

7630  
760  
7100

7630  
750  
7100  
770  
7

Carburateurs

# DELLORTO

## Notice

pour le réglage,  
l'entretien et le choix  
du carburateur  
approprié à chaque type  
de motorcycle

MOTO-COMPTOIR DU SUD-EST

S.A.R.L. au Capital de 1.000.000

176, Cours Lieutaud, 176

MARSEILLE - TEL. LYON 75 64

Décembre  
1951

INDUSTRIA NAZIONALE CARBURATORI

**DELLORTO** S. p. A.

SEREGNO

INDUSTRIA NAZIONALE CARBURATORI

**DELL'ORTO** S. p. A.

SEREGNO (Milano)

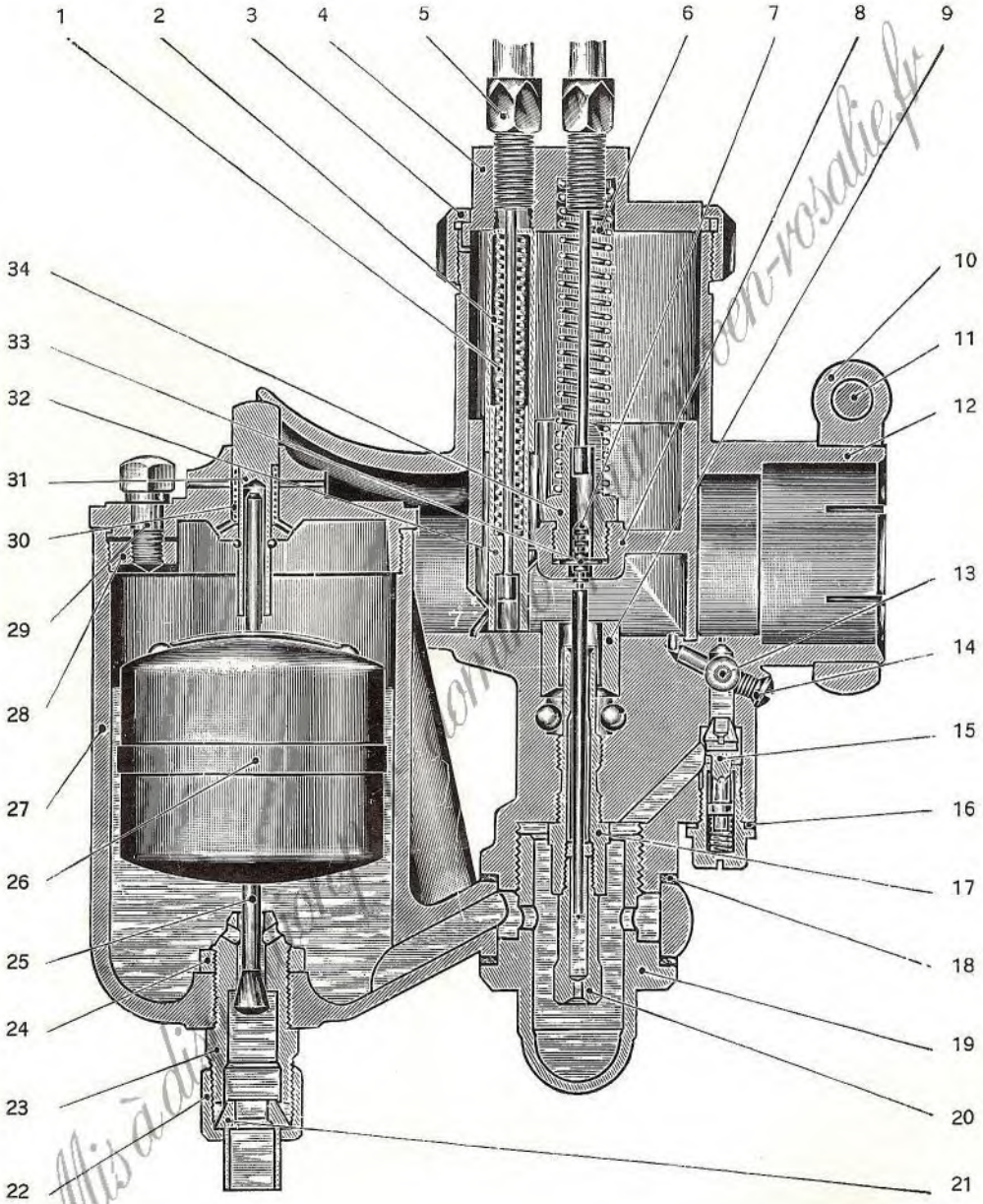
VIA MATTEOTTI, 279 - Telef. 28224

●  
Décembre 1951

PREMIERE MAISON ITALIENNE CONSTRUCTRICE DE CARBURATEURS POUR MOTOCYCLES

**IL EST INDISPENSABLE** de consulter nos tableaux pour le choix du Carburateur DELL'ORTO pour votre moto.

*Par les mêmes vous pourrez déduire toutes les données nécessaires pour contrôler le réglage de chaque type de carburateur, en vous assurant aussi si le même est approprié au Motocycle (selon l'année de construction), à la cylindrée et au type de moteur.*



Mis à di

## NOMENCLATURE des pièces composant le carburateur

# DELLORT

- N. 1 - Ressort du volet d'air
- » 2 - Tube guide du volet d'air
- » 3 - Ecrou fixation du chapeau cambre mélange
- » 4 - Chapeau chambre mélange
- » 5 - Vis de réglage du cable
- » 6 - Ressort du volet des gaz
- » 7 - Aiguille d'admission d'essence
- » 8 - Volet des gaz
- » 9 - Tube émulsion
- » 10 - Collier de fixation du carburateur
- » 11 - Vis du collier de fixation
- » 12 - Corps du carburateur
- » 13 - Vis de réglage d'air du ralenti
- » 14 - Vis bouchon
- » 15 - Gicleur de ralenti
- » 16 - Joint du gicleur de ralenti
- » 17 - Pulvérisateur porte gicleur principal
- N. 18 - Joint de cuve
- » 19 - Bouchon fixant la cuve
- » 20 - Gicleur principal
- » 21 - Raccord arrivée d'essence à la cuve
- » 22 - Ecrou du raccord
- » 23 - Siège du pointeau
- » 24 - Contre écrou du siège pointeau
- » 25 - Pointeau du flotteur
- » 26 - Flotteur
- » 27 - Cuve du flotteur
- » 28 - Couvercle de la cuve
- » 29 - Vis de fixation du couvercle de la cuve
- » 30 - Ressort du pointeau appel d'essence
- » 31 - Pointeau d'appel d'essence
- » 32 - Volet d'air
- » 33 - Clavette de fixation de l'aiguille d'essence
- » 34 - Raccord fixation cable des gaz

# INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE ET LA MISE AU POINT

## INSTALLATION

**Il est indispensable** que le carburateur soit monté avec la cuve verticale par rapport au sol, celle-ci de préférence dirigée vers l'avant. Cette disposition permette une meilleure arrivée d'essence au gicleur, dans les côtés et les reprises.

**Prendre soin** au montage qu'aucune fuite d'air ne puisse se produire en fixant le carburateur au moteur et vérifier si à travers les guides de soupapes quelquefois usés, il n'y aie de filets d'air, qui gêneraient considérablement le réglage du ralenti et porteraient préjudice en un mot à toute la carburation.

**Prendre soin** que les cables de commandes soient placés avec de coudes les plus grands possible afin de ne pas en gêner le fonctionnement.

**Prendre soin** que la tuyauterie d'essence ait un passage suffisamment grand avec de coudes très larges et montées le plus inclinée possible, pour permettre une arrivée d'essence parfaite et éviter les bielles d'air qui se produiront certainement si ces indications ne sont pas observées.

**S'assurer** que le montage de la tuyauterie puisse s'effectuer sans effort, car une tuyauterie qui force, se casse très facilement.

**Il est indispensable** que pendant la marche du moteur, la température du carburateur se situe entre  $30^{\circ}$  et  $50^{\circ}$ , pour éviter qu'il ne se produise des évaporations gênantes pour la bonne marche du moteur.

