95	1,80	1,65	99,5	2,5	3,9	2,40	2,20	2 —			
52	1,5	2	1,35	1,20	1,05	68	2	2,7	1,65	1,50	1,35	82,25	2,5	3,2	1,95	1,80	1,65	100	3	4	2,40	2,20	2 —			
52,5	1,5	2,1	1,35	1,20	1,05	68,25	2	2,7	1,65	1,50	1,35	82,5	2,5	3,3	1,95	1,80	1,65	100,5	3	4	2,40	2,20	2 —			
53	1,5	2,1	1,35	1,20	1,05	68,5	2	2,7	1,70	1,55	1,40	82,75	2,5	3,3	1,95	1,80	1,65	101	3	4	2,40	2,20	2 —			
53,5	1,5	2,1	1,35	1,20	1,05	68,75	2	2,7	1,70	1,55	1,40	83	2,5	3,3	1,95	1,80	1,65	101,5	3	4	2,40	2,20	2 —			
54	1,5	2,1	1,35	1,20	1,05	69	2	2,7	1,70	1,55	1,40	83,5	2,5	3,3	1,95	1,80	1,65	102	3	4	2,50	2,25	2,05			
54,5	1,5	2,1	1,35	1,20	1,05	69,5	2	2,7	1,70	1,55	1,40	84	2,5	3,3	1,95	1,80	1,65	102,5	3	4,1	2,50	2,25	2,09			
55	1,5	2,2	1,40	1,25	1,10	70	2	2,8	1,70	1,55	1,40	84,5	2,5	3,3	1,95	1,80	1,65	103	3	4,1	2,50	2,25	2,05			
									85			2,5	3,4	2 —	1,85	1,70				103,5	3	4,1	2,50	2,25	2,05	
55,5	1,5	2,2	1,40	1,25	1,10	70,5	2	2,8	1,70	1,55	1,40										104	3	4,2	2,55	2,30	2,10
56	1,5	2,2	1,40	1,25	1,10	71	2	2,8	1,70	1,55	1,40	85,5	2,5	3,4	2 —	1,85	1,70				105	3	4,2	2,55	2,30	2,10
56,5	1,5	2,2	1,45	1,30	1,15	71,5	2	2,8	1,70	1,55	1,40	86	2,5	3,4	2 —	1,85	1,70									
57	1,5	2,2	1,45	1,35	1,10	72	2	2,8	1,75	1,60	1,45	86,5	2,5	3,4	2 —	1,85	1,70									
57,25	1,5	2,3	1,45	1,35	1,10	72,25	2	2,9	1,75	1,60	1,45	87	2,5	3,4	2,05	1,90	1,75	105,5	3	4,2	2,55	2,30	2,10			
57,5	1,5	2,3	1,45	1,30	1,15	72,5	2	2,9	1,75	1,60	1,45	87,5	2,5	3,5	2,05	1,90	1,75	106	3	4,2	2,60	2,35	2,15			
57,75	1,5	2,3	1,45	1,30	1,10	72,75	2	2,9	1,75	1,60	1,45	88,5	2,5	3,5	2,05	1,90	1,75	106,5	3	4,2	2,60	2,35	2,15			
58	1,5	2,3	1,45	1,30	1,10	73	2	2,9	1,75	1,60	1,45	89	2,5	3,5	2,05	1,90	1,75	110	3	4,4	2,65	2,40	2,20			
58,5	1,5	2,3	1,45	1,30	1,15	73,5	2	2,9	1,75	1,60	1,45	89,5	2,5	3,5	2,05	1,90	1,75	110,5	3	4,4	2,65	2,40	2,20			
59	1,5	2,3	1,45	1,30	1,15	74	2	2,9	1,75	1,60	1,45	89,5	2,5	3,5	2,05	1,90	1,75	111	3	4,4	2,65	2,40	2,20			
59,5	1,5	2,3	1,45	1,30	1,15	74,5	2	2,9	1,80	1,65	1,50	90	2,5	3,6	2,10	2 —	1,80	111	3	4,4	2,65	2,40	2,20			
60	1,5	2,4	1,45	1,30	1,15	75	2	3	1,80	1,65	1,50									111,5	3	4,4	2,65	2,40	2,20	
60,5	1,5	2,4	1,50	1,35	1,20							90,5	2,5	3,6	2,10	2 —	1,80	112	3	4,5	2,70	2,45	2,25			
						75,25	2	3	1,80	1,65	1,50	91	2,5	3,6	2,10	2 —	1,80	112,5	3	4,5	2,70	2,45	2,25			
61	1,5	2,4	1,50	1,35	1,20	75,5	2	3	1,80	1,65	1,50	91,5	2,5	3,6	2,10	2 —	1,80	114	3	4,5	2,80	2,55	2,30			
61,5	1,5	2,4	1,50	1,35	1,20	75,75	2	3	1,80	1,65	1,50	92	2,5	3,7	2,15	2,05	1,85	114	2,5	4,5	2,80	2,55	2,30			
62	1,5	2,4	1,55	1,40	1,25	76	2	3	1,80	1,65	1,50	92,5	2,5	3,7	2,15	2,05	1,85	115	3	4,5	2,80	2,55	2,30			
62,5	1,5	2,5	1,55	1,40	1,25	76,5	2	3	1,85	1,70	1,55	93	2,5	3,7	2,15	2,05	1,85									
63	1,5	2,5	1,55	1,40	1,25	77	2	3	1,85	1,70	1,55	93,5	2,5	3,7	2,15	2,05	1,85	120	2,5	4,5	2,90	2,65	2,40			
63,5	1,5	2,5	1,55	1,40	1,25	77,5	2	3,1	1,85	1,70	1,55	94	2,5	3,7	2,15	2,05	1,85	120,5	2,5	4,5	2,90	2,65	2,40			
64	1,5	2,5	1,55	1,40	1,25	78	2	3,1	1,85	1,70	1,55	94,5	2,5	3,7	2,15	2,05	1,85	121	2,5	4,5	2,90	2,65	2,40			
64,5	1,5	2,6	1,55	1,40	1,25	78,5	2	3,1	1,85	1,70	1,55	95	2,5	3,8	2,20	2,10	1,90									
65	1,5	2,6	1,60	1,45	1,30	79	2	3,1	1,85	1,70	1,55	95,5	2,5	3,8	2,20	2,10	1,90	136	3	5	3,30	3 —	2,70			
			79,5	2	3,1	1,85	1,70	1,55	95,5	2,5	3,8	2,20	2,10	1,90												
65,25	1,5	2,6	1,60	1,45	1,30	79,75	2	3,2	1,85	1,70	1,55	96	2,5	3,8	2,20	2,10	1,90									
65,5	1,5	2,6	1,60	1,45	1,30	80	2	3,2	1,90	1,75	1,60	96,5	2,5	3,8	2,20	2,10	1,90									
65,75	1,5	2,6	1,60	1,45	1,30	80	2,5	3,2	1,90	1,75	1,60	97	2,5	3,8	2,25	2,15	1,95									



