

*Industria Nazionale Carburatori*

**DELLORTO**



---

Catalogo N.° 410 - Agosto 1937

---

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)



*Industria Nazionale Carburatori*

**DELLORTO**



---

Catalogo N.° 410 - Agosto 1937

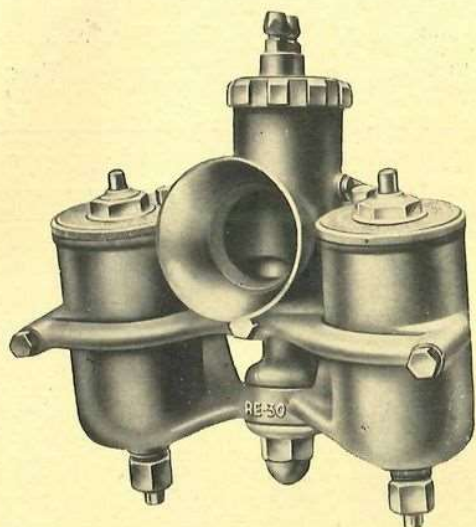
---

[www.fpww.it](http://www.fpww.it)



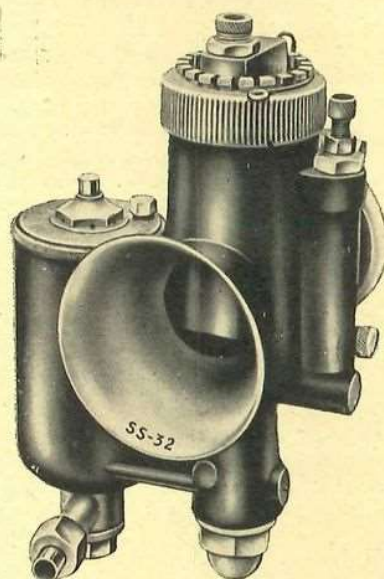
## CARBURATORE SPECIALE con CORETTORE

PER MOTO SUPER SPORT E DA CORSA

SERIE **SS.**

## CARBURATORE A DOPPIA VASCHETTA

PER PISTA E FUORI STRADA

SERIE **REF.**IL CARBURATORE «DELLORTO» Serie R.

- è completamente automatico, a due comandi. Un comando per l'apertura del gas, ed uno per il dispositivo di partenza. La messa a punto di questo tipo di carburatore è delle più facili, ed alla portata anche del più inesperto motociclista. L'uso di esso non richiede speciali accorgimenti, e non necessita di manutenzioni di sorta. Essendo **costruito in una speciale lega** ad alta resistenza, il suo funzionamento è perfetto per una durata illimitata, poichè i suoi organi in movimento, non sono soggetti ad un facile logorio. Viene costruito in diversi tipi e quindi può essere montato su qualsiasi motore mono o bicilindrico, avente una cilindrata fra i 75 e 1200 cm.<sup>3</sup> Il carburatore «Dellorto» compendia in sè i seguenti requisiti richiesti dalle odierne esigenze del motociclismo:

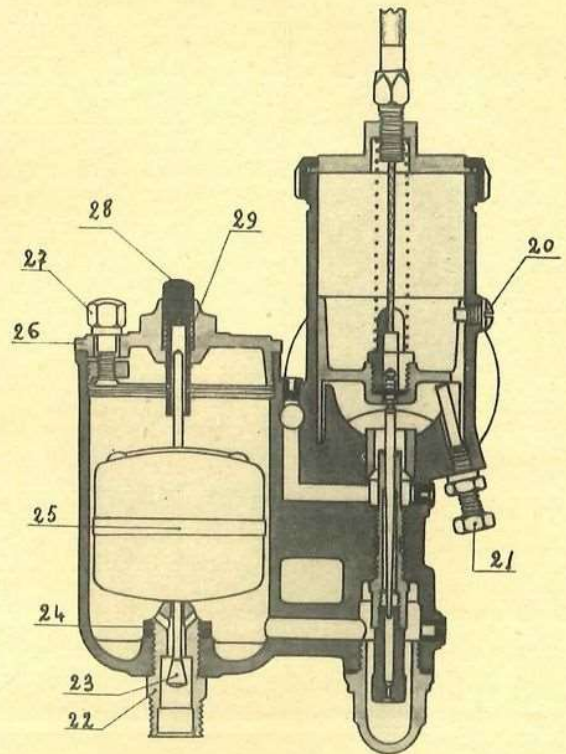
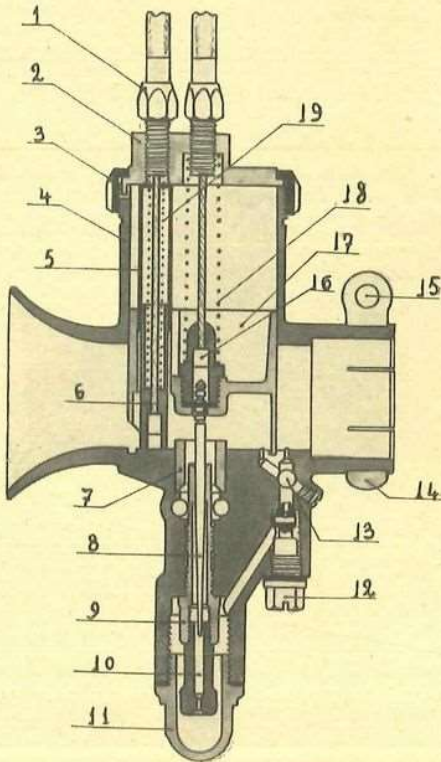
ALIMENTAZIONE PERFETTA - PARTENZA IMMEDIATA

RIPRESA ISTANTANEA - RENDIMENTO INSUPERABILE - ECONOMIA

e risponde pienamente alla necessità di alimentazione dei moderni motori ad alto regime.