Pour remédier à cet inconvénient, interposer entre la tête du moteur et le carburateur des joints isolants en matières dures « fibre, fibre vulcanisée, etc. ».

Où il n'est pas possible d'appliquer de joints isolants, éloigner du cylindre le carburateur en allongeant la tuyauterie de fixation du carburateur au cylindre.

## MISE EN MARCHÉ

Ouvrir le robinet d'essence, abaisser le dispositif de départ « en général fermeture du volet d'air », appeler l'essence par le pointeau sur la cuve, ouvrir le levier du gaz de 1/4 environ de sa course, et celui de l'avance à l'allumage en position moyenne.

Mettre en marche le moteur et le laisser chauffer pendant quelques minutes, vous pourrez ensuite soulever le dispositif de départ ou ouvrir, selon les carburateurs, l'air.

Quand le moteur est chaud, éviter de toucher au pointeau d'appel d'essence et à l'air; vous enrichiriez le mélange et le départ serait difficile.

## REGLAGE ET FONCTIONNEMENT

**Réglage de ralenti** (voir schéma Fig. 1 Partie A).

Le réglage du ralenti doit toujours se faire le moteur chaud.

Il existe pour effectuer ce réglage deux vis: l'une servante à régler la fermeture du volet des gaz, l'autre servante à régler l'air de ralenti et permettant ainsi de régler le taux du mélange à la sortie du gicleur de ralenti.

Tenir compte, qu'en serrant cette vis, on ferme l'air et on enrichit le mélange, vice-versa en desserrant la vis le mélange s'appauvrit.

- 1) Régler la vis du volet des gaz, afin d'obtenir un ralenti un peu accéléré.
- 2) Régler la vis de l'air jusqu'à ce que le moteur marche d'une façon régulière « Marche accélérée ou galoppante, indique mélange riche; tendance à s'arrêter ou éternuer indique mélange pauvre.
- 3) Agir alternativement sur la 1ère ou la 2ème vis, jusqu'à vous trouvez un ralenti correct.

En général la vis du dosage d'air est ouverte d'un demi tour à deux tours par rapport à sa fermeture complète.

Si pour maintenir en marche le moteur, il faut fermer complètement cette vis, cela signifie que le gicleur de ralenti est trop petit, pendant que s'il y a lieu de la desserrer de plus de 2 tours, le gicleur de ralenti est trop gros. Quand le ralenti est réglé et si en ouvrant lentement les gaz le moteur tend à s'arrêter ou s'arrête, c'est l'indice d'un mélange trop pauvre; dans ce cas serrer légèrement la vis d'air jusqu'à disparition de cet inconvénient.

### SCHEMA DEMONSTRATIF DES DIVERSES PHASES DU FONCTIONNEMENT DU CARBURATEUR

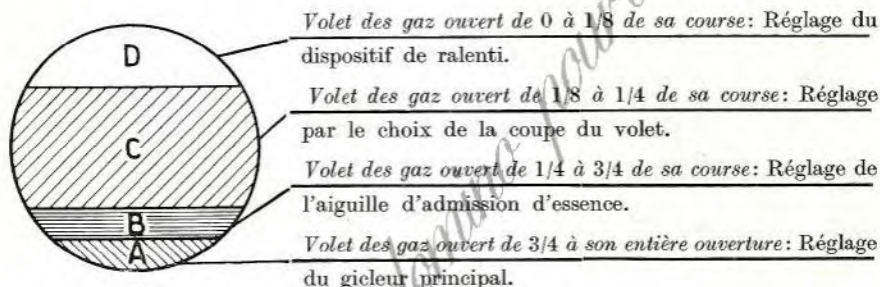


Fig. 1

#### Réglage de l'accélération (voir schéma de la figure 1 partie B).

Ayant obtenu un ralenti satisfaisant, on procède au choix du volet des gaz pour les autres régimes.

Ce volet a une coupe plus ou moins arrondie, désignée par un numéro particulier imprimé sur le volet et graduée en 1/10 de mm.

Pour vérifier ou pour trouver la mesure exacte du volet, il faut observer les conditions suivantes:

1) Si en ouvrant lentement et graduellement le volet des gaz à la hauteur de la partie B., le moteur continue à marcher régulièrement, cela signifie que le volet est approprié.

2) Si au contraire, le moteur tend à s'arrêter ou qu'il se produisent des retours de flamme dû à un mélange pauvre, cela signifie que le volet comporte une coupe trop haute qu'il faut immédiatement la remplacer par une autre de dimension inférieure.

L'accélération peut aussi se contrôler avec le dispositif de départ, le volet des gaz étant ouvert de 1/4 de sa course on baisse de quelques mm. au dessous de la coupe

du volet des gaz; si le moteur s'accélère ou donne des explosion irrégulières, cela signifie que le mélange est trop riche et que, par conséquent, le volet a la coupe trop basse.

Vice-versa, si le moteur a tendance à s'arrêter ou marche irrégulièrement et en baissant le volet d'air son fonctionnement redevient normal, c'est indice d'un mélange pauvre et d'un volet des gaz avec une coupe trop haute.

Si par contre le moteur reste presque insensible aux mouvements d'entrée et de sortie du volet d'air, cela signifie que le mélange est exact et le volet des gaz également.

#### **Réglage de l'aiguille** d'admission d'essence (voir schéma de la figure 1 partie C).

Il est conseillé de faire le réglage de la position de cette aiguille sur route, en réglant le volet des gaz comme indiqué au schéma de la figure 1, partie C. Il faut refaire les vérifications habituelles avec les mêmes méthodes pratiquées pour le contrôle de l'accélération.

Si le mélange est pauvre, on déplace l'aiguille vers le haut de un ou deux crans, en passant du 2<sup>me</sup> au 3<sup>me</sup>, de manière à obtenir une plus grande admission d'essence au pulvérisateur.

Si le mélange est riche, il faut faire le contraire en baissant l'aiguille de quelque cran.

Notre maison a prévu de numérotter les crans en partant par le haut avec les numéros suivants: 1<sup>a</sup> - 2<sup>a</sup> - 3<sup>a</sup> - 4<sup>a</sup> - 5<sup>a</sup>.

#### **Réglage du maximum** (voir schéma de la figure 1, partie D).

Ce réglage a lieu toujours sur route. Il s'effectue toujours dans le dernier quart d'ouverture du volet des gaz (partie D du schéma de la figure 1). C'est ici que se constate toujours l'influence maximum du gicleur principal, c'est à ce point qu'il faut agir principalement, toujours utilisant le système employé pour le contrôle de l'accélération à bas régime en vue de déterminer si le gicleur est trop petit ou trop grand et ces opérations doivent s'effectuer de cette manière:

1) Si en ouvrant complètement le volet des gaz le moteur n'atteint pas son régime normal et qu'au lieu d'augmenter sa vitesse, celle-ci reste la même ou que le moteur s'arrête ou qu'il se produit des retours de flammes et en abaissant le volet d'air on constate une nette amélioration, ceci est un indice de mélange trop pauvre et un gicleur principal trop petit.

Le remplacer donc par un numéro immédiatement supérieur, jusqu'à trouver celui qui donne le meilleur rendement.

2) Si en ouvrant complètement le volet des gaz le moteur donne un bruit sourd à l'échappement ou fait des ratés, avec émission de fumée noire et si en abaissant le volet d'air ces défauts vont en s'accroissant, cela est indice de mélange trop riche et il faut procéder de manière inverse à celle précédente.

du volet des gaz; si le moteur s'accélère ou donne des explosion irrégulières, cela signifie que le mélange est trop riche et que, par conséquent, le volet a la coupe trop basse.

Vice-versa, si le moteur a tendance à s'arrêter ou marche irrégulièrement et en baissant le volet d'air son fonctionnement redevient normal, c'est indice d'un mélange pauvre et d'un volet des gaz avec une coupe trop haute.

Si par contre le moteur reste presque insensible aux mouvements d'entrée et de sortie du volet d'air, cela signifie que le mélange est exact et le volet des gaz également.

**Réglage de l'aiguille** d'admission d'essence (voir schéma de la figure 1 partie C).

Il est conseillé de faire le réglage de la position de cette aiguille sur route, en réglant le volet des gaz comme indiqué au schéma de la figure 1, partie C. Il faut refaire les vérifications habituelles avec les mêmes méthodes pratiquées pour le contrôle de l'accélération.

