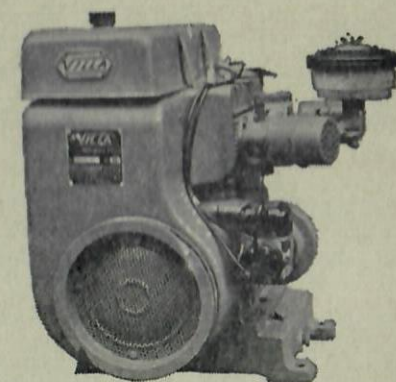




MANUAL DE OPERACIONES
Y MANTENIMIENTO



MODELO
800 F2

MODELO 800-F 2

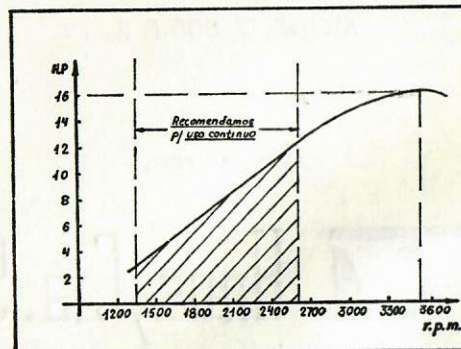
CARACTERISTICAS

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Cilindrada | 824 cm ³ . |
| Diámetro de los cilindros | 81 mm. |
| Carrera de émbolo | 80 mm. |
| Depósito de aceite | 4 Lts. |
| Tanque de combustible | 8 Lts. |

MEDIDAS

| | |
|--------------------------------|---------|
| Altura máxima | 580 mm. |
| Ancho máximo | 580 mm. |
| Profundidad | 530 mm. |
| Diámetro del eje | 33 mm. |
| Largo exterior del eje | 84 mm. |
| Altura al centro del eje | 186 mm. |
| Peso total, sin embalaje | 98 Ks. |

CURVA DE POTENCIA



DESCRIPCION TECNICA

MANTENIMIENTO Y REPARACION DEL MOTOR "VILLA"

Motor a nafta o tractor, bicilíndrico, del tipo vertical, 4 tiempos, de válvulas laterales, enfriado a aire y totalmente construido en fundición de alta calidad.

SISTEMA MOTOR

1) Pistones: De aleación de aluminio, con cuatro aros, dos de compresión y dos ventilados. Estos, una vez colocados en el cilindro, deben tener una separación en los extremos de tres décimas de milímetro, observándose que dichos extremos no queden alineados. Además, los dos aros de compresión poseen una cara biselada que debe colocarse hacia arriba.

2) Bielas: De aleación de aluminio, en su contacto con el eje cigüeñal lleva un revestimiento de metal blanco antifricción, pudiendo volver a metalizarse en caso de desgaste. En la parte superior, donde va colocado el perno, posee un buje de bronce antifricción que puede reemplazarse fácilmente en caso de avería.

3) Eje cigüeñal: De acero, debidamente tratado, equilibrado dinámicamente, permitiendo de esa forma una marcha suave y sin vibraciones molestas. Montado sobre dos rodamientos a bolillas de fácil reemplazo.

NO SAQUE EL CIGÜEÑAL NI EL EJE DE LEVAS a menos que

sea de imperiosa necesidad. En caso necesario, téngase especial cuidado de colocar los engranajes como se indica en el párrafo "puesta a punto del cigüeñal y árbol de levas".

4) Cilindros: De fundición aleada, tratados térmicamente. Poseen finas aletas las que permiten un buen enfriamiento. En su parte superior se encuentran las dos válvulas con sus correspondientes soportes.

Ajústese el CODO DE ADMISION PREVIO AL AJUSTE DEL CILINDRO.

a) Descarbonización: Es necesario, a intervalos que varían de acuerdo al uso que se le da al motor, proceder a una prolija limpieza. En efecto, quitando la tolva de enfriamiento pueden observarse las tapas de cilindro, las que desenroscando los 6 prisioneros que las aprietan a los cilindros, pueden retirarse y proceder a su descarbonización. Es aconsejable tener guarniciones de repuesto para el caso de que las originales estuvieran estropeadas.

b) Esmerilado de Válvulas: Estando el motor sin las tapas de cilindros, y haciendo girar el cigüeñal (con la mano) el árbol de levas levantará sucesivamente las válvulas, de esta forma puede inspeccionarse el asiento de las mismas. Si es necesario esmerilar, debe procederse de la siguiente forma:

1) Quite el carburador, desconectando previamente la varilla que gobierna la mariposa del regulador.