- **Alimentazione perfetta.** — Una costante ed automatica dosatura della miscela alle varie aperture del comando del gas, è stata raggiunta facendo variare proporzionalmente all'apertura del pistone di strozzamento, la depressione sul getto principale della benzina, e la sezione di passaggio di quest'ultima. Infatti una speciale forma data alla valvola gas (17) viene a creare sopra al polverizzatore del getto principale una campana manometrica variante nel proprio valore, col variare dell'apertura del gas; mentre contemporaneamente uno spillo conico (8) immerso nel polverizzatore varia la sezione di passaggio della benzina erogata dal getto principale (10). Siccome queste due funzioni regolatrici si esplicano in modo continuo e graduale, così la dosatura della miscela è assolutamente perfetta ai varii regimi del motore.
- **Partenza immediata da freddo.** — Uno speciale comando agisce su di un tegolo (6) che scorrendo entro la valvola gas, permette di ridurre la sezione di passaggio dell'aria ad un valore tale da arricchire sensibilmente il titolo della miscela al basso regime, acconsentendo al motore una immediata partenza da freddo.
- **Ripresa istantanea** e senza esitazioni, è assicurata da un'apposita cavità contenente una riserva di benzina che arricchisce momentaneamente la miscela all'atto della accelerazione brusca del motore.
- **Rendimento ed economia.** — Data la eccessiva sensibilità ed adattabilità di questo carburatore che offre ad ogni regime una dosatura costante e perfetta, ne deriva logicamente un alto rendimento di una sensibile economia nel consumo di carburante.

SEZIONI DEL CARBURATORE Serie «M»



NOMENCLATURA

- 1 Vite registro cavo
- 2 Coperchio camera miscela
- 3 Ghiera coperchio camera miscela
- 4 Corpo camera miscela
- 5 Astuccio di guida tegolo
- 6 Tegolo di strozzamento
- 7 Ugello fisso sul diffusore
- 8 Spillo conico
- 9 Polverizzatore portagetto
- 10 Getto del massimo
- 11 Tappo pozzetto getto massimo
- 12 Getto del minimo
- 13 Passaggio d'aria minimo
- 14 Morsetto a collare
- 15 Vite serraggio morsetto
- 16 Nipples a vite per cavo gas
- 17 Valvola gas
- 18 Molla antagonista valvola gas
- 19 » » tegolo
- 20 Vite di guida valvola gas
- 21 Vite con dado registro chiusura valvola
- 22 Sede astina conica
- 23 Astina conica
- 24 Dado bloccaggio sede vaschetta
- 25 Galleggiante
- 26 Coperchio vaschetta
- 27 Vite di bloccaggio coperchio
- 28 Pernietto agitatore
- 29 Molla pressione agitatore



Carburatore Serie Monoblocco

Tipi MC - MCS - MD

www.rpw.it

## Pregi del nuovo tipo di Carburatore Serie «M»

- I carburatori di questa nuova serie «denominata M» derivano dai precedenti della serie R a vaschetta staccata.
- Il loro funzionamento è fondato sullo stesso principio, e la differenza consiste solo nella costruzione meccanica. Le parti accessorie sono perciò intercambiabili con quelle dei carburatori della serie R ed S, di pari tipo.
- Attraverso le innumerevoli prove, eseguite dai n/s. tecnici, presso le più importanti Case costruttrici di Motocicli Nazionali, è emersa la necessità, di rendere insensibile al massimo grado, il Carburatore, alle vibrazioni, specialmente accentuantesi sui moderni tipi di motori, ad elevati rapporti di compressione ed alta potenza.
- Abbiamo perciò studiata questa nuova serie di Carburatori Monoblocco, aventi le seguenti caratteristiche:
  - 1°) Corpo camera miscela e vaschetta in lega speciale antifrizione e malleabile, costruito in un sol pezzo, con conseguente impossibilità di vibrazioni della vaschetta, che recherebbero disturbi all'alimentazione.
  - 2°) Carburatore costruito in lega, a bassa conduttività di calore, col vantaggio di avere una dosatura costante, e non influenzata dal riscaldamento del motore.
  - 3°) Praticità e semplicità di verifica dei getti, massimo e minimo, senza necessità di dover smontare il Carburatore, o staccare la vaschetta.
  - 4°) Maggiore leggerezza, e solidità pari, se non superiore ai Carburatori della normale serie R.
  - 5°) Fusione speciale a pressione, che garantisce una tenuta perfetta, ed una assoluta costanza nella produzione.
- A conferma dei vantaggi sopra descritti, basti accennare l'indiscussa e meritata preferenza, accordataci dalle più importanti Case costruttrici di motocicli, che non hanno esitato ad adottarlo in serie, su macchine civili e **Militari**.
- Possiamo quindi vantare l'aggiunta di questo **nuovo tipo di carburatore** alla già completa gamma della serie R ed S, e lo consigliamo a chiunque lo voglia sostituire, od adottare, in luogo dei comuni tipi a vaschetta staccata.

## ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO E LA MESSA A PUNTO

- **Installazione.** — Osservare che il carburatore sia montato verticalmente, e con la vaschetta preferibilmente spostata in avanti, rispetto al corpo del carburatore. Osservare che non vi siano trafileggi di aria, nella congiunzione del carburatore col condotto del motore, e che i cavi di comando siano stesi bene senza curve brusche. Accertarsi che la benzina arrivi in quantità sufficiente attraverso una tubazione ben sistemata e non forzata in posizione.
- **Messa in moto.** — Aprire il rubinetto della benzina e chiudere la leva del dispositivo di partenza; aprire per 1/4 circa della sua corsa la leva del gas. Appena il motore si sarà avviato, aprire per tutta la sua corsa la leva del dispositivo di partenza, che non verrà più usata. A motore caldo non si dovrà viceversa mai invasare il carburatore e tanto meno chiudere la leva del dispositivo di partenza per evitare che una miscela troppo ricca ingolfi il motore rendendo la partenza difficile.
- **Regolazione del minimo.** — La regolazione del minimo si deve effettuare sempre a motore caldo. Un'apposita vite posta lateralmente ed inclinata verso l'interno del cilindro ove scorre la valvola gas, regola la chiusura di quest'ultima in modo da poter far variare a volontà il passaggio della miscela necessaria alla marcia del motore a ralenti. Una vite laterale regola invece il titolo della miscela che si forma all'uscita del getto del minimo. Avvitando questa vite nella sua sede la miscela si arricchisce e viceversa. Se una volta regolato il minimo, aprendo il comando del gas il motore si spegnesse, è indizio di miscela troppo povera al minimo e si dovrà stringere la vite dell'aria. Se viceversa il motore durante la marcia al minimo ha tendenza a galoppare significa che la miscela è troppo ricca e si dovrà allentare un poco la vite dell'aria.
- **Regolazione del massimo.** — Il controllo della registrazione a piena ammissione, si ottiene accelerando a vuoto il motore, ed avvertendo un passaggio regolare, una pronta ripresa, priva di ritorni di fiamma, o di perdita di colpi. Se a circa un quarto di apertura del comando del gas, si avvertissero dei ritorni di fiamma (indizio di miscela magra) è necessario innalzare di una posizione l'ago conico. Viceversa se alla stessa apertura di un quarto circa del comando, il motore dovesse avere una marcia irregolare con perdita di colpi, (indizio di miscela troppo ricca), è necessario abbassare di una posizione l'ago conico. Per fare tale operazione basta svitare il raccordo che fissa il cavo al pistone di strozzamento, e spostare nella cava superiore od inferiore la chiavella di fissaggio dell'ago. Un altro coefficiente del funzionamento regolare del carburatore durante il passaggio del motore dal basso al medio regime è l'altezza dello squarcio del pistone di strozzamento.
- I Carburatori che la nostra Ditta fornisce, per determinati tipi di motocicli, sono già tarati, e difficilmente richiedono delle regolazioni diverse, da quelle contemplate nell'apposita tabella, a pagina 10 del presente catalogo.