Si le mélange est pauvre, on déplace l'aiguille vers le haut de un ou deux crans, en passant du 2<sup>me</sup> au 3<sup>me</sup>, de manière à obtenir une plus grande admission d'essence au pulvérisateur.

Si le mélange est riche, il faut faire le contraire en baissant l'aiguille de quelque cran.

Notre maison a prévu de numérotter les crans en partant par le haut avec les numéros suivants: 1<sup>a</sup> - 2<sup>a</sup> - 3<sup>a</sup> - 4<sup>a</sup> - 5<sup>a</sup>.

**Réglage du maximum** (voir schéma de la figure 1, partie D).

Ce réglage a lieu toujours sur route. Il s'effectue toujours dans le dernier quart d'ouverture du volet des gaz (partie D du schéma de la figure 1). C'est ici que se constate toujours l'influence maximum du gicleur principal, c'est à ce point qu'il faut agir principalement, toujours utilisant le système employé pour le contrôle de l'accélération à bas régime en vue de déterminer si le gicleur est trop petit ou trop grand et ces opérations doivent s'effectuer de cette manière:

1) Si en ouvrant complètement le volet des gaz le moteur n'atteint pas son régime normal et qu'au lieu d'augmenter sa vitesse, celle-ci reste la même ou que le moteur s'arrête ou qu'il se produit des retours de flammes et en abaissant le volet d'air on constate une nette amélioration, ceci est un indice de mélange trop pauvre et un gicleur principal trop petit.

Le remplacer donc par un numéro immédiatement supérieur, jusqu'à trouver celui qui donne le meilleur rendement.

2) Si en ouvrant complètement le volet des gaz le moteur donne un bruit sourd à l'échappement ou fait des ratés, avec émission de fumée noire et si en abaissant le volet d'air ces défauts vont en s'accroissant, cela est indice de mélange trop riche et il faut procéder de manière inverse à celle précédente.

## ENTRETIEN

Pour que votre carburateur fonctionne toujours dans de bonnes conditions, il faut le maintenir en parfaite efficacité mécanique et pour ce but observer les règles suivantes:

a) **Propreté maximum**: Périodiquement démonter tout le carburateur et en laver soigneusement à l'essence toutes les pièces. Si vous disposez d'air comprimé, souffler toutes les canalisations et tous les trous du carburateur. Pour vous assurer que tous les trous soient débouchés, y passer un fil de cuivre ou laiton approprié. Remonter, en vous assurant que toutes les pièces soient bien à leur place.



b) **Bonne conservation** : Le carburateur étant démonté, vérifier, attentivement l'état de toutes les pièces et particulièrement les suivantes :

a) **Volet des gaz** – contrôler s'il coulisse correctement dans le corps du carburateur; en cas de jeux excessif par une trop grande usure, le remplacer par un neuf. Si l'on constate dans le corps du carburateur de l'usure qui ne permette pas un fonctionnement normal ou un déplacement libre du volet des gaz, faire aléser à une station service Dellorto le corps du carburateur et y monter un volet plus grand.

b) **Aiguille d'admission d'essence** – Vérifier si l'aiguille ne présente aucun signe d'usure le long de sa partie conique ou aux crans de fixation, usure due à une très longue utilisation ou détérioration. Ou si vous avez des doutes, n'hésitez pas à la remplacer par une autre du même type.

c) **Pulvérisateur** – Périodiquement contrôler l'état de la calibrée où entre l'aiguille. Ce contrôle doit être effectué à nos stations service, qui possèdent l'outillage nécessaire, et peuvent s'assurer que les mesures correspondent encore à la mesure portée sur l'hexagone du pulvérisateur. Dans le cas où l'on constaterait un agrandissement ou même en cas de doute, remplacer immédiatement la pièce douteuse avec une neuve du même numéro, mais toujours **pièce originale**.

*N.B.* – Ne pas oublier qu'une consommation normale est fonction du bon état des deux éléments, **aiguille et pulvérisateur**.

d) **Gicleur principal** – Contrôler que le trou calibré ne soit jamais touché pour changer ses mesures, de ne pas y passer du fil qui ne soit très mince et en matériel tendre, pour éviter des agrandissements involontaires, qui se traduiraient par une excessive consommation d'essence.

En cas de doute: changer par un autre le dit gicleur avec un nouveau du même type et **d'origine**.

e) **Gicleur de ralenti** – Les mêmes règles précitées sont également applicables à ce gicleur.

f) **Cuve à niveau constant** – Pour avoir une carburation correcte, il est nécessaire que cette partie soit toujours en parfait état de marche; il faut pour cela contrôler périodiquement les parties suivantes :

1) **Pointeau du flotteur** : Prendre soin qu'il soit toujours en très bon état dans sa partie conique. Dans le cas où l'on constaterait des signes d'usure, détérioration ou cassure, il faut le remplacer sans hésitation.

2) **Siège du pointeau du flotteur** – Vérifier qu'elle ne soit pas abîmée ou détériorée sur l'arrête où se place le pointeau.

3) **Flotteur** – S'assurer qu'il ne soit point alourdi par des infiltrations de carburant provoquées par de mauvais traitements ou que son système de fixation sur le pointeau soit parfaitement efficace. Dans le cas contraire, le remplacer sans hésitation par un **original**.

g) **Filtre à air et à essence** – Il est conseillé de contrôler souvent ces appareils et de les démonter souvent en vue de leur nettoyage. **Ne pas oublier qu'un filtre à air imprégné de poussière est une cause d'augmentation de consommation et de perte de puissance.**

# Important!

1) Pour être sûr du bon fonctionnement du carburateur, il faut employer toujours et exclusivement pièces originales.

2) En demandant les mêmes, indiquer leur numéro de catalogue, consultant les instructions fixées à côté.

3) En cas de substitution du pointeau du flotteur, il faut spécifier la lettre qui est imprimée sur le même, consultant le tableau ci-dessous spécifié.

Pour les carburateurs avec prise sur le fond de la cuve, les pointeaux sont parafés comme suite :

Type A pour carb. avec le corps incliné	de la catégorie RA-RB-SA-SB
» B » » » » » vertical et horizontal	» » » » »
» C » » » » » incliné	» » » RC-SC-RD-RE-SS/A
» D » » » » » monobloc et vertical	» » » » » MC-MD-SS/A
» E » » » » » horizontal	» » » RC-RD
» P » » » » » monobloc-vertical et incliné	» » » SS 30-32-35 M

Pour les carburateurs avec prise du couvercle de a cuve, les pointeaux sont parafés comme suite :

Type G pour carb. avec le corps vertical-incliné et horizontal de la catégorie	RA-RB-SA-SB
» M » » » » » horizontal	» » » RC-RD
» N » » » » » vertical et incliné	» » » RC-SC-RD-RE-MC-MD

Pour les carburateurs de la catégorie MA les pointeaux sont distingués comme suite :

Pointeau de la longueur de mm. 62,5 pour cuves normales  
» » » » » 53\*\* » » avec le fond plat

\* Pour les carburateurs de la catégorie T1 les pointeaux ont 3 mesures différentes de 13-14-15 mm. de saillie mesurée du côté supérieur du flotteur.

Pour les carburateurs de la catégorie TA les pointeaux ont une seule mesure de mm. 60 x 51\*\*

Pour les carburateurs de la catégorie UA les pointeaux ont une seule mesure de mm. 58 x 51\*\*

Pour les carburateurs de la catégorie MB les pointeaux ont une seule mesure de mm. 60 x 53\*\*

\* Les variations des mesures susdites sont conditionnées selon le battant d'essence dans les installations différentes sur le cycle, ou selon les caractéristiques du moteur.

\*\* Les quotes 49-51-53 indiquent la distance du cran de fixation du flotteur mesurée de commencement du cône.

# EXPLICATIONS sur les parafes et numerations

## specifiées dans le tableau

**Diffuseur** - La numération du diffuseur est conforme au diamètre d'aspiration du carburateur, et elle ne peut pas, par conséquent, varier ou être remplacée par des mesures différentes. Cette numération est directement imprimée sur le corps du carburateur.