2) Quite los caños de escape que forman los silenciadores.

3) De esa forma queda al descubierto la tapa de la caja de válvula. Quitando los dos tornillos que la sujetan al cilindro podrá usted observar los resortes y los casquillos sujeta válvulas.

4) Con una herramienta apropiada puede oprimirse el resorte y sacar las arandelas partidas que encajan en la pieza cónica que sujeta al resorte. De esta forma puede retirar la válvula para su esmerilado.

5) Antes de armar nuevamente, limpie bien todo esmeril o polvo que hubiera quedado de esta operación.

c) Luz de Válvula: Luego de haber procedido a esmerilar las válvulas, debe controlarse su separación respecto del botador (estando

la válvula cerrada). La luz de válvula que corresponde es la siguiente:

Válvulas de escape: 3 décimas. Válvulas de admisión: 2 décimas.

MULTIPLE DE ADMISION

De hierro fundido unido a los cilindros previa la utilización de dos guarniciones especiales. En caso de desarme se deberá AJUSTAR PREVIAMENTE EL MULTIPLE ANTES DE FINIQUITAR LA TAREA DE AJUSTE DE LOS CILINDROS CON RELACION AL CUERPO.

GOBERNADOR DE VELOCIDAD

La velocidad de rotación del motor se mantiene prácticamente corriente aún aplicando cargas no uniformes. Esto se debe a la acción del regulador centrífugo instalado dentro del cuerpo del motor y como consecuencia continuamente en baño de aceite, el que actúa directamente sobre la mariposa de aceleración mediante una varilla.

Las distintas velocidades de régimen pueden obtenerse aflojando o estirando el resorte que actúa sobre la mariposa de aceleración, lo que se consigue mediante el tornillo colocado en el brazo de aceleración.

SISTEMA DE CARBURACION

El carburador es del tipo cárter, especialmente diseñado para los regímenes de vueltas aconsejados en la curva de potencia. Está provisto de una aguja reguladora, que ya está regulada al salir el motor de fábrica, la que suministra la mezcla adecuada al interior de los cilindros. En caso de que involuntariamente se haya tocado, debe regularse nuevamente teniendo que estar el motor "caliente".

Un inconveniente común, es la inundación del carburador debido a pequeñas basuras que obstruyen la aguja de entrada de combustible situada en el cuerpo del mismo. Para proceder a su limpieza quítese el tornillo de bronce situado en la parte inferior de la taza del carburador y retirando ésta proceda su limpieza, usando siempre nafta

limpia y un elemento blando, NUNCA un alambre u otro elemento que puedan dañar el asiento de la aguja.

Otra causa que puede originar la inundación del carburador es que se haya llenado de nafta el flotante del mismo por alguna picadura en el bronce, o por fallas de la soldadura.

Evitará muchos inconvenientes limpiando periódicamente el filtro de nafta colocado en la parte inferior del tanque de combustible. Adherido al mismo cuerpo del motor se encuentra el filtro de aire que se halla conectado al carburador mediante un flexible de goma.

SISTEMA DE IGNICION

El sistema de corriente lo proporciona un magneto exterior de alta tensión, debidamente acondicionado y totalmente desmontable de fácil puesta a punto según se demuestra en pág. N° 7. Siendo aconsejable el siguiente mantenimiento:

a) Lubricar por intermedio de su pieza N° 1423 usando aceite de fina densidad, efectuando esta operación cada 40 horas de marcha.

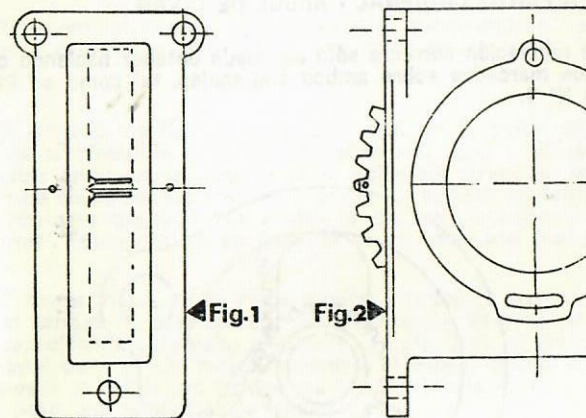
b) Platinos: Los contactos deben ser observados periódicamente, debiendo conservarse limpios y su abertura oscilar entre 4 a 5 décimas de milímetro.

c) Bujías: Deben usarse bujías correspondientes a motor caliente, vale decir bujías tipo frío. Sus electrodos deben hallarse bien limpios conservando una luz de 5 a 6 décimas de milímetro, siendo la medida de rosca 14 mm.