### PRODOTTO NAZIONALE DI CLASSE

||||| che ha conquistato il Mercato, e la fiducia delle più importanti Case costruttrici, raggiungendo in pochi anni la perfezione ed il record di diffusione.

### ADOTTATO IN SERIE DALLE CASE SOTTO SPECIFICATE

Per forniture Civili e Militari

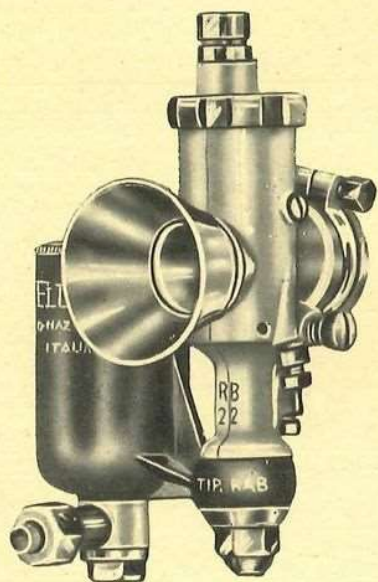
|||||

**Benelli - Bianchi**  
**Della-Ferrera**  
**Gilera - Guzzi**  
**Mas - Sertum**



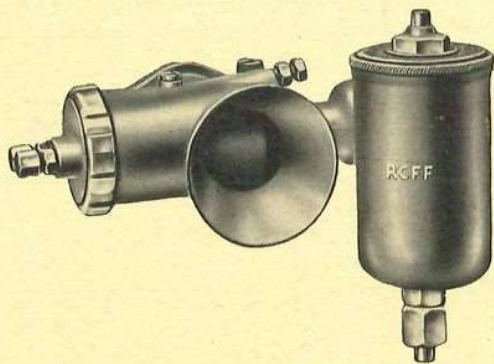
## TABELLA PER LA SCELTA DEL CARBURATORE

appropriato alla Cilindrata del motore, con specifica delle misure di attacco e diffusore



### SERIE VERTICALE

RA - RAF - RB - RBF  
RC - RCF - RD - RDF  
SB - SBF - SC - SCF



### SERIE ORIZZONTALE

RBFF - RCFF - RDFF

Tipo Carburatore	Corpo	Misure Attacchi	Diffusore	Cilindrata
<b>T2.</b>	Verticale	Collare da 22 e 25,4	13-14-15-16	da 75 a 125
<b>RA</b>	" "	" " 25,4	17-18-20	da 175 a 220 VL.VT - VL
<b>RAF</b>				
<b>RB</b>	" "	Collare da 25,4 o 28,6	20-21-22-23	da 250 a 350 VL.VT - VL
<b>RBF</b>	" "	Flangia normale		
<b>RBFF</b>	Orizzontale	{ Collare da 25,4 o 28,6 Flangia normale	24-25-26	da 350 a 500 VT - VL
<b>SB</b>	Verticale	Collare da 25,4 o 28,6		
<b>SBF</b>	" "	Flangia normale	27-28	da 500 a 600 VT - VT
<b>RC</b>	" "	Collare da 28,6 o 31,75		
<b>RCF</b>	" "	Flangia normale	30-31	500 VTSS
<b>RCFF</b>	Orizzontale	{ Collare da 31,75 Flangia normale		
<b>RD</b>	Verticale	Collare da 31,75	24	da 250 a 350 VTS - VT
<b>RDF</b>	" "	Flangia normale		
<b>RDFF</b>	Orizzontale	{ Collare da 31,75 Flangia normale	25	500 VL
<b>REF</b>	Verticale	" "		
<b>SC</b>	" "	Collare da 28,6 o 31,75	27-28,5	500 VTS - VTSS
<b>SCF</b>	" "	Flangia normale		
<b>MC</b>	" "	Collare da 28,6 o 31,75	30-32	250-350-500 Corsa
<b>MCS</b>	" "	" " " "		
<b>MD</b>	" "	" " — "	30-32	250-350-500 Corsa
<b>SS</b>	" "	" " — "		
<b>SSF</b>	" "	Flangia normale		

La sigla VL. significa: Motore normale a valvole laterali  
 » » VT. » » » » in testa  
 » » VTS. » » sport » » »  
 » » VTSS. » » super sport » » »

**Nelle richieste,** indicare se il Carburatore dev'essere verticale od orizzontale, come pure il tipo di attacco e misura dello stesso, specificato nell'apposita colonna. Ciò naturalmente pure per macchine Estere, e di vecchia costruzione, mentre per quelle Nazionali moderne, basta indicare la Marca, il tipo, e l'anno di fabbricazione.