**Joint** - La lettre « M » et la mesure en mm. imprimée à côté, se réfère au diamètre extérieur du tube d'aspiration, sur lequel le carburateur est inséré. La lettre « B » avec la mesure en mm. imprimée à côté, se réfère à la mesure de la bride de fixation, prise au métayage des trous pour les prisonniers.

**Volet des gaz** - La numération du même, se réfère à la hauteur de la coupe, et elle a l'importance décrite dans les instructions de réglage de l'accélération d'un régime bas à un plus haut.

**Gicleur principal** - La numération du même désigne le calibrage du trou et il peut augmenter de 5 numéros pendant la saison d'hiver, ou diminuer de 5 numéros pendant celle d'été.

**Aiguille d'essence** - La numération imprimée sur cette aiguille se réfère à la conicité et longueur selon le type de carburateur.

**Par cran** on entend une de 5 rainures sur le bout de l'aiguille d'essence, et la position de fixation de la clavette est indiquée dans son endroit exprès, se rappelant qu'il faut commencer à compter du bout de l'aiguille, de manière qu'à la quatrième position on aura 3 rainures au-dessus.

Dans la série SS 30-35, au lieu des rainures il y a 5 trous, et la position de l'aiguille est déterminée par les trous visibles, et pourtant saillants sur le bout du volet des gaz.

**Pulvérisateur** - Sa numération se réfère au diamètre du trou où entre l'aiguille d'essence, et elle est appropriée au type et réglage du carburateur.

**Notes** - Les parafes signifient: **CV** = cuve verticale - **CI** = cuve inclinée 12° - **CH** = cuve pour corps horizontal - **AI** = arrivée d'essence par le fond, de la cuve (Inferieur) **AS** = arrivée d'essence par le couvercle - (Supérieur) **AIr1** = arrivée d'essence par le fond de la cuve avec raccord à joint simple **AIr2** = Idem mais avec raccord à joint double - **ASr1** = Arrivée d'essence par le couvercle avec raccord à joint simple - **ASr2** = Idem mais avec raccord à joint double - Le parafe F signifie filtre d'air.

# MICROMOTEURS

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Volet	Gicleur principal	Aligulle d'essence	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Alpino</b> (normal) 48 cc.	1945-50	T1 10 SA	10	35	45	—	Filtre direct sans correcteur
<b>Alpino</b> pour triporteur 60 cc.	1947-50	T1 12 SA	10	35	60	—	» » » »
<b>Alpino</b> (Piuma) . 63 cc.	1948-50	T1 13 SA	13	35	60	—	» » » »
<b>Aquilotto</b> (Bianchi) 45 cc.	1951	T1 9 DA	9	35	48	1	direct avec »
<b>BMG</b> (Mosquito) . 49 cc.	1950-51	T1 11 FB	11	35	53	2	» inversi » »
<b>Cab</b> . . . . . 50 cc.	1947-50	T1 10 SA	10	35	52	—	» direct » »
<b>Cab</b> . . . . . 60 cc.	1950-51	T1 12 SA	12	35	53	3	» » » »
<b>Cocker</b> (Taurus) 48 cc.	1950-51	T1 10 SA	10	35	55	2	» » » »
<b>Eolo</b> . . . . . 34 cc.	1948-50	T1 9 SA	9	pian	40	6	» inversi » »
<b>Eolo</b> . . . . . 46 cc.	1950-51	T1 10 SA	10	pian	52	6	» » » »
<b>Gioiello</b> . . . . 38 cc.	1950-51	T1 9 SA	9	35	45	—	» direct sans »
<b>Gioiello</b> . . . . 48 cc.	1950-51	T1 9 SA	9	35	48	1	» » » »
<b>Gloria</b> . . . . . 48 cc.	1951	T1 10 FC	10	35	45	1	» inversi avec »
<b>Jolly</b> . . . . . 45 cc.	1951	T1 12 SA	12	35	57	2	» » » »
<b>Itom</b> . . . . . 48 cc.	1950-51	T1 10 SA	10	35	54	3	» direct » »
<b>Leone</b> . . . . . 50 cc.	1946-50	T1 9 SA	9	35	48	1	» inversi » »
<b>Minimotor</b> . . . 50 cc.	1946-50	T1 9 SA	9	35	45	—	» direct avec »
<b>Mosquito-N</b> . . . 38 cc.	1946-50	T1 9 FA	9	35	40	1	» inversi » »
<b>Mosquito-S</b> . . . 38 cc.	1948-50	T1 12 FA	12	35	54	3	» » sans »
<b>Diesella</b> . . . . 50 cc.	1951	T1 13 SA	13	35	68	3	» direct avec »
<b>Fuchs</b> . . . . . 38 cc.	1951	T1 9 SA	9	35	50	1	» inversi » »

# MOTOCYCLETTES ITALIENNES

Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille 8 d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Alpino</b>											
48 cc. 2 t. compét.	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 6
75 cc. 2 t. N.	1950-51	MA 14	14	M 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 6
75 cc. 2 t. compét.	1950-51	MB22A	22	M 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.S.
98 cc. 2 temps	1950-51	MA 17	17	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	68	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. 2 t. N.	1950-51	MA 17	17	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RBO 22	22	M 28.6	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.H.-A.S.-F. F 8
125 cc. 2 t. S.S.	1950	RCO 24	24	M 28.6	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	105	50	C.H.-A.S.-F. F 9
125 cc. 2 t. S.S.	1951	RCO 26	26	M 31.7	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	50	C.H.-A.S.-F. F 9
<b>Ancora</b>											
175 cc. 2 temps	1930-38	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	85	45	C.V. - A.I.
<b>Astoria</b>											
125 cc. 2 t. N.	1951	MA 18	18	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	72	45	C.V.-A.S.-F. F 6
<b>Astra</b>											
175 cc.	1932-34	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
220 cc.	1934-36	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
307 cc. motocar	1937-39	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	85	45	C.V. - A.I.
500 cc. A	1936-39	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.I. - A.S.
500 cc. AS	1936-39	RDF 28	28	B 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	120	50	C.I. - A.S.
<b>"B"</b>											
98 cc. 2 t. "B,,	1950-51	UAI 15S	15	M 23	65	260	C 7	2 <sup>a</sup>	70	45	C.H.-A.S.-F. F 5 avec raccord coudé
<b>Benelli</b>											
98 cc. 2 t. "Letizia,,	1949-50	UA 15S	15	M 23	65	260	C 7	2 <sup>a</sup>	60	40	C.I.-A.S.-F. F 5 avec raccord coudé
98 cc. 2 t. "Letizia,,	1951	UA15BS	15	M 23	55	260/B	D16	2 <sup>a</sup>	70	35	C.I.-A.S.-F. F 5 avec raccord coudé
125 cc. 2 t. "Leoncino,,	1951	UA17BS	17	M 23	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	76	40	C.I.-A.S.-F. F 5 avec raccord coudé
175 cc.	1929-34	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	75	45	C.V. - A.I.
220 cc. N	1933-36	RB 22	22	M 25.4	70	270	H 2	2 <sup>a</sup>	87	45	C.I. - A.I.
250 cc. N	1935-39	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	2 <sup>a</sup>	105	45	C.I. - A.I.
250 cc. S	1935-39	SCF 24	24	B 50.8	85	1-268	L 6	4 <sup>a</sup>	110	50	C.I. - A.I.
250 cc. SS	1936-39	SSF 30	30	B 50.8	90	315	N 1	1 f.vis.	150	—	C.V. - A.I.