Segmenti Raschia-olio Borgo

Nelle automobili che hanno tendenza a lasciar passare olio in testa, e quindi fumare e sporcare le candele, è necessario montare il segmento raschia-olio speciale.

SUI NOSTRI PISTONI MONTATE ESCLUSIVAMENTE SIA I SEGMENTI RASCHIA-OLIO CHE QUELLI NORMALI DA NOI STUDIATI APPositamente PER I PISTONI D'ALLUMINIO

Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA			Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA			Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA			Diametro	Altezza	Spessore	PREZZI DA		
			1 a 49	50 a 99	oltre 100				1 a 49	50 a 99	oltre 100				1 a 49	50 a 99	oltre 100				1 a 49	50 a 99	oltre 100
55	3	2,2	2 —	1,80	1,65	68,25	3	2,7	2,45	2,25	2,05	81,5	4	3,2	3 —	2,70	2,45	98	4	3,9	3,55	3,25	2,95
55,5	3	2,2	2,05	1,85	1,70	68,5	3	2,7	2,45	2,25	2,05	82	4	3,2	3 —	2,70	2,45	98,5	4	3,9	3,55	3,25	2,95
56	3	2,2	2,05	1,85	1,70	69	3	2,7	2,50	2,30	2,10	83	4	3,3	3 —	2,70	2,45	99	4	3,9	3,60	3,30	3 —
56,5	3	2,2	2,05	1,85	1,70	69,5	3	2,7	2,50	2,30	2,10	83,5	4	3,3	3,05	2,75	2,50	99,5	4	3,9	3,60	3,30	3 —
57	3	2,2	2,05	1,85	1,70	70	3	2,8	2,50	2,30	2,10	84	4	3,3	3,05	2,75	2,50	100	4	4	3,60	3,30	3 —
57,25	3	2,3	2,05	1,85	1,70	70,5	3	2,8	2,50	2,30	2,10	85	4	3,3	3,05	2,75	2,50	100,5	4	4	3,60	3,30	3 —
57,5	3	2,3	2,05	1,85	1,70	71	3	2,8	2,60	2,35	2,15	85,5	4	3,4	3,10	2,80	2,55	101	4	4	3,70	3,35	3,05
57,75	3	2,3	2,05	1,85	1,70	71,5	3	2,8	2,60	2,35	2,15	86	4	3,4	3,10	2,80	2,55	101,5	4	4	3,70	3,35	3,05
58	3	2,3	2,10	1,90	1,75	71,5	3	2,8	2,60	2,35	2,15	86,5	4	3,4	3,15	2,85	2,60	102	4	4	3,70	3,35	3,05
58,5	3	2,3	2,10	1,90	1,75	72	3	2,8	2,60	2,35	2,15	87	4	3,4	3,15	2,85	2,60	102,5	4	4,1	3,70	3,35	3,05
59	3	2,3	2,10	1,90	1,75	72	4	2,8	2,60	2,35	2,15	87,5	4	3,5	3,15	2,85	2,60	103	4	4,1	3,75	3,40	3,10
59,5	3	2,3	2,10	1,90	1,75	72,5	4	2,9	2,60	2,35	2,15	88	4	3,5	3,20	2,90	2,65	105	4	4,2	3,80	3,45	3,15
60	3	2,4	2,20	2 —	1,80	73	4	2,9	2,65	2,40	2,20	88,5	4	3,5	3,20	2,90	2,65	105,5	4	4,2	3,80	3,45	3,15
60,5	4	2,4	2,20	2 —	1,80	74	4	2,9	2,65	2,40	2,20	88,5	4	3,5	3,20	2,90	2,65	106	4	4,2	3,85	3,50	3,20
60,5	3	2,4	2,20	2 —	1,80	74,5	4	2,9	2,65	2,40	2,20	89	4	3,5	3,25	2,95	2,70	106,5	4	4,2	3,85	3,50	3,20
61	3	2,4	2,25	2,05	1,85	75	4	3	2,70	2,45	2,25	89,5	4	3,5	3,25	2,95	2,70	110	4	4,4	4 —	3,65	3,30
61,5	3	2,4	2,25	2,05	1,85	75,25	4	3	2,70	2,45	2,25	90	4	3,7	3,25	2,95	2,70	110,5	4	4,4	4 —	3,65	3,30
62	3	2,4	2,25	2,05	1,85	75,5	4	3	2,70	2,45	2,25	90,5	4	3,7	3,25	2,95	2,70	111	4	4,4	4,05	3,70	3,35
62,5	3	2,4	2,25	2,05	1,85	75,5	4	3	2,70	2,45	2,25	91	4	3,7	3,35	3,05	2,75	111,5	4	4,4	4,05	3,70	3,35
63	3	2,4	2,30	2,10	1,90	75,75	4	3	2,70	2,45	2,25	92	4	3,7	3,35	3,05	2,75	112	4	4,4	4,05	3,70	3,35
63,5	3	2,5	2,30	2,10	1,90	76	4	3	2,80	2,55	2,30	92,5	4	3,7	3,35	3,05	2,75	112,5	4	4,5	4,05	3,70	3,35
64	3	2,5	2,30	2,10	1,90	76,5	4	3	2,80	2,55	2,30	93	4	3,7	3,35	3,05	2,75	114	4	4,5	4,10	3,75	3,40
64,5	3	2,5	2,30	2,10	1,90	77	4	3	2,80	2,55	2,30	93,5	4	3,7	3,40	3,10	2,80	115	4	4,5	4,20	3,80	3,45
65	3	2,6	2,35	2,15	1,95	77,5	4	3,1	2,80	2,55	2,30	94	4	3,7	3,40	3,10	2,80	120	4	4,5	4,35	3,95	3,60
65,25	3	2,6	2,35	2,15	1,95	78	4	3,1	2,85	2,60	2,35	94,5	4	3,7	3,40	3,10	2,80	120,5	4	4,5	4,35	3,95	3,60
65,5	3	2,6	2,35	2,15	1,95	78,5	4	3,1	2,85	2,60	2,35	95	4	3,8	3,45	3,15	2,85	121	4	4,5	4,40	4 —	3,65
65,75	3	2,6	2,35	2,15	1,95	79	4	3,1	2,90	2,65	2,40	96	4	3,8	3,50	3,20	2,90	126	4	4,5	4,40	4 —	3,65
66	3	2,6	2,40	2,20	2 —	79,5	4	3,1	2,90	2,65	2,40	96,5	4	3,8	3,50	3,20	2,90	131	4	4,5	4,40	4 —	3,65
66,5	3	2,6	2,40	2,20	2 —	80	4	3,2	2,90	2,65	2,40	97	4	3,8	3,50	3,20	2,90	136	4	5	4,95	4,50	4,10
67	3	2,6	2,40	2,20	2 —	80,5	4	3,2	2,90	2,65	2,40	97,5	4	3,8	3,50	3,20	2,90	141	4	5	4,95	4,50	4,10
67,5	3	2,7	2,40	2,20	2 —	81	4	3,2	2,70	2,45	2,45	98,5	4	3,8	3,50	3,20	2,90	146	4	5	4,95	4,50	4,10