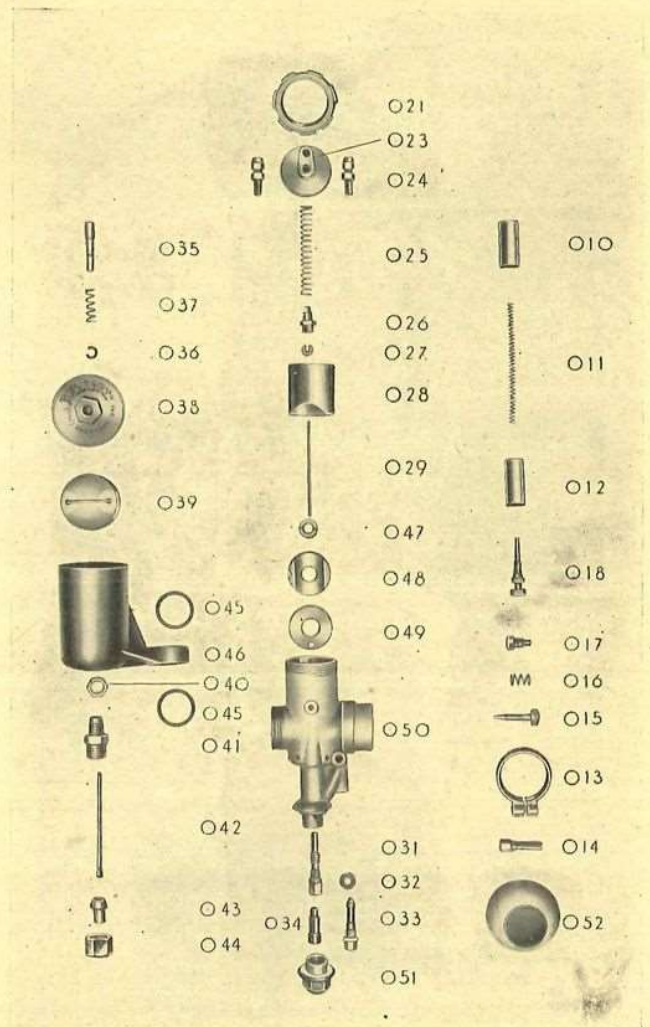
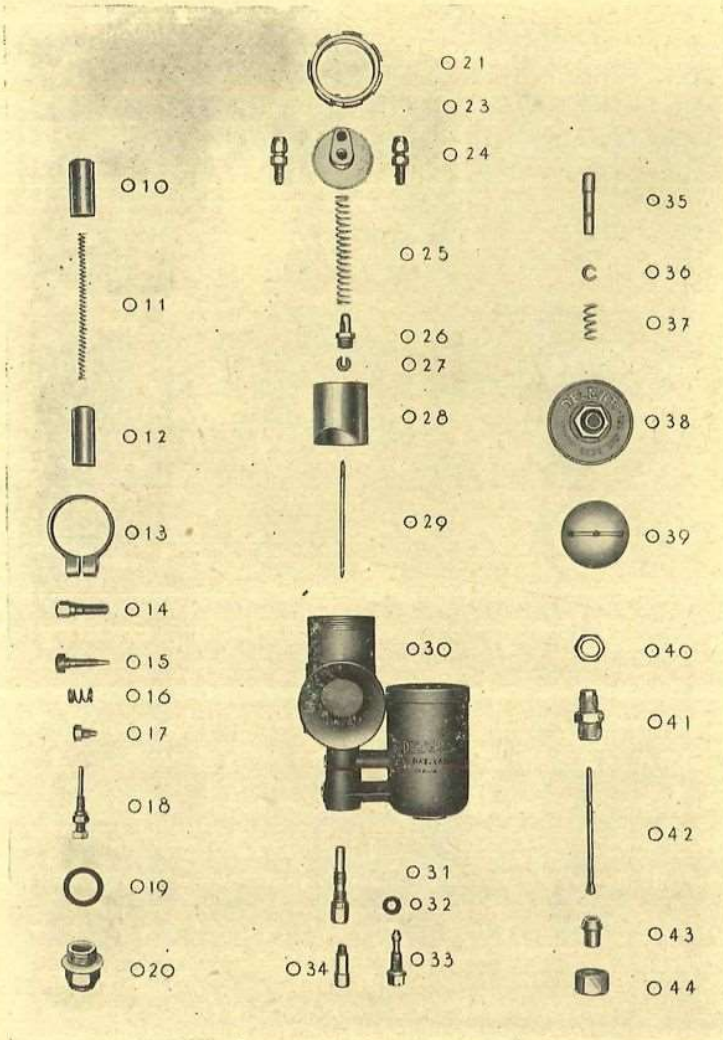
**NB.** - Per motori a 2 tempi, non specificati nella presente tabella, indicare la cilindrata, il tipo di attacco, e la Marca del motore.

**TABELLA DEL CARBURATORE SMONTATO**

riferentesi ai tipi monoblocco, specificati  
nella colonna N. **3**

**TABELLA DEL CARBURATORE SMONTATO**

riferentesi ai tipi a vaschetta staccata, specificati  
nella colonna N. **1 e 2**



Numerazione progressiva per la scelta dei pezzi di ricambio

Num. Tabelle	NOMENCLATURA	Per Moto da 175 a 350		Per Moto da 350 a 600 cmc.	
		Serie con vaschetta staccata orientabile		Serie Monoblocco	
		RA - RAF RB - RBF - RBFF SB - SBF	<b>1</b>	RC - RCF - RCFF RD - RDF - RDFF REF - SC - SCF	<b>2</b>
010	Astuccio di guida tegolo di strozzamento	Tipo Unico		Tipo Unico	
011	Molla antagonista	» »		» »	
012	Tegolo di strozzamento	» »		» »	
013	Morsetto a collare	Diam. int. 30 o 40		Diam. int. 34 o 37	
014	Vite serraggio morsetto	Tipo Unico		Tipo Unico	
015	Vite dosatura aria minimo	» »		» »	
016	Molla antagonista per detta	» »		» »	
017	Vite di guida valvola gas	» »		» »	
018	Vite con dado registro chiusura valvola	» »		» »	