PUESTA A PUNTO DE ENCENDIDO

Tal cual se demuestra en la figura N° 1. Cuando los dos dien-

tes marcados del engranaje del árbol de leva enfrentan las marcas existentes en el cuerpo (F.6), es el momento en que deberá coincidir cualquiera de los dos puntos que posee el engranaje del magneto, según se demuestra en la figura N° 2.



Se deberá observar al colocar el porta-magneto al cuerpo del motor que ambos engranajes mantengan una perfecta distancia, para ello la brida del magneto posee una corredera en su parte inferior que le permite su desplazamiento; por lo tanto la distancia deseada se obtendrá ejerciendo una leve presión sobre el magneto.

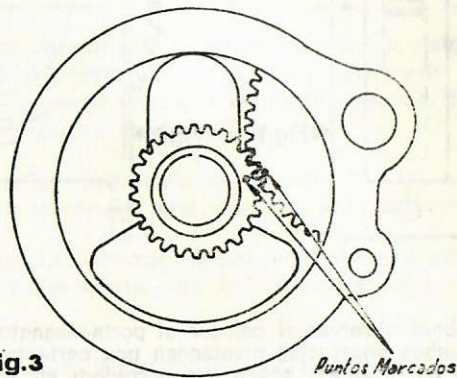
SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

36 aletas fundidas integralmente al volante de compensación proporcionan el enfriamiento necesario para el buen funcionamiento del motor, la circulación del aire es guiada hacia la parte superior

por medio de una tolva. En ningún momento deberá trabajar la unidad sin este elemento, observándose periódicamente que dicha tolva se encuentre libre de suciedad a los efectos de su buen funcionamiento, para tal cometido se quitará primeramente el tanque de combustible y luego de la misma forma se procederá con la tolva, quedando las aletas de ventilación al descubierto.

PUESTA A PUNTO CIGÜEÑAL - ARBOL DE LEVAS

La regulación correcta sólo se puede obtener haciendo coincidir los puntos marcados sobre ambos engranajes, tal como se indica en la figura N° 3.



PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR "VILLA"

El motor VILLA del tipo a rotor magnético, es entregado en dos modelos; uno que arranca a nafta y continúa trabajando a tractor o agrícola, y el otro que solamente trabaja a nafta. Veamos primera-

mente este último y las observaciones correspondientes para su puesta en marcha.

1) EL MOTOR ESTA SIN ACEITE: Llene el cárter del motor hasta que el mismo salga por el orificio de entrada. Use aceite densidad 30.

2) Revise el tanque de combustible, asegurándose de que no contenga impurezas o suciedad, vierta nafta limpia hasta la medida deseada.

3) Abra la canilla del filtro que está en la parte inferior del tanque de combustible a fin de que el mismo pase a la cámara del carburador; enrosque la sogueta en la polea de arranque; haga girar la manivela cebadora hacia arriba y tire de la sogueta en forma rápida. Tan pronto arranque el motor vuelva la manivela cebador a su posición normal. Estando el motor caliente no es necesario "cebarlo".

El motor VILLA de arranque a nafta y trabajo a tractor o agrícola posee el tanque de combustible con separación interna; uno de pequeña capacidad, donde debe colocarse la nafta para el arranque y el otro mayor para el de mayor consumo. Además, puede observarse que posee a la salida del tanque mayor, una canilla filtro y una llave "T" de paso que actúan como sigue:

1) Abriendo la llave "T" se dará paso a la nafta hacia el carburador. DEBE ESTAR CERRADA la llave de la canilla filtro. En esta forma haga arrancar el motor como se indicó anteriormente.

2) Cuando el motor está bien caliente (luego de 4 ó 5 minutos de marcha), CIERRE la llave "T", impidiendo el paso de nafta, y ABRA la llave de la canilla filtro para permitir el paso del tractor. A los pocos minutos su motor comenzará a trabajar con tractor.