Spinotti

Spinotti cilindrici di diametro da $\frac{5}{10}$ di millimetro in $\frac{5}{10}$ di millimetro.

Fino a millimetri 14 di diametro	.	Lire 3,75 cad.
»	» 18	» . » 4,50 »
»	» 24	» . » 6 — »
Oltre . . . . .	.	» 7,50 »

Dietro richiesta del Cliente monteremo e aggiusteremo gli Spinotti sul Pistone senza per ciò variare il prezzo.

Anellini Ferma Spinotti

Fino a millimetri 16 di diametro .	Lire 0,25 cad.
» » 20 » . » 0,30 »	
Oltre » 0,40 »	

Rettifiche cilindri e relativa lucidatura a specchio

Molti hanno la falsa credenza che i cilindri non si logorino, mentre invece in genere più si logora il cilindro del pistone.

Ci succede spesso che clienti ci mandino cilindri da auto e moto dicendoci che i medesimi non sono da toccare perchè hanno fatto poche migliaia di Km. e sono come nuovi.

Misurandoli invece colla spina micrometrica i medesimi ci risultano più logori in alto che in basso di diversi decimi di mm. e qualche volta (specialmente in quelli da moto) anche di $\frac{1}{2}$ mm. !!!

Naturalmente il logorio varia a seconda dei tipi di motore e a secondo che il cliente è andato sempre piano, con olio abbondante e buono, cambiando l'olio sovente, adoperando filtri per l'aria e l'olio, o ha marciato sempre veloce, con olio scarso e cattivo, su strade polverose, ecc.

Quando un motore da auto ha fatto più di 10-15.000 Km. ed uno da moto più di 5-7000 Km., cambiando il pistone, conviene fare rettificare il cilindro.

Infatti il cilindro in basso, in genere, è come nuovo o pochissimo logoro, mentre in alto è molto logoro.

Se il cilindro si logorasse dappertutto uniformemente, converrebbe lasciarlo come si trova a meno che abbia rigature.

Invece in basso il cilindro è molto oliato, freddo, ed il logorio è minimo: in alto lavorano i segmenti, vi è poco olio, il pistone è caldo, vi sono i depositi carboniosi ed il silicio della polvere della strada, ed il logorio è massimo.

Ora che anche in Italia le fabbriche hanno adottato il filtro dell'olio e dell'aria, il logorio sarà di molto ridotto.

Ne consegue che se si lasciasse il cilindro come si trova, allora il pistone forzerebbe ad entrare in basso della canna, mentre in alto avrebbe gioco e quindi batterebbe con conseguente logorio di segmenti, pistone e cilindro.

Oltre al battito vi sarebbe un altro inconveniente e cioè il passaggio dell'olio in testa.