www.ofp.wol.it

Num. Tabelle	NOMENCLATURA	Per Moto da 175 a 350		Per Moto da 350 a 600 cmc.		
		Serie con vaschetta		staccata orientabile		Serie Monoblocco
		RA - RAF RB - RBF - RBFF SB - SBF	<b>1</b>	RC - RCF - RCFF RD - RDF - RDFF RE - SC - SCF	<b>2</b>	MC - MCS - MD
019	Guarnizione tappo getto massimo	—	—	—	—	Tipo Unico
020	Tappo pozzetto getto massimo	—	—	—	—	» »
021	Ghiera coperchio camera miscela	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	» »
023	Coperchio camera miscela	» »	» »	» »	» »	» »
024	Vite registro cavi con dado	» »	» »	» »	» »	» »
025	Molla antagonista valvola gas	» »	» »	» »	» »	» »
026	Nipples a vite per cavo gas	» »	» »	» »	» »	» »
027	Chiavella fissaggio spillo conico	» »	» »	» »	» »	» »
028	Valvola gas	N. 60 - 70 - 80	N. 60 - 70 - 85	N. 60 - 70 - 85	N. 60 - 70 - 85	N. 60 - 70 - 85
029	Spillo conico	N. 1 - 2	N. 3 - 5 - 6	N. 3 - 5 - 6	N. 3 - 5 - 6	N. 3 - 5
030	Monoblocco camera miscela vaschetta	—	—	—	—	Vaschetta <sup>sinistra</sup> <sub>destra</sub>
031	Polverizzatore portagetto massimo	N. 268 - 270	N. 1 268-270-273-275	N. 1 268-270-273-275	N. 270 - 273 - 275	N. 270 - 273 - 275
032	Guarnizione portagetto minimo	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico
033	Getto minimo (dal N. 45 al 55)	» »	» »	» »	» »	» »
034	Getto massimo (dal N. 60 al 190)	» »	» »	» »	» »	» »
035	Pernietto agitatore	» »	» »	» »	» »	» »
036	Anellino fissaggio detto	» »	» »	» »	» »	» »
037	Molletta pressione detto	» »	» »	» »	» »	» »
038	Coperchio vaschetta	{ Con entr. benz. Senza » »	Con entrata benz. Senza » »	Con entrata benz. Senza » »	Con entrata benz. Senza » »	Con entrata benz. Senza » »
039	Galleggiante	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico
040	Dado bloccaggio sede vaschetta	» »	» »	» »	» »	» »
041	Sede astina conica	» »	» »	» »	» »	» »
042	Astina conica	N. 45 o 47	N. 52 o 55	N. 52 o 55	N. 52 o 55	N. 55
043	Raccordo tubazione benzina	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico
044	Dado fissaggio raccordo	» »	» »	» »	» »	» »
045	Guarnizione, sede unione corpo vaschetta	» »	» »	» »	» »	» »
046	Vaschetta a livello costante	{ con entr. benz. dal fondo o dal coper. Tipo 085 - 086	con entrata benz. dal fondo o dal coper. Tipo 085 - 086 - 087	con entrata benz. dal fondo o dal coper. Tipo 085 - 086 - 087	con entrata benz. dal fondo o dal coper. Tipo 085 - 086 - 087	—
047	Ugello a vite fissaggio diffusore	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	—
048	Diffusore	N. 18-19-20-21-22-23	N. 24-25-26-27-28-30	N. 24-25-26-27-28-30	N. 24-25-26-27-28-30	—
049	Guarnizione per detto	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	—
050	Corpo camera miscela	{ imb. da 25,4 o 28,6 Flangia vert. od orizz. grande o picc.	imb. da 28,6 o 31,7 Flangia vert. od orizz. grande o picc.	imb. da 28,6 o 31,7 Flangia vert. od orizz. grande o picc.	imb. da 28,6 o 31,7 Flangia vert. od orizz. grande o picc.	—
051	Tappo unione corpo vaschetta	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	Tipo Unico	—
052	Cornetto presa d'aria	Filetto diam. 27	Filet. diam. 32 o 35	Filet. diam. 32 o 35	Filet. diam. 32 o 35	—

**N.B.** - Per facilitare l'ordinazione dei ricambi di Carburatori «DELLORTO», indicare il numero del pezzo illustrato sulle tabelle, ed aggiungere il numero che contrassegna la Serie del Carburatore **1 2 3**, se per pezzi di «Tipo Unico», mentre per i pezzi con una numerazione propria, come i getti, la valvola gas, il polverizzatore, ecc.; indicare il numero impresso sul pezzo.

## TABELLA DELLE REGOLAZIONI

adottate di serie, e che si consigliano per ogni tipo di carburatore, classificato per cilindrata e caratteristica di motore

CARATTERISTICHE del MOTORE		TIPO			MESSA A PUNTO					
		Serie 'M,	Serie 'S,	Serie 'R,	Numero Valvola	Numero Polverizz.	N. Getto Massimo	N. Getto Minimo	Num. Spillo	Posiz. Spillo
175 cc.	Valvole laterali	—	—	<b>RA - 18 *</b>	70	270	70	45	1	3a
» cc.	» in testa	—	—	<b>RA - 18 *</b>	70	270	75	45	1	3a
		—	—	<b>RA - 20 *</b>	70	270	80	45	1	3a
220 cc.	Valvole laterali	—	—	<b>RA - 18 *</b>	70	270	75	45	1	3a
» cc.	» in testa	—	—	<b>RA - 20 *</b>	70	270	80	45	1	3a
		—	—	<b>RA - 21 *</b>	70	270	85	45	2	3a
250 cc.	Valvole laterali	—	—	<b>RA - 20 *</b>	70	270	85	45	1	3a
» cc.	» in testa	—	<b>SB - 22</b>	—	70	268	100 : 105	45	2	2a
		—	—	<b>RB - 22 *</b>	70	270	85 : 90	45	2	3a
» cc.	» » Sport	—	<b>SC - 24</b>	—	85	1'268	105 : 110	50	6	5a
350 cc.	Valvole laterali	—	—	<b>RB - 21</b>	70	270	85	45	2	3a
» cc.	» in testa	—	<b>SC - 24 *</b>	—	85	1'268	105 : 110	50	6	5a
		—	—	<b>RC - 24 *</b>	70	270	90 : 95	50	3	3a
» cc.	» » Super-Sport	<b>MC - MCS * 25</b>	—	<b>RC - 25 *</b>	70	270	105 : 110	50	5	3a
500 cc.	Valvole laterali	—	—	<b>RC - 24 *</b>	70	270	100	50	3	3a
» cc.	» » Sport	<b>MC-MCS 25</b>	—	<b>RC - 25 *</b>	70	270	105 : 110	50	5	3a
		—	—	<b>RC - 26 *</b>	70	270	105	50	3	3a
» cc.	» in testa	—	—	<b>RD - 27 *</b>	70	270	118 : 120	50	5	3a
		<b>MD - 27</b>	—	<b>RD - 28 *</b>	70	270	118 : 120	50	3	3a
» cc.	» » Sport	<b>MD - 28,5</b>	—	<b>RD - 28 *</b>	70	2'270	118 : 120	50	3	3a
		—	—	<b>RD - 28 *</b>	70	2'270	122 : 128	50	5	3a
500 cc.	Valvole in testa Super-Sport	—	—	<b>REF - 30</b>	70	270 (2.273)	120 : 125	50	3	3a
» cc.	» » » » »	—	—	<b>REF - 31</b>	70	270 (2.273)	125 : 130	50	3	3a
250 cc.	Tipi corsa	—	—	<b>SS - 30</b>	Le regolazioni vengono prescritte, in base ai dati di motore ed all'indicazione del carburante usato: Dinamin - Benzina Benzolo - Alcool.					
350 cc.	» »	—	—	<b>SS - 30</b>						
500 cc.	» »	—	—	<b>SS - 32</b>						