à suivre: Benelli

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: Benelli</i>											
500 cc. N . . . .	1935-39	RCF 26	26	B 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
500 cc. S . . . .	1935-39	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	50	C.I. - A.I.
500 cc. SS . . . .	1936-39	SSF 32	32	B 50.8	100	320	N 1	1 f. Vis.	150	—	C.H. - A.I.
500 cc. motocar	1935-39	RCF 26	26	B 50.8	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
500 cc. Unif. . . .	1939-42	MC 26F	26	M 31.7	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	110	50	C.I.-A.I.-F. F 20
<b>Sianchi</b>											
125 cc. 2 temps .	1947-51	MA 16	16	M 23	50	260	C 9	3 <sup>a</sup>	70	40	C.V.-A.S.-F. F 7
125 cc. 2 t. . . . .	1951	MA 18	18	M 23	65	260	C 1	2 <sup>a</sup>	70	45	C.V.-A.S.-F. F 7
125 cc. 2 t. Sport	1951	MB 24 A	24	M 28.6	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	100	45	C.V.-A.S.-F.F 8/1
175 cc. Freccia oro	1928-32	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	75	45	C.V. - A.I.
220 cc. . . . .	1933-35	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	80	45	Racc. à B. C.V. - A.I.
250 cc. N . . . .	1935-39	SBF 18S	18	B 50.8	80	3-268	H 0	3 <sup>a</sup>	80	45	Racc. à B. C.V. - A.I.
250 cc. S . . . .	1935-39	SBF 20S	20	B 50.8	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
250 cc. Stelvio .	1948-51	SBF 20S	20	B 50.8	70	1-268	H 2	4 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I.
350 cc. N . . . .	1931-32	RCPF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	95	50	C.V. - A.I.
500 cc. N . . . .	1934-39	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.I. - A.I.
500 cc. S . . . .	1935-39	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.H. - A.I.
500 cc. SS . . . .	1938-39	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	122	50	C.I. - A.I. - r. 1
500 cc. milit. . . .	1941-44	SB 22 F	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V.-A.I.-F.F20
500 cc. motocar .	1948-51	MC 26F	26	M 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I. F. F 20 avec raccord coudé
<b>Bordone</b>											
600 cc. motocar	1940-48	MD 27	27	M 31.7	70	273	L 5	2 <sup>a</sup>	125	50	C.V. - A.I.
<b>Breda</b>											
65 cc. 2 temps .	1946-49	MA 13	13	M 19	65	260	C 7	2 <sup>a</sup>	52	35	C.V.-A.S.-F. f.F4
<b>C. M.</b>											
125 cc. 2 temps .	1948-51	MA 16	16	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	68	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. 2 t. fruccata	1950-51	MA 19	19	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	80	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	MB 22	22	M 28.6	60	260	H 2	2 <sup>a</sup>	100	45	C.V.-A.S.-F. F 8
125 cc. 2 t. Sport	1951	MB 22A	22	M 28.6	70	265	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	C.V.-A.S.-F. F 8
250 cc. N . . . .	1932-35	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
250 cc. F . . . .	1932-35	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
250 cc. N . . . .	1936-39	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.

à suivre: C. M.

Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: C. M.</i>											
250 cc. S . . . .	1936-39	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
350 cc. N . . . .	1936-39	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. N . . . .	1936-39	MCS 25	25	B 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. Sparviero	1939-51	REF 30S	30	B 50.8	70	2-273	L 3	2 <sup>a</sup>	135	50	C.V. - A.I. Raccord à B.
<b>Ducati</b>											
48 cc. compét. .	1948-51	MA 13	13	M 23	65	260	C 8	2 <sup>a</sup>	60	40	C.V. - A.S.
60 cc. compét. .	1950-51	MA 16B	16	M 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	70	45	C.V. - A.S.
<b>Della Ferrera</b>											
250 cc. N . . . .	1935-37	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
250 cc. S . . . .	1935-37	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
500 cc. N . . . .	1938-39	RC 25	25	M 31.7	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	85	50	C.V. - A.I.
500 cc. N . . . .	1937-39	MCS 25	25	M 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	112	50	C.V. - A.I.
<b>F. B. (motocars)</b>											
350 cc. VL . . . .	1936-39	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	2 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I. f.
500-600 cc. VL .	1936-39	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I. f.
600 cc. VT . . . .	1936-39	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I. f.
600 cc. VT . . . .	1943-50	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V.-A.I.-r 1-KS
<b>F. M. - T 50</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 5
<b>Frera</b>											
175 cc. VL . . . .	1930-33	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	2 <sup>a</sup>	80	45	C.V. - A.I.
250 cc. VL . . . .	1934-39	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
500 cc. VL . . . .	1934-39	RC 25	25	M 28.6	70	268	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
<b>Fusi</b>											
250 cc. VL. . . .	1937-39	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.I. - A.I.
250 cc. Sport . .	1938-39	SB 22	22	M 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	105	45	C.I. - A.I.
250 cc. S. Sport .	1939	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
250 cc. S. Sport .	1948-51	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	125	50	C.I. - A.I.
500 cc. VTS . . .	1938-39	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.H. - A.I.
<b>Ganna (Puch)</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1951	MA 18B	18	M 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	68	40	C.V.-A.S.-F. F 6 Racc. spec. 23/25
<b>Garelli</b>											
350 cc. 2 temps	1925-30	RAO 18	18	M 25.4	70	270	H 1	3 <sup>a</sup>	75	45	C.H. - A.I.
350 cc. »	1931-35	RBO 23	23	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.H. - A.S.

Marque et modélé	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille d'essence	Cran	Gigleur principal	Gigleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Gazzella (Boassi)</b>											
65 cc. 2 t. . . . .	1950-51	MA 13	13	23	65	260	C 8	2 <sup>a</sup>	56	35	C.V.-A.S.-F. F 4
<b>Gilera</b>											
125 cc. N . . . . .	1949-51	MA 16 B	16	M 23	50	260-B	D15	2 <sup>a</sup>	68	40	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. Sport. . . . .	1951	MA 18 B	18	M 23	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	45	C.V. - A.S.
175 cc. VL . . . . .	1931-33	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	2 <sup>a</sup>	80	45	C.V. - A.I.
220 cc. VL . . . . .	1934-38	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	2 <sup>a</sup>	85	45	C.V. - A.I.
250 cc. VL . . . . .	1938-39	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I.
250 cc. motocar . . . . .	1938-39	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I.
250 cc. Nettuno . . . . .	1947-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I. - r 2
250 cc. Nettuno Sport . . . . .	1951	SSF 26A	26	B 50.8	100	265	M 7	3 <sup>a</sup>	115	50	C.I. - A.I. - r 2
350 cc. VL . . . . .	1927-37	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
500 cc. VL . . . . .	1920-29	MC 25	25	M 28.6	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
500 cc. SS . . . . .	1931-36	MD 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	118	50	C.V. - A.I.
500 cc. VT . . . . .	1936-39	MD 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
500 cc. VTS 8 B . . . . .	1937-38	MD 28.5	28.5	M 31.7	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	C.V. - A.I.
500 cc. VTSS . . . . .	1939	REF 30	30	B 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	135	50	C.I. - A.I. - r 2
500 cc. VL milit. . . . .	1936-43	MC 26F	26	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V.-A.I.-F. F20
500 cc. Saturno . . . . .	1944-51	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I. - r 2
500 cc. Saturno trucc. . . . .	1951	SSF 30/1	30	B 50.8	100	265	M 13	3 <sup>a</sup>	140	50	C.V. - A.I. - r 2
500 cc. » SS . . . . .	1944-51	SSF 32M	32	B 50.8	90	315	N 1	1 f. vis.	150	—	C.I. - A.I. - r 2
500 cc. Compét. . . . .	1946-51	SSF 35M	35	B 55	110	315	P 1	3 f. vis.	155	—	C.I. - A.I. - r 2
500 cc. VT motocar. . . . .	1937-39	RDS 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I. - r 2
600 cc. VL motocar. . . . .	1936-39	MD 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	118	50	C.V. - A.I.
600 cc. VT motocar . . . . .	1938-39	RDS 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
600 cc. Mercurio . . . . .	1946-51	MC 26F	26	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	125	50	C.V.-A.I.-F. F 20-r 2
<b>Guazzoni</b>											
150 cc. 2 t. Sport . . . . .	1951	RB 20	20	M 28.6	80	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	85	50	C.I.-A.S.-F. F 8
150 cc. 2t. Super Sport . . . . .	1951	SS 24 A	24	M 28.6	90	265	M 7	3 <sup>a</sup>	120	50	C.I. - A.S. - r 1
250 cc. 2 t. . . . .	1951	RB 22	22	M 28.6	80	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	90	55	C.V.-A.S.
<b>Guia (Buralli)</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1951	TA 16 a	16	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V.-A.S.-F. F 4
<b>Guzzi</b>											
65 cc. 2 temps . . . . .	1945-51	MA 13	13	M 23	65	260	C 8	4 <sup>a</sup>	65	35	C.V.-A.S.-F. F 5
65 cc. 2t. trucc. 73cc. . . . .	1950-51	MA 16	16	M 23	65	260	C 7	4 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-F. F 5
160 cc. Galletto . . . . .	1950-51	MA 18 BS 1	18	M 23	45	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	40	C.V.-A.I.-F. F5/1