Sembra che i segmenti dovrebbero sempre essere aderenti al cilindro anche quando questo è conico, e cioè in questo caso quando il pistone si abbassa i segmenti dovrebbero chiudersi ed allargarsi quando il pistone si innalza, ma in pratica a 2000-3000 giri i segmenti si chiudono e non hanno il tempo di allargarsi quando il pistone va in alto e restano sempre stretti. In alto lasciano una luce tra segmento e cilindro dalla quale l'olio passa in testa ed avviene il fumo ed il forte consumo di olio e lo sporcare delle candele.

La rettifica, se ben eseguita con macchine apposite e da operai abili, porta il cilindro come il primo giorno che ha lavorato e forse meglio perchè molte fabbriche da auto e moto, non rettificano troppo bene.

Noi, quando la conicità supera i $\frac{7}{100}$ di mm. nelle canne da auto ed il $\frac{1}{10}$ nelle canne da moto consigliamo al cliente la rettifica specialmente nelle vetture che hanno tendenza a fumare.

Nei cilindri rettificati a nuovo, è prudente mettere i pistoni con poco gioco, nel tipo tagliato per automobile, e con medio gioco nel tipo da moto ed andare con molto Firezone (olio che non brucia) nella benzina e pianissimo per molto tempo.

Il cilindro rettificato (se si osserva con lente a forte ingrandimento) ha una superficie piana, ma a scagliette che tendono a logorare il pistone.

Dopo qualche centinaio di Km. il cilindro viene ad essere liscio, levigato come uno specchio, ed il pistone si è preso il suo gioco normale per cui non grippa e non batte ed è scorrevolissimo nella canna senza battere nè lasciare passare l'olio in testa.

I vostri cilindri mandateli esclusivamente da noi a rettificare. — Noi abbiamo un impianto moderno (e quanto di migliore si possa trovare sul mercato mondiale) di rettificatura e lucidatura a specchio che ci permette farvi un prezzo buono e darvi un lavoro perfetto come nessun altro Vi può fare.

Vi sono cilindri rigati che occorre prima alesare e poi rettificare e quindi il lavoro viene a costare leggermente in più.

Vi sono cilindri da auto la cui forma rende difficile la rettificatura che viene ad essere fatturata leggermente in più.

Prezzi delle Rettifiche

Per cilindri fino a 55 millimetri di alesaggio	L. 13 per canna
" " " 75 "	14 "
" " " 100 "	15 "
" " " 110 "	e per i Lambda
" " sopra i 110 "	16 "
	prezzi a convenirsi.



Per i Clienti che vogliono solo la rettifica — senza prendere da noi i pistoni — aumento di L. 2 per canna.

Prezzi Rettifiche per Automobili

Con fornitura completa di Pistoni -- Segmenti -- Raschia-olio -- Spinotti -- Anellini ferma Spinotti.

IMPORTANTE - Le coppie ferma-spinotti alle bielle devono essere messe dai Signori Clienti. - Se ci invierete monoblocco e bielle vi aggiusteremo **gratuitamente** gli spinotti nei pistoni, le bielle agli spinotti ed il tutto nelle canne.

INVIAȚECI SEMPRE UN VECCHIO
... PISTONE PER CAMPIONE ...



INVIAȚECI SEMPRE UN VECCHIO
... PISTONE PER CAMPIONE ...

Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello	Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello
Alfa Romeo N. R. 1500 eme. .	62	84	224,40	308,40	129	Bianchi tipo 18	72	56	165 —	221 —	36
Alfa Romeo R. L. S. S. . .	75/76	90	260,40	350,40	31	Bianchi tipo A.	75	56	166,40	222,40	38/169
Amilcar	55	52	127,20	179,20	23	Bianchi tipo 20	78	60	181,60	241,60	113
Amilcar	58	56	129,80	185,80	45	Breda T. 2	100	60	306,80	366,80	117
Amilcar Gran e Super Sport .	60	56	124,40	180,40	43	Bugatti 8 cilindri	60	112	268,40	380,40	40
Amilcar 1100	60	56	136,60	192,60	86	Bugatti corsa 4 cilindri	69	56	175,60	231,60	56
Amilcar 10 H. P.	67	56	157,40	213,40	19	Buich 6 cilindri	85,78	90	329,70	419,70	80
Ansaldo 6 B.	65	84	219,90	303,90	120	Ceirano 150	65	56	155,80	211,80	140
Ansaldo 6 C.	65	84	232,50	316,50	120	Ceirano 250	78	60	182,40	242,40	113
Ansaldo 14	70	56	180 —	236 —	18 alz.	Ceirano 47 C. e C. 50	100	64	266,80	330,80	115
Ansaldo 4 H.	72,5	56	160,40	216,40	141	Chevrolet 4 cilindri	93,66	60	229,80	289,80	42
Ansaldo 4 A-AS-CS	72,5	56	162,80	218,80	66	Chiribiri Monza	65	56	138,40	194,40	12
Ansaldo 4 C. - 4 F.	70	56	164,80	220,80	18	Chrysler 60-62-77	76,2	90	297,60	387,60	31 alz.
Ansaldo 6 C.	68	84	226,80	310,80	136	Chrysler 70	79,374	90	324 —	414 —	145A
Ansaldo 4 C. S. spinto	72,5	56	174,60	230,60	66 alz.	Chrysler 62	76	90	267,60	357,60	31
Aquila 4 C.	70	56	154,80	210,80	118	Chrysler 75	82,549	90	347,10	437,10	158A alz.
Auburn 8-88	69,85	136	370,40	506,40	56 alz.	Citroën 6 C.	72	84	251,10	385,10	137
Auburn 6 Cilindri	73,5	84	280,20	364,20	54	Citroën 4 C.	72	56	167,40	223,40	137
Aurea 500	65	56	144,60	200,60	167	Citroën 10 C.	70	56	160,80	216,80	87
Aurea 4000	65,8	56	147,20	203,20	167	Citroën 5 H. P.	55	56	127,40	183,40	23
Austro Daimler	85	90	336,60	426,60	80	Citroën 10 H. P.	65	56	150,20	206,20	135/140
Austro Daimler 6 cilindri . . .	71	84	256,80	340,80	18	Citroën 10 B.	68	56	149,60	205,60	101/39
Bianchi S. 1	60	56	135,20	191,20	107	Delage corsa 12 Cil.	51	156	354,60	510,60	26
Bianchi S. 2 e S. 3	65	56	143,60	199,60	99	Diatto 10 H. P.	60	56	131,20	187,20	13
Bianchi 15-16	70	56	160,80	216,80	18	Diatto 20	79,7	60	215,60	275,60	145A
Bianchi S. 4 e S. 5	64	56	174,60	230,60	73 A	Diatto 30	79,7	60	182,40	242,40	15

Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello	Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzi dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello
Diatto D. G.	85	60	204,40	264,40	125	Itala 65	65	56	153,80	209,80	10
Dodge 6 C.	85,7	90	297,20	387,20	165	Isotta Fraschini K. 5 (8 cil.) .	85	120	404 —	524 —	125
Dodge camion	98,4	60	262 —	322 —	152	Lancia Lambda (fino 6a serie)	75	64	177,20	241,20	169
Essex Six 1925	68,26	84	286,80	370,80	53 alz.	Lancia Lambda 7a serie . . .	79,37	64	202,40	266,40	166
Essex 6 C. 1929	69,85	84	287,40	371,40	53 alz.	Lancia Lambda 8a serie . . .	82,5	64	240,20	268,20	163
Falcon Knyth	75	90	283,20	373,20	17 alz.	Lancia K.-Pentaiota - 1 Z. . .	110	68	303,40	371,40	126
Fiat 509	57	50	90 —	140 —	220	Lancia B. 20/30 H. P.	100	60	283,60	343,60	115
Fiat 509 turbolenza	57	56	133,60	189,60	62	Maserati 2500 cme.	65	112	282 —	394 —	164
Fiat 15 Ter	100	64	256 —	320 —	16	Maserati 1100 cme.	51	104	225,60	329,60	26
Fiat 18 BL - 18 B. L. R.	100	64	262 —	326 —	32	Morris Six	63,5	84	256,90	340,90	73 A
Fiat 512-510	75	90	204,60	294,60	95	Nash 6 cil.	79,37	90	272,70	362,70	146
Fiat 505-507	75	60	136,40	196,40	95	O. M. Superba 665	65	84	230,10	314,10	135
Fiat 501-503	65	55	100 —	155 —	135	O. M. 467	67	56	153,40	209,40	39
Fiat 514-515-614	67	56	168,40	224,40	224	O. M. 667	67	84	230,10	314,10	39
Fiat trattore 700	90	60	225,80	285,80	143	O. M. 469	69	56	160,80	216,80	118
Fiat trattore 702	105	64	273,40	337,40	112	O. M. 465	65	56	175,60	231,60	73 A
Fiat 520	68	84	193,80	277,80	134	O. M. 665	65	84	263,40	347,40	73 A
Fiat 521-522-524	72	84	291,90	375,90	216	O. M. 667 MM.	67	84	236,10	320,10	19
Fiat taxi 520	62	84	240,60	324,60	75 alz.	O. M. 100	100	60	255,20	315,20	32
Fiat 525	82	90	309,90	399,90	158A	Opel 6 cil. (10 H. P.) . . .	64	84	218,70	302,70	167
Fiat 1-0-70	70	56	173,20	229,20	56	Overland 96	79,37	60	218,20	278,20	145A
Fiat 1 V. M.	80	60	184,40	244,40	168	Peugeot 5 H. P.	50	52	119,60	171,60	79
Fiat 2	80	60	179,20	239,20	15	Peugeot 6 C.	65	84	216,90	300,90	99
Fiat 17 A.	80	60	202,40	262,40	15 alz.	Pontiac 6 Cil.	82,5	90	337,20	427,20	158A
Fiat 519	85	90	286,60	376,60	80	Renault 4 C.	80	60	182,40	242,40	146
Ford	95	60	227,40	287,40	42	Salmson	62	56	138 —	194 —	8
Ford A. e AA.	98,42	60	261,60	321,60	228	Spa 25 C. 10-23.000	85	60	200,40	260,40	80
Ford F.	77,79	60	189,20	249,20	151	Spa 8000 - Carro 30-31-34 .	100	60	268,80	328,80	223
Fordson	101,6	64	254,80	318,80	178	Spa 9000	95	60	248,60	308,60	20
Graham Paige	88,898	90	370,20	460,20	143 alz.	Spa 5000	70	56	185,20	241,20	56 alz.
Itala 61	65	84	226,50	310,50	47	Spa 6000-7000	85	60	202 —	262 —	125
Itala 56	72	56	165 —	221 —	36	Steyr 6 cil.	61	84	221,10	305,10	119
Itala 5	90	60	216,60	276,60	143	Tau 4 cil.	75	56	173,60	229,60	17/31
Itala 50-51	83	60	194,80	254,80	110	Volpi 13-16 H. P.	75	60	170	230 —	31
Itala 56	72	56	184,20	240,20	54	Willys Knyth	75	90	283,20	373,20	17 alz.