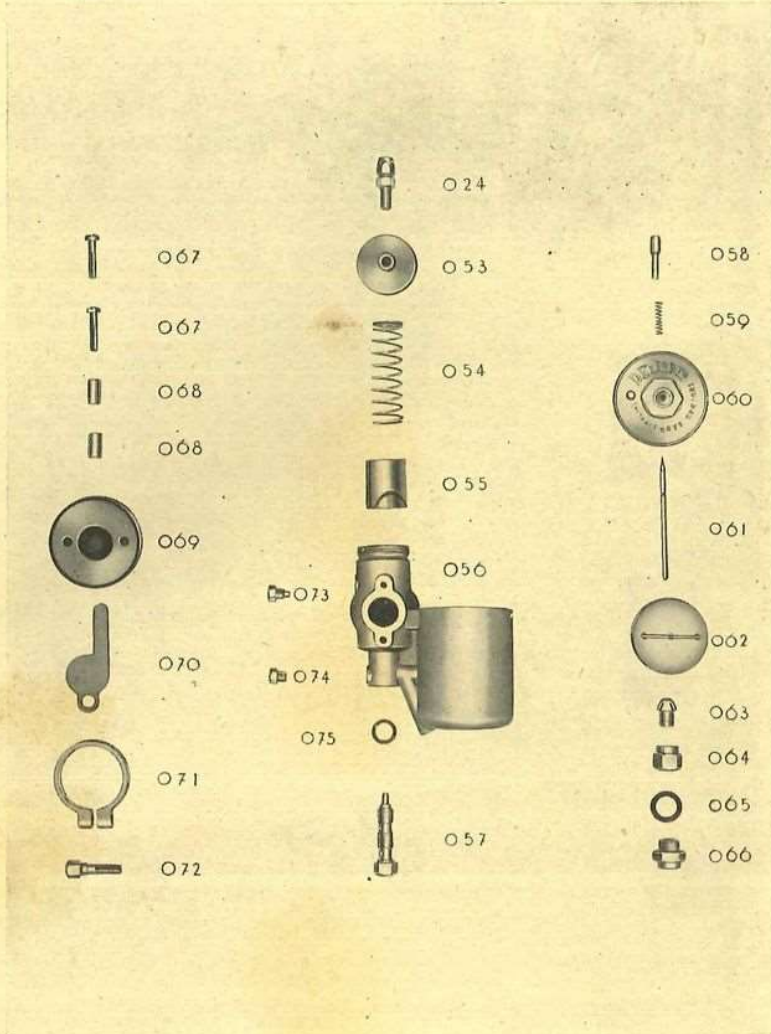
**Osservazioni** - Questi dati sono validi per carburatori con corpo verticale od orizzontale, con attacco al motore a collare od a flangia. Le regolazioni indicate in tabella sono passibili di varianti, consistenti nella sostituzione del getto del massimo con altro, di numero superiore od inferiore, e nell'ancoraggio dello spillo ad una posizione più alta o più bassa, secondo delle necessità che si riscontrano, durante la messa a punto, come è spiegato nelle nostre istruzioni (pag. 6 del presente catalogo).

I tipi più in uso e che danno il miglior rendimento, adattandosi con pieno successo alle diverse caratteristiche dei motori della stessa cilindrata, sono quelli segnati con l'asterisco (\*). Consigliamo perciò di preferirli nella maggioranza dei casi.

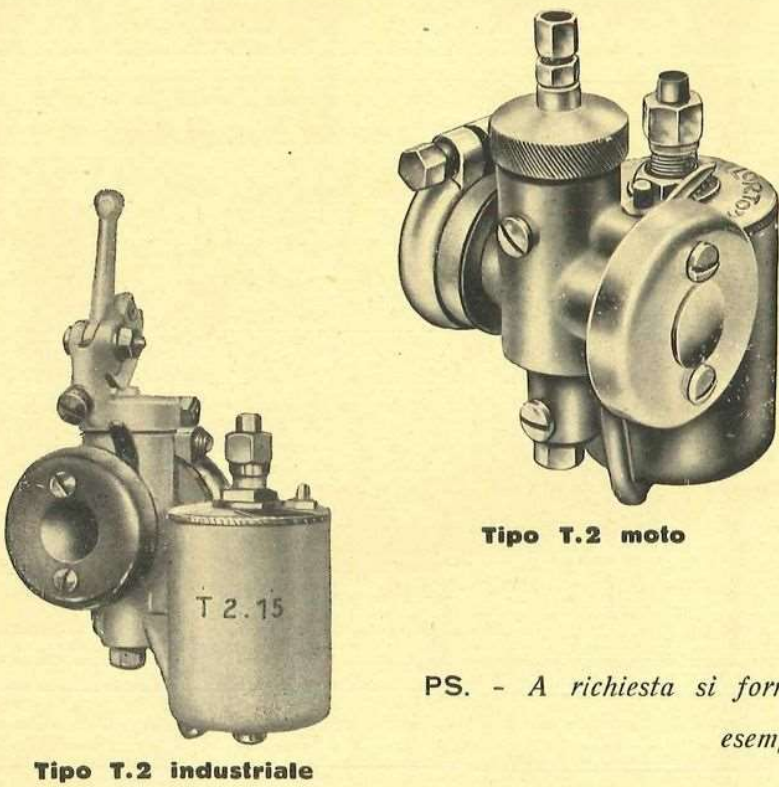
Si tenga presente che adottando l'epuratore d'aria, va ridotto convenientemente il getto del massimo di 5 o 10 numeri.

Per le moto a due tempi indicarci la cilindrata e la marca di motore.