à suivre: Guzzi



Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: Guzzi</i>											
175 cc. . . . .	1931-33	SB 20	20	M 28.6	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
220 cc. . . . .	1934-36	SB 22	22	M 28.6	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I.
250 cc. TT . . . .	1927-30	RC 25	25	M 31.7	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
250 cc. TT . . . .	1931-36	MD 28.5	28.5	M 31.7	80	2-273	L 3	4 <sup>a</sup>	130	50	C.V. - A.I.
250 cc. PL . . . .	1936-39	SBF 22	22	B 50.8	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
250 cc. Albatros.	1940-50	SS 32M	32	M 36	130	310	N 1	1 f. vis	150	—	C.V. - A.I. - r 1
250 cc. Airone	1945-51	SBF 22	22	B 50.8	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
250 cc Air. sport	1949-51	SSF 25A	25	B 50.8	100	265	M 7	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
500 cc. Sport 15.	Ant 1928	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
500 cc. Sport 15.	1935-39	RCS 25	25	M 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. 4 VT . . .	1928-39	MD 28.5	28.5	M 31.7	80	2-273	L 3	3 <sup>a</sup>	130	50	C.V. - A.I.
500 cc. 2 VT . . .	1932-34	MC 25	25	M 28.6	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. V . . . .	1935-38	MD 27F	27	M 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	118	50	C.V. - A.I.
500 cc. W . . . .	1935-39	MD 28.5	28.5	M 31.7	80	2-270	L 3	4 <sup>a</sup>	128	50	C.V. - A.I.
500 cc. C . . . .	1937-38	MD 28.5	28.5	M 31.7	80	2-273	L 3	4 <sup>a</sup>	132	50	C.V. - A.I.
500 cc. Alce . . .	1936-43	MC 26F	25	M 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	115	50	C.V.-A.I.-F. F20
500 cc. Condor .	1940-51	SS 32M	32	M 36	130	1-330	N 1	1 f. vis	155	—	C.V. - A.I. - r 1
500 cc. Superalce	1945-51	MD27F0	27	M 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	118	50	C.V.-A.I.-F. F20
500 cc. Dondolino	1946-51	SS 35M	35	M 36	130	1-330	P 1	1 f. vis	160	—	C.V. - A.I. - r 1
500 cc. Falcone .	1950-51	SS 29A	29	M 35	100	265	M 13	2 <sup>a</sup>	135	55	C.V. - A.I.
500 cc. motocar R	1938-39	2MC 25	25	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
500 cc. motocar. Ercole	1946-51	MC 26 F	26	M 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	118	50	C.V.-A.I.-F. F20
500 cc. Astore . .	1949-51	MD 27F	27	M 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	122	50	C.V. - A.I.
<b>Idroflex (Issi)</b>											
105 cc. 2 t. N . .	1950-51	MA 16B	16	M 23	50	260/B	C 9	3 <sup>a</sup>	62	40	C.V.-A.S.-F. F 5
105 cc. 2 t. S. . .	1951	MA 19B	19	M 23	50	260/B	115	2 <sup>a</sup>	85	40	C.V.-A.S.-F. F 5
<b>Innocenti</b>											
125 cc. Lambret.	1947-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 5
125 cc. 2 t. trucc.	1950-51	MA 19	19	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.S.
125 cc. motocar.	1947-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. S . . . .	1948-51	MB 22A	22	M 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	C.V.-A.S.-F. F 8
125 cc. 2 t. S.S..	1951	MB 24A	24	M 28.6	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	100	40	C.V.-A.S.-F. F 8
<b>Iso</b>											
125 cc. Scooter .	1949-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 7	2 <sup>a</sup>	65	50	C.V.-A.S.-F. F 5/0
125 cc. Isomoto.	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 7	2 <sup>a</sup>	65	50	C.V.-A.S.-F. F 5/0
125 cc. Isocarro.	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 7	2 <sup>a</sup>	65	50	C.V.-A.S.-F. F 5/0
<i>à suivre: Iso</i>											

Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: Iso</i>											
125 cc. mot. truc.	1950-51	MA 19	19	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	85	45	C.V.-A.S.-F. F 5/0
125 cc. tous les types	1951	MA 18B	18	M 23	55	260/B	D 1	2 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-F. F 5/0
<b>Ibis</b>											
65 cc. 2 t. N. . .	1948-50	MA 13	13	M 23	65	260	C 8	3 <sup>a</sup>	55	35	C.V.-A.S.-F. F 6
<b>Laverda</b>											
75 cc. 4 t. . . .	1950-51	MA 15B	15	M 23	50	260/B	115	2 <sup>a</sup>	62	35	C.V.-A.S.-F. F 4
<b>Macchi</b>											
125 cc. 2 t. (Cigno)	1951	UA17BS	17	M 23	50	260/B	D 1	2 <sup>a</sup>	78	50	C.I.-A.S.-F. F 5/2
<b>Mas</b>											
125 cc. 4 t. . . .	1951	MA 16B	16	M 23	50	260/B	115	2 <sup>a</sup>	75	40	C.V. - A.S.
125 cc. 4 t. Sport	1951	UA 18B	18	M 23	50	260/B	115	2 <sup>a</sup>	85	45	C.I. - A.S.
175 cc. VT . . .	1926-35	MA 18B	18	M 22.2	50	260/B	115	2 <sup>a</sup>	85	45	C.V. - A.S.
175 cc. 2 temps . . .	1939	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
175 cc. 4 t. . . .	1951	MA 18B	18	M 23	50	260/B	115	2 <sup>a</sup>	85	50	C.V. - A.S.
250 cc. VL . . . .	1936-38	SBF 18	18	B 50.8	80	3-268	H 0	3 <sup>a</sup>	80	45	C.V. - A.I.
250 cc. VT . . . .	1936-38	SBF 20	20	B 50.8	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
350 cc. VL . . . .	1937-39	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
350 cc. VT . . . .	1937-39	RCF 24	24	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	95	50	C.V. - A.I.
500 cc. VT . . . .	1937-39	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	108	50	C.V. - A.I.
<b>Miller</b>											
98 cc. 2 temps . . .	1935-39	TA 14	14	B 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	65	35	C.V. - A.S.
175 cc. VT . . . .	1932-36	SB 22	22	B 28.6	70	268	L 5	4 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I. - r. 1 Raccordo à B.
200 cc. 2 t. . . . .	1949-51	RBF 22	22	B 50.8	60	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	40	C.I.-A.S.-F. F 8
250 cc N. . . . .	1934-39	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
250 cc. S. . . . .	1934-39	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
250 cc. 2 t. T.T.	1951	RBF 23	23	B 50.8	80	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	C.I.-A.I.-F. F 8
500 cc. N. . . . .	1934-39	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
500 cc. S. . . . .	1934-39	REF 30	30	B 50.8	70	2-273	L 3	3 <sup>a</sup>	135	50	C.V. - A.I.
<b>Mival</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 7
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RB 22	22	M 28.6	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.S. - r 1