In questa distinta abbiamo solo messo alcune delle macchine per le quali possiamo fornire i pistoni; quindi anche per le macchine non comprese in questa distinta domandateci preventivo compilandoci il nostro modulo ordinazione contenente il disegno del pistone o meglio mandandoci un vecchio pistone campione.

Prezzi Rettifiche per Motociclette

Prezzi per rettifica e fornitura completa di Pistoni -- Segmenti -- Spinotti -- Anellini ferma Spinotti.

IMPORTANTE - I grani di arresto ai segmenti devono essere messi dai Signori Clienti. - Se ci invierete il cilindro e la biella vi monteremo questa sullo spinotto, lo spinotto nel pistone ed il tutto nel cilindro, **gratuitamente**.

INVIAȚECI SEMPRE UN VECCHIO
::: PISTONE PER CAMPIONE :::



INVIAȚECI SEMPRE UN VECCHIO
::: PISTONE PER CAMPIONE :::

Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello	Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello
A. B. C. 2 cil.	69	28	82,70	110,70	114 sp.	Bradshaw 350 V. T. 45 . . .	68	14	37,45	51,45	114
A.I.S.-S.V.-O.H.V. 350 cme. .	74	14	39,60	53,60	28	B. S. A. 175 (2 tempi)	60	14	32,90	46,90	103
A. I. S. 750 cme. (2 cil.) . . .	74	28	77,50	105,50	5	B. S. A. 250	63	14	36,15	50,15	48
A.I.S.-S.V.-O.H.V. (500 cme.)	84	15	44,90	59,90	72	B. S. A. (250 cme.)	63	14	35,95	49,95	57
Aliprandi O.H.V. 350 cme.. . .	71	14	39,75	53,75	30/92	B. S. A. 350 O. H. V.	72	14	38,65	52,65	11
Ariel 500 cme.	81,6	15	44,35	59,35	65	B. S. A. 350	72	14	40,05	54,05	36
Ariel 1926, Valvole laterali A .	86,4	15	47,90	62,90	80	B. S. A. 500	80,5	15	44,80	59,80	168
Atala 175	59,75	14	33,95	47,95	13	B. S. A. 750 cme. (2 cil.) . . .	76	30	82,80	112,80	21
Augusta 175	52	13	29,80	42,80	26	B. S. A. O. H. V. 1929 corsa .	80	15	49,50	64,50	0 sp.
Augusta	60,5	14	33,60	47,60	43	B. S. A. 1000 cme. (2 cil.) . . .	80	30	84,60	114,60	58
Benelli corsa 175	62	14	36,70	50,70	43 alz.	Calthorpe 350 cme. corsa . . .	74	15	41,75	56,75	74 alz.
Benelli 2 tempi	55	13	31,15	44,15	64	Chaise 175	60	14	33,55	47,55	40
Bianchi 175	57	14	33,45	47,45	45	C. F. 175	60	14	35,45	49,45	131
Bianchi B. 2 N.	74	14	42,85	56,85	21	Della Ferrera 175	58	14	32,75	46,75	37
Bianchi corsa 350	74	14	42,30	56,30	74	Della Ferrera 500 (V. lat.) . .	86	15	46,30	61,30	51
Bianchi 500	75	14	41,10	55,10	38	D. K. W. (2 tempi)	50	13	34 —	47 —	133
Blakburne 175	53	13	34,55	47,55	150	Dollar 65	65	14	36,40	50,40	48
Blackburne 250	60	14	34,65	48,65	49	Douglas	60,8	14	33,45	47,45	14
Blackburne	69	14	40,10	54,10	82	Douglas 2 cil.	68	28	73,40	101,40	114
Blackburne (Valv. laterali) .	60	14	33,85	47,85	69	Douglas 598 (2 cil.)	74	28	91 —	119 —	21 sp.
Blackburne 350 cme. (V. lat.)	71	14	39,90	53,90	19	Elect Ladetto	69	28	77 —	105 —	11
Blackburne 700 cme. O.H.V. (2 cil.) .	71	28	80,20	108,20	137	Excelsior 750 cme. (2 cil.) . .	76,2	30	83,50	113,50	25
Blackburne 500 (Valv. lat.) .	80	15	44,20	59,20	65	F. N. (Barcelona)	71,3	14	48,30	62,30	175
Blackburne S. V. 350 cme. .	71	14	38,50	52,50	11	F. N. (S. V. 350)	74	14	47,60	61,60	21 alz.
Blackburne corsa 350 cme. .	71	14	36,40	50,40	30	F. N. 500 cme.	85	15	49,40	64,40	80
Borgo 2 cil.	65	28	71,40	99,40	10	Fongri Pupilla	51	13	30,30	43,30	26
Motoborgo	80	15	42,60	57,60	65	Frera 175	53	13	31,55	44,55	150
Borgo 500 cme.	80	15	42,70	57,70	65	Frera 250	60	14	34,35	48,35	111
Borgo 500 cme.	80	15	43 —	58 —	0	Frera S. K. 350	71	14	40,10	54,10	18

Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello	Tipo di macchina	Alesaggio originale	Prezzo della rettifica	Prezzo dei pistoni completi	Prezzo globale	Modello
Frera (corsa O. H. V. 350) .	71	14	36,80	50,80	30	Ladetto e Blatto 250	65	14	38 —	52 —	48
Frera S. R.	84,5	15	44,70	59,70	4	Lampo 125 cme.	55	13	35,85	48,85	34
F. V. L. Lanfranchi	60	14	33,05	47,05	49	Lampo	60	14	32,80	46,80	40
Gaia 58 (Valv. lat.)	58	14	34,15	48,15	52	M. M. 125 cme.	52	13	29,65	42,65	64
Gaia O. H. V. 175	62	14	34,55	48,55	105	M. M. 175	60	14	34,30	48,30	86
Galloni (175 cme.)	60	14	32,10	46,10	43	Mas 175 cme.	60	14	33,15	47,15	49
Galloni (250 cme.)	60	14	33,25	47,25	13	Matchless (2 cil.)	54	26	66,60	92,60	150 alz
Galloni (350 cme.)	75	14	39,40	53,40	5	Matchless 250 cme.	63	14	37,05	51,05	119
Galloni (2 cil.)	75	28	91,30	119,30	21 sp.	Matchless O. H. V.	69	14	40,30	54,30	30
G. D.	51	13	34,30	47,30	100	Matchless 500	85	15	49,60	64,60	80
G. D.	51	13	34,30	47,30	100	Mignon 54	54	13	31,70	44,70	94
G. D. 175 (2 tempi)	58	14	37,90	51,90	103 sp.	Miller (Moser)	60	14	33,05	47,05	49
Gilera 350	70	14	42,50	56,50	53	Moser	56	14	29,95	43,95	94
Gilera 500	84	15	45,25	60,25	214	Motosacoche 250 cme.	64	14	34,60	48,60	48
Gnome et Rhône 500 D. 3 . .	85	15	46,40	61,40	72	Motosacoche	72	14	37 —	51 —	82
Guzzi 250	68	14	40,90	54,90	96	New Hudson 350 (O. H. V. s. v.) .	70	14	36,80	50,80	30
Guzzi N. 500	88	15	49,20	64,20	109	New Hudson 500 cme.	79,7	15	42,55	57,55	65
Guzzi 4 V.	88	15	54,10	69,10	97	New Hudson	85	15	45,80	60,80	80
Harley Davidson 350	73	14	38,35	52,35	35	New Imperial (O. H. V. 350) .	74	14	39,55	53,55	28
Harley Davidson 2 cil. (1000)	84,1	30	94,30	124,30	2	New Imperial (500 V. lat.) .	83,9	15	46,25	61,25	72
Harley Davidson 2 cil. (1200)	86,97	30	94,30	124,30	109	Norton	79	15	42,45	57,45	65
Harley Davidson (2 cil.) . .	69,85	28	80,20	108,20	18	N. S. U.	67	14	35,10	49,10	41
Harley Davidson 350 (V. lat.)	73	14	40,05	54,05	36	N. S. U.	80	15	46,40	61,40	168
Harley Davidson 1000 (2 cil.)	84,1	30	90,10	120,10	2	P. M. Panter	84,1	15	44,30	59,30	72
Harley Davidson 1200 (2 cil.)	86,96	30	94,90	124,90	80	Piazza	57	14	32,60	46,60	45
H. R. D. 500 O. H. V.	84	15	51,25	66,25	72 sp.	Raleigh 250	60	14	32,30	46,30	49
Indian Prince	69,85	14	39,10	53,10	1	Raleigh 1 C. (Valv. lat.) . .	71	14	40,70	54,70	87
Indian Scout (2 cil.)	69,85	28	78,20	106,20	1	Raleigh 500 O. H. V.	79	15	42,55	57,55	65
Indian Standard (2 cil.) . .	79,37	30	86,10	116,10	3	Rudge 500 (O. H. V. Astler)	85	15	44,30	59,30	51
Indian Chief (2 cil.)	79,37	30	86,10	116,10	3	Rudge 350	70	14	40,10	54,10	82
Jap. O. H. V. 175	53	13	33,20	46,20	150 alz	Rudge Witworth 500 O. H. V.	85	15	46,40	61,40	72
Jap. Valv. lat.	55	13	32,70	45,70	23	Sarolea 350	75	14	40,65	54,65	21
Jap. 2 cil.	70	28	78,20	106,20	87	Sarolea 500 (Valv. lat.) 1925 .	80,5	15	42,80	57,80	0
Jap. 350 O. H. V. tipo Sport	74	14	39,45	53,45	28	Stucchi (2 cil.)	74	28	76,40	104,40	28
Jap. 175 cme.	60	14	33,70	47,70	40	Sumbeam	70	14	39,10	53,10	87
Jap. 350 cme.	70	14	42,40	56,40	53	Sumbeam 500 corsa	80	15	44,40	59,40	65
Jap. 500 cme.	85,7	15	46,30	61,30	51	Sumbeam 500 sport (V. lat.) .	77	15	41,15	56,15	38
K. 350	70	14	40,70	54,70	118	Triumph (O. H. V.)	80	15	44,20	59,20	65
K. compresso	80	15	44,50	59,50	0	Triumph (N. P.)	84,1	15	47,70	62,70	80
Ladetto 2 tempi)	52	13	32 —	45 —	93	Velocette	74	14	45,50	59,50	74 sp.
Ladetto O. H. V.	58	14	34,25	48,25	105	Villiers 175 cme.	57,15	14	31,45	45,45	103
Ladetto e Blatto O. H. V. . .	58	14	34,25	48,25	105	Zurcher	65	14	42 —	56 —	73 A

Vedi annotazione a pagina 32.