Tabella pezzi staccati del "Carburatore T.2,,



Num.	DENOMINAZIONE	Tipo
024	Vite registro cavi con dado . . .	Tipo unico
053	Coperchio camera miscela . . .	Per cavo flessibile Con supporto leva
054	Molla per valvola gas . . .	
055	Valvola gas . . .	Tipo unico
056	Corpo completo monoblocco . . .	Squarcio 7 diam. 13-14-15-16
057	Getto in 2 elementi . . .	Polverizat. getto
058	Agitatore galleggiante . . .	
059	Molla per detto . . .	Tipo unico
060	Coperchio vaschetta . . .	»
061	Astina conica . . .	»
062	Galleggiante . . .	»
063	Raccordo tubo benzina . . .	»
064	Dado fissaggio detto . . .	»
065	Guarnizione sede astina . . .	»
066	Sede astina conica . . .	»
067	Viti fissaggio presa d'aria . . .	»
068	Distanziatori . . .	»
069	Coperchio presa d'aria . . .	»
070	Farfalla starter . . .	Chiusa o Forata
071	Morsetto a collare . . .	Tipo unico
072	Vite serraggio morsetto . . .	»
073	Vite registro valvola gas . . .	»
074	Vite a tappo . . .	»
075	Guarnizione getto . . .	»



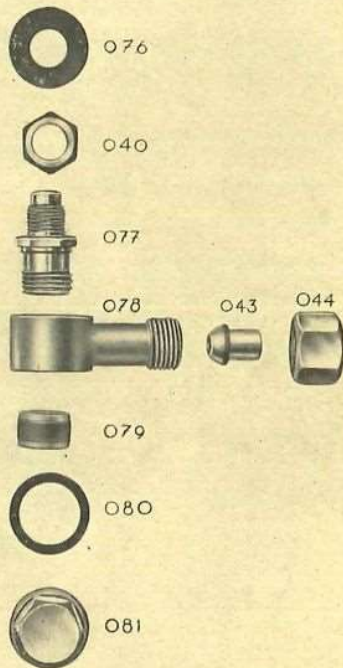
Il Carburatore "Serie T2,, monoblocco

adatto per motori a 2 e 4 tempi da 75 a 125 cmc. di cilindrata; per le sue caratteristiche, di assieme, semplici e ridotte, viene costruito, oltre che nei due tipi illustrati, anche per applicazioni speciali, con dispositivo sensibilissimo al regolatore di velocità, per motori accoppiati a dinamo, di vario uso.

PS. - A richiesta si forniscono disegni e preventivi, sottoponendo anche esemplari per le eventuali prove.

www.rpw.it

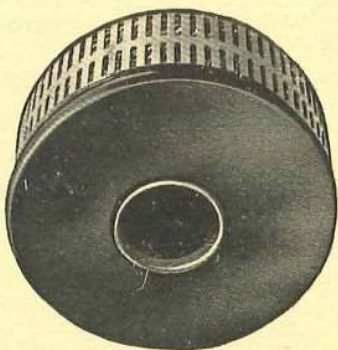
Pipetta filtro orientabile



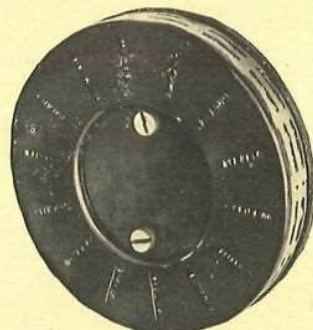
Num.	DENOMINAZIONE	Num.	DENOMINAZIONE
076	Guarnizion. alla vaschetta	080	Guarnizione tappo .
040	Dado serraggio sede .	081	Tappo con pozzetto .
077	Sede spec. astina conica	043	Raccordo tubo benzina .
078	Pipetta filtro orientabile	044	Dado fissaggio detto .
079	Retina filtro . . . . .		

Tipi vari di vaschette per Carburatori serie «R-S» ed Epuratori d'aria metallici

Num.	DENOMINAZIONE	Metallo	Per Carburat.
085	Vaschetta per Carbur. orizzontale	Bronzo	RBFF
085	» » » »	»	RCFF
086	» » » verticale	Lega Z	RA-RB-SB
086	» » » inclin. 12° 14°	»	RA-RB-SB
086	» » » » 12° 14°	Alluminio	RC-RD-SC
086	» » » verticale	»	RC-RD-SC
087	Doppia vaschetta verticale . . .	»	REF
087	» » » inclinata 12° 14°	»	REF
082	Supporto d'accoppiamento dette .	»	REF
083	Epuratore d'aria Carbur. serie R.	Metallico	Con att. filet.
084	» » » » M.	»	Con 2 vite fiss.



083



084

087

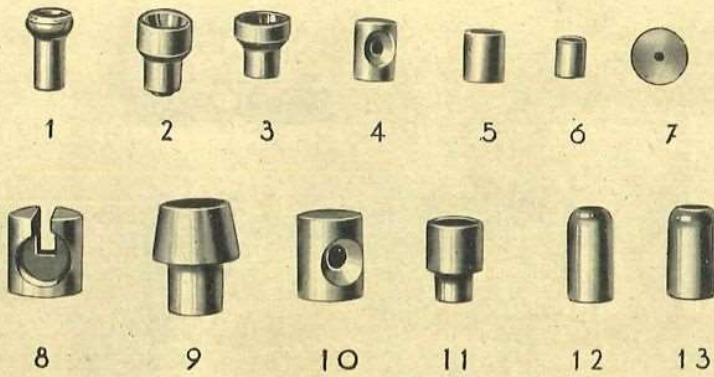


085

086



082

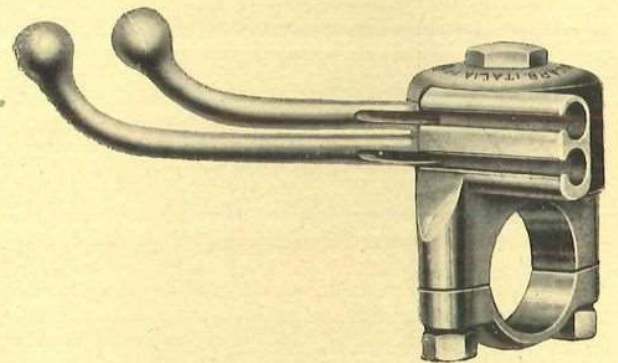


Nipples bussole e capi  
guaina, per trasmissioni  
da moto - auto - avio

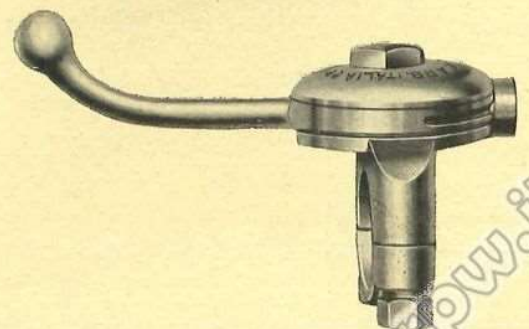
**Denominazione pezzi  
e loro impiego**