3) Antes de parar el motor haga la operación a la inversa de lo expresado en el párrafo anterior, vale decir vuelva a hacerlo trabajar con nafta, quedando de esta forma ya en condiciones para un nuevo

arranque a nafta. En caso de olvido debe desagotarse el tractor de la taza del carburador utilizando para ello el grifo que se halla en la parte inferior de dicho elemento. Cuando no utilice el motor es conveniente cerrar la canilla de paso.

4) Trabajando con tractor o agricola, la potencia se reduce en un 15 % con relación a la unidad que lo hace a nafta.

ATENCIÓN DE RUTINA

1º CONTROL DE ACEITE

Diariamente, antes de ponerse en marcha el motor, se deberá revisar el nivel de aceite, agregando en caso de notarse falta. Esta operación no debe intentarse cuando la unidad se halla en marcha.

2º CAMBIO DE ACEITE

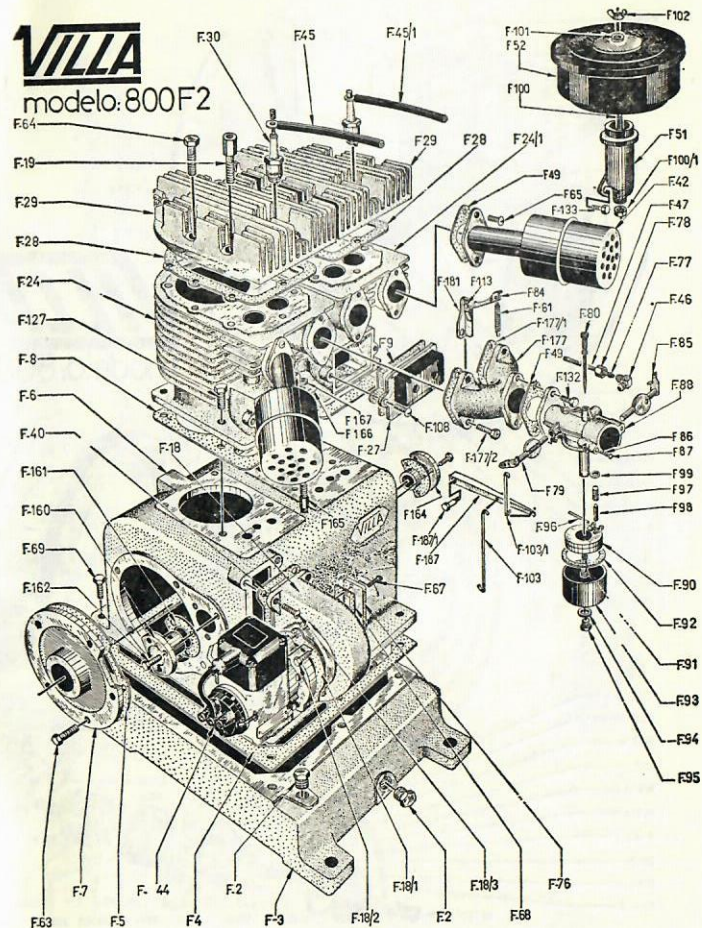
El cambio total se efectuará cada 50 horas de trabajo, operación que deberá cumplirse con preferencia cuando el motor está caliente. Cada quince cambios aproximadamente, es muy aconsejable lavar el cárter con kerosene u otro combustible de similitud, a los efectos de borrar totalmente los residuos que se puedan ir depositando y que no alcancen a salir con el cambio de aceite.

3º MANTENIMIENTO FILTRO DE AIRE

Este filtro es a baño de aceite, siendo importante para su funcionamiento correcto no excederse en la cantidad de aceite observando para ello la línea indicadora, efectuando el cambio periódicamente.