PER I NOSTRI CLIENTI ESTERI CHE HANNO LE MISURE ESPRESSE IN POLLCI DIAMO PER COMODITÀ
LA SEGUENTE TABELLA DELLA

Riduzione di pollici inglesi in millimetri

Pollici	0"	1"	2"	3"	4"	5"	6"
0	0.0000	25.3995	50.7990	76.1986	101.598	126.998	152.397
1/64	0.3968	25.7964	51.1959	76.5954	101.995	127.394	152.794
1/32	0.7937	26.1932	51.5928	76.9923	102.391	127.791	153.190
3/64	1.1906	26.5901	51.9896	77.3892	102.788	128.188	153.588
1/16	1.5874	26.9870	52.3865	77.7860	103.185	128.585	153.984
5/64	1.9843	27.3838	52.7834	78.1829	103.582	128.982	154.381
3/32	2.3812	27.7807	53.1802	78.5798	103.979	129.378	154.778
7/64	2.7780	28.1776	53.5771	78.9766	104.376	129.775	155.175
1/8	3.1749	28.5744	53.9740	79.3735	104.773	130.172	155.572
9/64	3.5718	28.9713	54.3708	79.7704	105.169	130.569	155.969
5/32	3.9686	29.3682	54.7677	80.1672	105.566	130.966	156.365
11/64	4.3655	29.7650	55.1646	80.5641	105.963	131.363	156.762
3/16	4.7624	30.1619	55.5614	80.9610	106.360	131.760	157.159
13/64	5.1592	30.5588	55.9583	81.3579	106.757	132.156	157.556
7/32	5.5561	30.9556	56.3552	81.7547	107.154	132.553	157.953
15/64	5.9530	31.3525	56.7520	82.1516	107.551	132.950	158.350
1/4	6.3498	31.7494	57.1489	82.5485	107.948	133.347	158.747
17/64	6.7467	32.1462	57.5458	82.9453	108.344	133.744	159.143
9/32	7.1436	32.5431	57.9426	83.3422	108.741	134.141	159.540
19/64	7.5404	32.9400	58.3395	83.7391	109.138	134.538	159.937
5/16	7.9373	33.3368	58.7364	84.1359	109.535	134.935	160.334
21/64	8.3342	33.7337	59.1333	84.5328	109.932	135.331	160.731
11/32	8.7310	34.1306	59.5301	84.9297	110.329	135.728	161.128
23/64	9.1279	34.5274	59.9270	85.3265	110.726	136.125	161.525
3/8	9.5248	34.9243	60.3239	85.7234	111.122	136.522	161.922
25/64	9.9216	35.3212	60.7207	86.1203	111.529	136.919	162.318
13/32	10.3185	35.7180	61.1176	86.5171	111.916	137.316	162.715
27/64	10.7154	36.1149	61.5145	86.9140	112.313	137.713	163.112
7/16	11.1122	36.5118	61.9113	87.3109	112.710	138.109	163.509
29/64	11.5091	36.9087	62.3082	87.7077	113.107	138.506	163.906
15/32	11.9060	37.3055	62.7051	88.1046	113.504	138.903	164.303
31/64	12.3029	37.7024	63.1019	88.5015	113.901	139.300	164.700

Pollici	0"	1"	2"	3"	4"	5"	6"
1/2	12.6997	38.0993	63.4988	88.8983	114.297	139.697	165.097
33/64	13.0966	38.4951	63.8957	89.2952	114.694	140.094	165.493
17/32	13.4934	38.8930	64.2925	89.6921	115.091	140.491	165.890
35/64	13.8903	39.2899	64.6894	90.0890	115.489	140.888	166.287
9/16	14.2872	39.6867	65.0863	90.4858	115.885	141.284	166.684
37/64	14.6841	40.0836	65.4831	90.8827	116.282	141.681	167.081
19/32	15.0809	40.4805	65.8800	92.2795	116.679	142.078	167.478
39/64	15.4778	40.8773	66.2769	91.6764	117.075	142.475	167.875
5/8	15.8747	41.2742	66.6737	92.0733	117.472	142.872	168.271
41/64	16.2715	41.6711	67.0706	92.4701	117.869	143.269	168.668
21/32	16.6684	42.0679	67.4675	92.8670	118.266	143.666	169.065
43/64	17.0653	42.4648	67.8643	93.2639	118.663	144.063	169.462
11/16	17.4621	42.8617	68.2612	93.6608	119.060	144.459	169.859
45/64	17.8590	43.2585	69.6581	94.0576	119.457	144.856	170.256
23/32	18.2559	43.6554	69.0549	94.4545	119.854	145.253	170.653
47/64	18.6527	44.0523	69.4518	94.8513	120.250	145.650	171.050
3/4	19.0496	44.4491	69.8487	95.2482	120.647	146.047	171.446
49/64	19.4465	44.8460	70.2455	95.6451	121.044	146.444	171.843
25/32	19.8433	45.2429	70.6424	96.0419	121.441	146.841	172.240
51/64	20.2402	45.6397	71.0393	96.4398	121.838	147.237	172.637
13/16	20.6371	46.0366	71.4362	96.8357	122.235	147.634	173.034
53/64	21.0339	46.4335	71.8330	97.2326	122.632	148.031	173.431
27/32	21.4308	46.8303	72.2299	97.6294	123.029	148.428	173.828
55/64	21.8277	47.2272	72.6267	98.0263	123.425	148.825	174.224
7/8	22.2245	47.6241	73.0236	98.4232	123.822	149.222	174.621
57/64	22.6214	48.0209	73.4205	98.8200	124.219	149.619	175.018
29/32	23.0183	48.4178	73.8173	99.2169	124.616	150.016	175.415
59/64	23.4151	48.8147	74.2142	99.6137	125.013	150.412	175.812
15/16	23.8120	49.2116	74.6111	100.011	125.410	150.809	176.209
61/64	24.2089	49.6084	75.0080	100.408	125.807	151.206	176.606
31/32	24.6057	50.0053	75.4048	100.804	126.203	151.603	177.003
63/64	25.0026	50.4021	75.8017	101.201	126.600	152.000	177.399

© 2000 by the Board of
Trinity University

— Arti Grafiche —
Ditta FRATELLI POZZO
— TORINO —