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille s d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>M. M.</b>											
175 cc. VT . . .	1929-33	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.I.
250 cc. VT . . .	1934-39	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
350 cc. VL . . .	1934-38	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
350 cc. VL . . .	1939	SB 22	22	M 25.4	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
500 cc. VL . . .	1934-39	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
<b>F.B. - Mondial</b>											
125 cc. . . . .	1949-50	SBF 18	18	B 50.8	80	3-268	H 2	3 <sup>a</sup>	80	35	C.I. - A.I. - r 1
125 cc. 2 <sup>a</sup> série .	1950-51	UA18BS	18	M 23	40 <sub>p</sub>	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	90	35	C.I. - A.S. Racc. à bride spéc.
125 cc. Sport. .	1950-51	SBF 22	22	B 50.8	70	1/268	H 2	3 <sup>a</sup>	118	45	C.I. - A.I. - r 1
200 cc. . . . .	1951	MB 22B	22	M 28.6	70	260/B	E 2	2 <sup>a</sup>	110	45	C.V. - A.S. Racc. à bride spéc.
<b>Moretti (Puch)</b>											
125 cc. 2 t. . .	1950-51	UA18BS	18	M 23	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	68	40	C.V.-A.S.-F. F 6
<b>Morini</b>											
125 cc. 2 t. N . .	1945-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 7
125 cc. 2 t. S . .	1945-50	RB 20	20	M 28.6	80	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	85	50	C.I. - A.S. - r 1
125 cc. 2 t. SS . .	1945-50	RB 22	22	M 28.6	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.S. - r 1
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	SS 24 A	24	M 28.6	90	265	M 7	3 <sup>a</sup>	120	50	C.I. - A.S. - r 1
125 cc. 2 t. S.S..	1950-51	SS 28 A	28	M 35	90	265	M 13	3 <sup>a</sup>	155	50	C.I. - A.S. - r 1
<b>Motom</b>											
48 cc. compét. .	1950-51	UA 14 S	14	M 23	65	260	C 7	3 <sup>a</sup>	72	35	C.I. - A.S.
(calibrage à essence)											
48 cc. compét. .	1950-51	UA 14 S	14	M 23	65	260	C 7	3 <sup>a</sup>	92	35	C.I. - A.S.
(calibrage à alcool)											
<b>M. V.</b>											
98 cc. 2 t. N . .	1945-48	TA 16 a	16	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V.-A.S.-F. F 6
98 cc. 2 t. S . .	1945-48	RAO 20	20	M 25.4	70	270	H 2	2 <sup>a</sup>	80	45	C.H. - A.S. - r 2
125 cc. 2 t. S . .	1948-50	RBO 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	C.H. - A.S. - r 2
125 cc. 2 t. N . .	1948-51	MA 17	17	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. scouter .	1949-51	MA 17	17	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. 2 t. S.S..	1950-51	RCO 25	25	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.H. - A.S. - r 2
125 cc. 2 t. compét.	1950-51	SSO-29A	29	M 35	100	270	M 13	3 <sup>a</sup>	150	60	C.E. - S.S. 2
<b>Nibbio</b>											
98 cc. 2 t. scouter	1946-50	TA 14 a	14	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	65	35	C.V.-A.S.-F. F 4
125 cc. 2 t. . .	1950	TA 16 a	16	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V.-A.S.-F. F 6

Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Parilla</b>											
98 cc. 2 t. . .	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	C.V. - A.S. - F. F 7
98 cc. 2 t. Sport	1951	RAO 20	20	M 25.4	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	85	45	C.H. - A.S. - r 1
125 cc. 2 t. . .	1951	MA 18	18	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	68	45	C.V. - A.S. - F. F 7
125 cc. 2 t. S. 1 <sup>er</sup> ser.	1951	RAO 22	22	M 25.4	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	90	45	C.H. - A.S. - r 1
125 cc. 2 t. S. 2 <sup>er</sup> ser.	1951	MB 22A	22	M 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	C.V. - A.S.
250 cc. 2 t. . .	1949-51	RBF 22	22	B 50.8	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	90	50	C.V. - A.I.
250 cc. S. . . .	1948-51	RD 27	27	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I. - r
250 cc. 4 t. Sport	1950-51	SS 30 M	30	M 36	80	320	N 1	1 f. vis	145	—	C.V. - A.I. - r 2
<b>Piaggio</b>											
98 cc. Vespa . .	1945-48	TA 17	17	M 22	70	200	0	—	75	40	C.V. - A.S.
125 cc. Vespa . .	1948-49	TA 17	17	M 22	70	200	0	—	75	40	C.V. - A.S.
125 cc. Ape . . .	1947-49	TA 17	17	M 22	70	200	—	—	70	40	C.V. - A.S.
125 cc. Vespa . .	1949-51	TA 17 B	17	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	75	35	C.V. - A.S.
125 cc. Ape . . .	1949-51	TA 17 B	17	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V. - A.S.
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	60	C.V. - A.I. - r 1
<b>Pirotta</b>											
75 cc. 2 t. . . .	1951	MA 13	13	M 23	65	260	C 8	4 <sup>a</sup>	65	45	C.V. - A.S.
<b>Rondine</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 17	17	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	68	45	C.V. - A.S. - F. F 6
125 cc. 2 t. S.S..	1951	RCO 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.H. - A.S. - r 2
<b>Rossi</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 17	17	M 23	55	260	C 9	4 <sup>a</sup>	68	45	C.V. - A.S. - F. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	2UA 18S	18	M 24	65	260	C 9	4 <sup>a</sup>	75	45	C.I. - A.S. 1 droite - 1 gauche
<b>Rumi</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	UA 15 S	15	M 23	55	262	C 7	3 <sup>a</sup>	60	45	C.I. - A.S. - F. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1951	MB 22A	22	M 28.6	70	265	E 1	2 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.S.
<b>"Sei" (Seiling)</b>											
300 cc. VL . . .	1937-39	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	85	45	C.V. - A.I.
<b>Sertum</b>											
120 cc. Batua . .	1936-40	TA 16	16	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V. - A.S.
250 cc. VLN . . .	1935-39	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.I. - r 1
250 cc. moteur . .	1935-39	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.I. - r 1
250 cc. VL Mini - Tar.	1937-39	RCF 24	24	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.

à suivre : Sertum

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: Sertum</i>											
250 cc. VT . . .	1937-39	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	80	45	C.V. - A.I. - r 1
250 cc. VT-N . .	1945-50	RC 24	S 24	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
250 cc. VT-S . .	1948-50	RD 27	S 27	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	125	50	C.V. - A.I.
250 cc. V.L. . .	1948-50	SB 22	22	M 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
500 cc. mot.2 cyl.	1935-39	RBFF22	22	B 50.8	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	C.H. - A.I.
500 cc. VL 2 cyl.	1936-39	RBFF22	22	B 50.8	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.H. - A.I.
500 cc. VL 1 cyl.	1938-39	MD 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
500 cc. mot.1 cyl.	1938-39	MD 27	27	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
500 cc. motocar .	1945-50	MC 26	F 26	M 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V.-A.I.-F. F20 distanziat. Bride spéciale
600 cc. Lic. Gol.	1938-39	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	C.H. - A.S.
<b>Simplex</b>											
175-200 VT Ala d'Oro	1930-37	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	75	45	C.V. - A.I.
250 cc. VT » »	1938-39	SBF 20	20	B 50.8	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
500 cc. VT - N .	1935-39	RDF27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.H. - A.I.
500 cc. VT - S .	1935-39	RDF28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.H. - A.I.
<b>Sterzi</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 16	16	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	65	35	C.V.-A.S.-F. F 7
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RB 22	22	M 28.6	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.S. - r 1
<b>Vittoria</b>											
65 cc. 2 t. Scooter	1950-51	MA 13	13	M 23	65	260	C 8	2 <sup>a</sup>	56	35	C.V.-A.S.-F. F 4
<b>Taurus</b>											
125 cc. 2 temps .	1947-48	MA 16	16	M 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	65	35	C.V. - A.S.
160 cc. 2 t. . . .	1951	MA 19	19	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-F. F 7
160 cc. 2 t. Sport	1951	MB 22A	22	M 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	C.V.-A.S.-F. F 8
250 cc. V 6 . . .	1936-38	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	C.H. - A.I.
250 cc. VSS 6 . .	1936-38	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	110	50	C.H. - A.I.
500 cc. G. 27 . .	1936-39	RDF27	27	B 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	112	50	C.H. - A.I.
500 cc. GSS 27 . .	1936-39	RDF28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	C.H. - A.I.
500 cc. SS . . . .	1938-39	REF 30	30	B 50.8	70	2-273	L 3	2 <sup>a</sup>	130	50	C.I. - A.I.

NB. - Nous pouvons fournir des carburateurs convenables pour les types aussi de Motos non compris dans ce tableau, pour qu'il nous soient fournies les données spécifiées dans les colonnes n° 1 - 2 - 3 - 4 - 5 et 12 de ce tableau.