IMPORTANTE

Los motores se entregan debidamente probados y ajustados, no obstante antes de someterlos a un trabajo pesado y continuo, mientras son nuevos, es conveniente hacerlo con cargas livianas y a intervalos cortos, a fin de que esta forma se asiente debidamente. La no observancia de esta preocupación puede producir el calentamiento excesivo del motor y sus consiguientes perjuicios. **LOS MOTORES SE ENTREGAN SIN ACEITE.**



REPUESTOS MOTOR "VILLA" Modelo 800-F. 2

| Nº | Descripción de piezas |
|-------|--|
| F2 | Tapón de descarga de aceite |
| F2/2 | Conexión carga de aceite |
| F2/3 | Tapa conexión carga de aceite |
| F2/4 | Guarnición tapa |
| F2/5 | Conducto para carga de aceite completo |
| F3 | Cárter y Base del motor |
| F4 | Guarnición entre cuerpo y cárter |
| F5 | Guarnición entre cuerpo y soporte de bolillero |
| F6 | Cuerpo que soporta el cigüeñal |
| F7 | Tapa bancada de cigüeñal |
| F7/9 | Tapa o bancada para motor c/arranque eléctrico |
| F8 | Guarniciones de block de cilindro y cuerpo |
| F9 | Guarniciones entre block de cilindro y tapa de aereación ... |
| F10 | Engranaje para magneto |
| F11 | Volante de enfriamiento |
| F10/5 | Engranaje para distribuidor |
| F11/1 | Volante para arranque eléctrico |
| F11/2 | Corona de arranque |
| F11/3 | Tornillo sujeta rotor de alternador |
| F11/4 | Arandela elástica para tornillo 11/3 |
| F12 | Cigüeñal de fundición nodular |
| F12A | Chaveta para polea de mando |
| F13 | Engranaje sobre cigüeñal |
| F14 | Rodamiento 6307 sobre eje cigüeñal |

| Nº | Descripción de piezas |
|-------|---|
| F15 | Polea de arranque |
| F15/1 | Protector |
| F15/2 | Tornillo sujeta protector |
| F16 | Tuerca sobre cigüeñal |
| F16/1 | Arandela elástica |
| F16/2 | Arandela lisa sobre cigüeñal |
| F17 | Biela |
| F18 | Soporte del magneto |
| F18/1 | Junta entre magneto y soporte magneto (para magneto WICO) |
| F18/2 | Bulón entre magneto y soporte magneto |
| F18/3 | Tornillo entre soporte magneto y cuerpo |
| F18/4 | Arandela elástica para tornillo 18/3 |
| F19 | Bulones especiales para tapa de cilindro |
| F19/1 | Bulón sujeta soporte filtro aire seco |
| F21 | Perno de pistón |
| F21/1 | Tapón de plástico |
| F23 | Embolo o pistón |
| F24 | Cilindro izquierdo |
| F24/1 | Cilindro derecho |
| F25 | Aro de compresión |
| F26 | Aro ventilado |
| F27 | Cuerpo válvula aereación |
| F28 | Guarnición entre cilindro y tapa |
| F29 | Tapa de cilindro con aletas de enfriamiento |
| F30 | Bujía de encendido |
| F31 | Válvula de admisión |

| Nº | Descripción de piezas |
|--------|--|
| F31/1 | Válvula de escape |
| F32 | Arandela media luna sujeción válvula |
| F33 | Arandelas en resortes sujeción válvulas |
| F34 | Resorte para válvula admisión y escape |
| F36 | Botadores |
| F37 | Arbol de levas |
| F37/1 | Remaches de levas |
| F40 | Guarnición entre cuerpo y soporte magneto |
| F42 | Silenciador |
| F44 | Magneto de alta tensión con impulsor de arranque VILLA |
| F45 | Cable de alta tensión cilindro izquierdo |
| F45/1 | Cable de alta tensión cilindro derecho |
| F46 | Codo de bronce unión carburador c/conducto combustible |
| F47 | Conducto de combustible del tanque al carburador completo |
| F48 | Filtro de nafta completo |
| F48/1 | Cuerpo filtro de nafta |
| F48/2 | Vasito filtro de nafta |
| F48/3 | Tejido filtro de nafta |
| F48/4 | Tuerca alambre tensor |
| F48/5 | Guarnición entre vaso y cuerpo |
| F49 | Guarnición entre carburador y múltiple y silenciador y block |
| F50 | Carburador completo |
| F51 | Codo entre carburador y filtro de aire |
| F51/1 | Guarnición entre carburador y codo filtro de aire seco |
| F52 | Filtro de aire en baño de aceite |
| F52/10 | Filtro de aire seco completo |
| F52/11 | Elemento filtro de aire seco |