1	Nipples per cavo da 1.6 - 1.9	. Alzavalvola
2	» » 1.9 - 2.5	. Frizione
3	» » 1.9 - 2.5 corto	. Freno
4	« barilotto per leve frizione	. . .
5	» a tubo per carburatore "Amal,"	. . .
6	» » » » "Dellorto,"	. . .
7	» tondo per manettini	. Aria - Gas
8	» barilotto per leve e manubrio	. . .
9	» bussola appoggio manubrio	. . .
10	» barilotto grosso leve freno	. . .
11	» bussola appoggio forcella	. . .
12	Bussoletta capogaina da 4.5	. Carburatore
13	» » 5	Freno - Frizione

Manettino a 2 leve con frizione  
fissa autocompensata



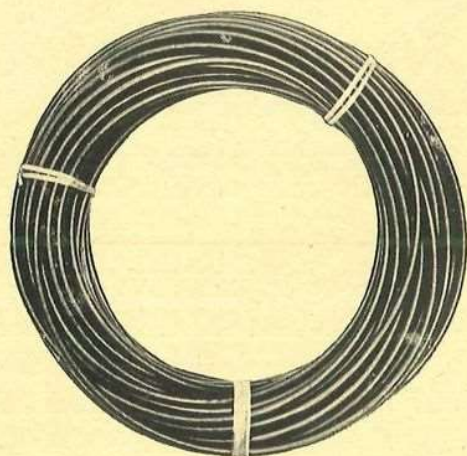
Manettino a 1 leva  
sinistro e destro



**Manettini semplici e doppi**

a 1	leva sinistro	Con morsetto diam. 22,2 o 25,4	Leva da 70 o 90 mm.
a 1	» destro	» » » »	» » o » »
a 2	» sinistro	» » » »	» » e » »
a 2	» destro	» » » »	» » e » »

### Guaina con rivestimento speciale resistente al calore ed ai solventi



100	Tipo da 4.7 m/m diametro esterno con spirale acciaina
101	» » 5.2 » » » » » » »
102	» » 4.7 » » » » » » acciaio 160 / 180
103	» » 5.2 » » » » » » »
104	» » 9.2 » » » » » » »

### Cavo acciaio stagnato comune

105	Cavo da 1.2 m/m diametro a 9 fili acciaio stagnato
106	» » 1.6 » a 12 » » » »
107	» » 1.9 » a 19 » » » »
108	» » 2.5 » a 19 » » » »
109	» » 4 » a 72 » » » »

### Cavo inerte indisavvolgibile

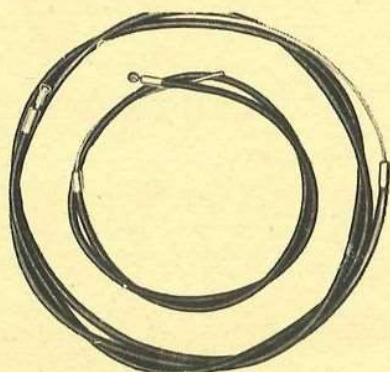
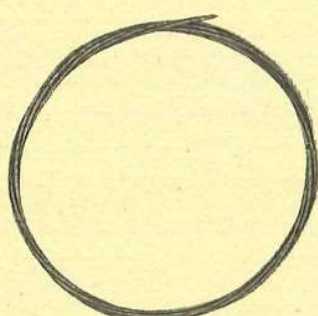
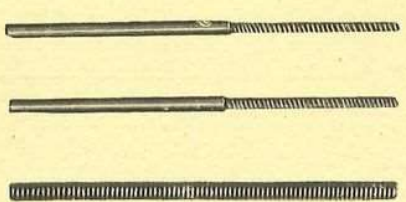
110	Cavo da 1.2 m/m diametro a 9 fili acciaio stagnato inerte
111	» » 1.6 » a 12 » » » » »
112	» » 1.9 » a 19 » » » » »

### Spezzoni cavi nudi con nipples

113	Cavo da 1.3 lunghezza mm.	{ 106 gas 108 aria	per Carburatore Dellorto Standard
114	» » 1.3 »	{ 96 gas 98 aria	» » Guzzi Sport
115	» » 1.3 »	{ 78 aria 88 gas	» » Guzzi W
116	» » 1.3 »	108	» Amal Standard
117	» » 1.6 »	137	Alzavalvola tipo Guzzi
118	» » 1.9 »	103	Freno ant. <sup>e</sup> » Standard
119	» » 1.9 »	115	» » Guzzi
120	» » 1.9 »	165	Frizione » Standard
121	» » 1.9 »	132	» » Guzzi

### Trasmissioni flessibili complete

122	Guaina diam. est. 4.7 Lung. mm. 96	Cordina N. 113 gas	per Carb. Dellorto Standard
123	» » 4.7 » 96 »	113 aria	» » »
124	» » 4.7 » 86 »	114 gas	» » Guzzi S
125	» » 4.7 » 86 »	114 aria	» » » S
126	» » 4.7 » 67 »	115 aria	» » » W
127	» » 4.7 » 82 »	115 gas	» » » W
128	» » 4.7 » 96 »	116	» Amal Standard
129	» » 5.2 » 125 »	117 Alzavalvola tipo	Guzzi
130	» » 5.2 » 100 »	118 Freno ant. <sup>e</sup>	» Standard
131	» » 5.2 » 87 »	119	» » Guzzi
132	» » 5.2 » 145 »	120 Frizione	» Standard
133	» » 5.2 » 111 »	121	» » Guzzi



**NB.** - Per tipi speciali di trasmissioni, di misure diverse dalle nostre tabelle, comunicarci la lunghezza della guaina esterna e quella del cavo interno, nonché i rispettivi diametri per l'uso che vengono adibite.



www.rpv.it









---

INDUSTRIA GRAFICA  
FRATELLI CRESPI  
CASSANO MAGNAGO  
(Varese)

---

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)