| Nº | Descripción de piezas |
|--------|---|
| F52/12 | Base filtro de aire seco |
| F52/13 | Taza filtro aire seco |
| F52/14 | Tapa de aluminio para elemento filtrante |
| F52/15 | Junta entre base y codo filtro seco |
| F54 | Tapa tanque de combustible de chapa |
| F54/1 | Tapa tanque de combustible de plástico |
| F56 | Abrazadera tanque de combustible |
| F56/2 | Tornillo c/pernos, completo, sujeta sunchos |
| F57 | Tanque de combustible |
| F58 | Tolva de enfriamiento |
| F58/2 | Fuente para tolva de enfriamiento |
| F59 | Soga de arranque |
| F61 | Resorte para varilla regulador |
| F63 | Bulón pata tapa bancada |
| F64 | Bulón tapa cilindro |
| F65 | Tornillo aprieta silenciador |
| F65/1 | Arandela elástica para tornillo 65 |
| F67 | Tornillo para tapa del soporte magneto |
| F68 | Guarnición para tapa del soporte magneto |
| F69 | Bulón unión cuerpo y cárter |
| F72 | Arandela retén aceite |
| F73 | Bulón biela |
| F76 | Tapa del soporte magneto |
| F77 | Cono de ajuste conducto combustible |
| F78 | Tuerca para conducto de combustible |
| F79 | Mando y mariposa aceleración |
| F80 | Aguja reguladora c/tuerca |

| Nº | Descripción de piezas |
|--------|---|
| F84 | Tensor resorte aceleración |
| F85 | Mando y mariposa cebador |
| F86 | Resorte presión del cebador |
| F87 | Bolilla presión del cebador |
| F88 | Cuerpo carburador |
| F90 | Flotante de plástico |
| F91 | Asiento aguja reguladora |
| F92 | Guarnición taza de combustible |
| F93 | Taza de combustible |
| F94 | Guarnición bulón taza |
| F95 | Bulón taza o grifo |
| F96 | Pasador |
| F97 | Asiento aguja cierre de combustible |
| F98 | Aguja cierre de combustible |
| F99 | Guarnición asiento cierre de combustible |
| F100 | Espárrago filtro de aire |
| F101 | Arandela filtro de aire |
| F102 | Mariposa filtro de aire |
| F103 | Varilla mando mariposa de aceleración larga |
| F103/1 | Varilla mando mariposa de aceleración corta |
| F108 | Tornillo para válvula de aereación |
| F108/1 | Arandela para tornillo 108 |
| F112 | Tornillo para tolva enfriamiento |
| F113 | Tornillo brazo aceleración |
| F127 | Bulón unión cilindro y cuerpo |
| F127A | Regulador centrífugo |
| F128 | Mando varilla aceleración |

| Nº | Descripción de piezas |
|--------|--|
| F129 | Tornillo c/tuerca aprieta mando aceleración |
| F132 | Bulón aprieta carburador |
| F133 | Tornillo aprieta codo - carburador |
| F134 | Guarnición tapa de combustible de chapa |
| F134/1 | Guarnición tapa de combustible de plástico |
| F142 | Pieza mando regulador centrífugo |
| F143 | Arandela para pieza mando regulador centrífugo |
| F146 | Engranaje árbol de levas |
| F160 | Cojinete izquierdo árbol de levas |
| F161 | Guarnición cojinete árbol de levas |
| F162 | Tornillo para cojinete árbol de levas |
| F164 | Cojinete derecho árbol de levas |
| F165 | Espárrago sujeta cilindro |
| F166 | Placa sujeta cilindro |
| F167 | Tuerca para espárrago |
| F168 | Soporte filtro de nafta |
| F169 | Tornillo para soporte filtro de nafta |
| F170 | Conducto de combustible completo |
| F173 | Niple del tanque de combustible |
| F174 | Reducción sobre filtro de nafta |
| F177 | Múltiple de admisión |
| F177/1 | Guarnición especial para múltiple de admisión |
| F177/2 | Tornillo para múltiple de admisión |
| F178 | Conducto de aire para enfriamiento |
| F179 | Bandeja para el 178 |
| F180 | Tuerca filtro de nafta |
| F181 | Soporte mando aceleración |

| Nº | Descripción de piezas |
|--------|---|
| F186 | Seguro para biela |
| F187 | Mando intermediario de aceleración |
| F187/1 | Bulón especial para mando 187 |
| F230 | Juego casquillo de biela |
| F301 | Botador mando bomba de aceite |
| F302 | Niple salida bomba de aceite |
| F303 | Conducto de aceite completo (interno) |
| F304 | Niple entrada distribuidor de aceite |
| F305 | Distribuidor de aceite |
| F300 | Bomba de aceite completa |
| F300/1 | Cuerpo bomba de aceite |
| F300/2 | Filtro bomba de aceite (tejido) |
| F300/3 | Chapa filtro bomba de aceite |
| F300/4 | Seguro para filtro bomba de aceite |
| F300/5 | Resorte para bomba de aceite |
| F300/6 | Pistón bomba de aceite |

**REPUESTOS MAGNETO ALTA TENSION
CON IMPULSOR DE ARRANQUE**

| Nº | Descripción de piezas |
|--------|--|
| 1117 | Tornillo sujeta tapa baquelita |
| 1118 | Arandela para tornillo 1117 |
| 1407 | Tapa de baquelita |
| 1385 | Guarnición para tapa de baquelita |
| 16-463 | Borne aislado aprieta cable alta tensión |
| M-83X | Tuerca sujeta engranaje |

| Nº | Descripción de piezas |
|---------|--|
| M-61X | Arandela elástica |
| M-61XA | Arandela lisa |
| 2076B | Tuerca sujeta eje |
| M-95X | Chaveta para tuerca 2076B |
| 2033 | Taza impulsora sujeta engranaje |
| 15186 | Resorte del impulsor |
| 16-583 | Espaciador traba resorte impulsor |
| 1667 | Arandela retención resorte del impulsor |
| 2122 | Espaciador brazo disparador |
| A-179X | Brazo disparador |
| X-1629 | Placa soporta brazo disparador |
| 16-570B | Traba del brazo disparador |
| 16-716B | Tornillo para traba brazo disparador |
| IVA-715 | Guarnición unión magneto - soporta magneto |
| 2495 | Buje de bronce |
| 1638 | Carcaza con núcleo |
| 2075 | Tensor |
| 2075/1 | Traba para tapa distribuidora |
| 2073 | Tornillo para platino |
| M55XA | Arandela elástica para platino y sensor |
| 1592 | Rotor magnético |
| X2175 | Anillo sostén platino y condensador |
| 1207 | Arandela lisa |
| X1418 | Leva para platino |
| 1197 | Arandela espaciadora para platino |
| 3343 | Juego de platinos |
| 6017 | Tornillo sujeta fleje platino |

| Nº | Descripción de piezas |
|---------|---|
| 2070 | Aislante de platino |
| 5446 | Filtro lubricador de leva |
| 1413 | Condensador |
| 1413/1 | Aislador sobre el condensador |
| 1100 | Tornillo sujeta condensador |
| M-90-C | Arandela elástica para tornillo 1100 |
| 1372 | Buje para platino |
| 1381 | Arandela lisa para levas |
| M-31X | Tornillo ajuste leva |
| 2072 | Guarnición tapa ruptor |
| 2078 | Eje principal |
| 1411 | Bobina de ignición |
| X1409 | Núcleo para bobina de alta tensión |
| M-126XB | Tornillo sujeta núcleo bobina |
| IXA256 | Arandela lisa para 2073 |
| M-400 | Tornillo sujeta eje rotor magnético |
| 400A | Junta eje rotor magnético |
| M-56XA | Arandela sujeta núcleo bobina |
| A-128 | Brida de unión magneto - soporte magneto "WICO" |
| 1146 | Chaveta sobre eje ruptor para magneto "WICO" |
| X-1596 | Conjunto cable, tornillo para magneto "WICO" (pare) |
| M-34X | Arandela aislante para cable 1596 |
| IXA-862 | Arandela aislante para cable 1596 |
| 1379 | Filtro de lubricación de magneto "WICO" |
| X-2505B | Separador filtro de lubricación para magneto "WICO" |
| 1423 | Alemite para magneto "WICO" |
| B-138X | Chapa interruptora |

| Nº | Descripción de piezas |
|---------|--|
| 16/704 | Tornillo unión brida - magneto para magneto "WICO" |
| 2494 | Retén para magneto "WICO" |
| A-142X | Tuerca aprieta chapa de pare |
| 1384 | Tensor sujeta núcleo bobina |
| X-1615Z | Cable unión distribuidor bobina |
| X-1622B | Tapa distribuidora |
| 16X477B | Gatillo distribuidor |