# MOTOCYCLETTES ETRANGERES

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Moteurs A. M. C.</b>											
108 cc. 4 t. V.T.	1948-50	MA 16B	16	B 48	50	260/B	D15	2a	68	40	C.V. - A.S. - r 1 Racc. à bride 48
125 cc. 4 t. V.T.	1949-51	MA 18B	18	B 48	50	260/B	D15	2a	80	40	C.V. - A.S. - r 1 Racc. à bride 48
150 cc. 4 t. V.T.	1949-51	MB 20B	20	B 48	60	260/B	E 2	2a	100	40	C.V. - A.S. - r 1 Racc. à bride 48
175 cc. 4 t. V.T.	1949-51	MB 22B	22	B 48	70	260/B	E 2	2a	105	40	C.V. - A.S. - r 1 Racc. à bride 48
<b>A. J. S.</b>											
250 cc. OHV	1933-35	SBF 22	22	B 50,8	70	268	L 5	3a	100	45	C.V. - A.I.
350 cc. OHV	1933-35	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	105	50	C.V. - A.I.
350 cc. 16 M.	1944-51	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	100	50	C.V. - A.I.
500 cc. OHV	1933-35	RDF 28	28	B 50,8	70	2-270	L 3	4a	120	50	C.V. - A.I.
500 cc. Racing	1933-36	SS 30 M	30	M 36	90	315	N 1	1 f. vis	145	—	C.V. - A.I.
500 cc. 186	1944-51	RDF 27	27	B 50,8	70	270	L 3	3a	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. 2 cil.-20 Spring twin	1948-51	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	100	50	C.I. - A.I.
<b>Moteurs Aubier Dunne</b>											
100 cc. 2 temps	1949-51	MA 16	16	M 25,4	55	260	C 9	2a	65	45	C.V.-A.S.-r1-F.F6 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 2 temps	1949-51	MA 17	17	M 25,4	55	260	C 9	2a	68	45	C.V.-A.S.-r1-F.F6 Racc. 23 - 25,4
<b>Ariel</b>											
250 cc. LF	1931-35	SBF 20	20	B 50,8	70	268	H 2	3a	95	45	C.V. - A.S.
250 cc. LF	1931-38	SA 20	20	M 25,4	70	268	H 2	3a	90	45	C.V. - A.I.
350 cc. NH-RH	1933-36	RCF 26	26	B 50,8	70	270	L 3	2a	105	50	C.I. - A.S.
350 cc. milit.	1933-44	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	105	50	C.V. - A.I.
350 cc. RH Tipo NH	1944-51	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	100	50	C.I. - A.I.
500 cc. VT	1928-29	RC 26	26	M 28,6	70	270	L 3	3a	105	50	C.V. - A.I. Racc. à bride spec.
500 tr. SG4 VT incl.	1930-32	RDF 28	28	B 50,8	70	2-270	L 3	3a	120	50	C.V. - A.S.
500 cc. VF	1930-33	RCF 26	26	B 50,8	70	270	L 3	3a	105	50	C.I. - A.I.
500 cc. 4VT vert.	1931-32	RDF 28	28	B 50,8	70	2-270	L 3	3a	120	50	C.I. - A.S.
500 cc. VH-RH	1932-39	REF 30	30	B 50,8	70	2-270	L 3	3a	130	50	C.I. - A.I.
500 cc. VG	1934-36	RDF 27	27	B 50,8	70	270	L 3	3a	110	50	C.I. - A.S.
500 cc. 2c. RH Twin KH	1948-51	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	100	50	C.I. - A.I.
550 cc. SB	1930-32	RCF 25	25	B 50,8	70	270	L 3	3a	105	50	C.V. - A.S.
550 cc. VB	1932-34	RCS 25	25	M 28,6	70	270	L 3	3a	105	50	C.V. - A.S. Racc. à bride spec.
550 cc. VB	1934-35	RC 25	25	M 28,6	70	270	L 3	3a	105	50	C.I. - A.S.
500-600 cc. 4F	1930-39	SAF 16	16	B 40	80	3-268	H 0	3a	75	45	C.V. - A.I.

Marque et modélé	Anné	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5		7	8	9	10	11	12
<b>B. S. A.</b>											
175 cc. 2 tempi . . .	1927-29	SA 18	18	M 25.4	70	3-268	H 1	3a	80	45	C.V. - A.I.
250 cc. SV . . .	1933-35	SA 18	18	M 25.4	80	3-268	H 0	3a	80	45	C.V. - A.I.
250 cc. OHV . . .	1933-35	SA 20	20	M 25.4	70	268	H 2	3a	90	45	C.V. - A.I.
250 cc. OHV Blue-Star	1933-35	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	3a	105	45	C.I. - A.I.
498 cc. OHV Twin	1931-34	SB 20	20	M 28.6	70	268	H 2	4a	95	45	C.V. - A.I.
499 cc. SV Std. . .	1932-35	RCF 26S	26	B 50.8	70	270	L 3	3a	105	50	C.I. - A.I.
499 cc. OHV Blue-Star	1932-36	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3a	125	50	C.V. - A.I.
499 cc. OHV Special	1933-35	SSF30M	30	B 50.8	90	315	N 1	1 f. vis	140	-	C.I. - A.I.
499 cc. OHV Std	1933-36	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3a	110	50	C.I. - A.I.
500 cc. milit. . .	1933-44	RCF 26S	26	B 50.8	70	270	L 3	3a	110	50	C.V. - A.I.
595 cc. SV . . .	1933-35	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3a	110	50	C.I. - A.I.
595 cc. OHV . . .	1933-35	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3a	120	50	C.I. - A.I.
495 cc. Twin A7 . .	1947-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3a	100	50	C.V. - A.I.
499 cc. M 33 . . .	1947-51	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3a	120	50	C.V. - A.I.
646 cc. Twin A10	1947-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3a	105	50	C.V. - A.I.
<b>B. M. W.</b>											
Mod sino 1935 . . .	1929-35	1 RCFF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	4a	110	50	C.H. - A.I.
250 cc. R 25 . . .	1950-51	SBF 22	22	B 50.8	70	268	H 2	3a	100	45	C.V.-A.I.r. 1-F. F8
350 cc. R 35 . . .	1935-40	RCFF 24	24	B 50	70	270	L 3	3a	95	50	C.H. - A.I. - r 1
397 cc. R 4 . . .	1933-34	RCFF 24	24	B 50	70	270	L 3	3a	100	50	C.H. - A.I. - r 1
500 cc. R 51 . . .	1935-44	2 RBFF 22	22	B 48	70	270	H 2	3a	95	45	C.V. - A.S.
500 cc. R 51/2 . .	1950-51	2 RBFF 22	22	B 48	70	270	H 2	3a	95	45	C.I. - A.S. 1 droite - 1 gauche
500 cc. R 51/3 . .	1951-52	2 RBFF 22	22	B 48	70	270	H 2	3a	95	45	C.I. - A.S. 1 droite - 1 gauche
600 cc. R 61 . . .	1935-44	2 RBFF 22	22	B 48	70	270	H 2	3a	95	45	C.V. - A.S.
600 cc. R 66 . . .	1935-44	2 RCFF 24	24	B 53	70	270	L 3	3a	110	45	C.V. - A.S.
600 cc. R 67 . . .	1950-51	2 RCFF 24	24	B 53	70	270	L 3	3a	110	45	C.I. - A.S. 1 droite - 1 gauche
750 cc. R 12 . . .	1930-35	1 RCFF 24	24	B 53	70	270	L 3	3a	115	45	C.H. - A.I.
750 cc. R 12 . . .	1935-40	2 RCFF 24	24	B 53	70	270	L 3	3	110	45	C.V. - A.S.
750 cc. R 71 . . .	1937-44	2 RCFF 24	24	B 53	70	270	L 3	3a	110	45	C.V. - A.S.
750 cc. R 75 . . .	1937-44	2 RCFF 24	24	B 53	70	273	L 3	3a	110	45	C.V. - A.S. 1 droite - 1 gauche
<b>D. K. W.</b>											
98 cc. 2 temps . . .	1934-39	TA 14 a	14	M 23	60	195	1	2a	65	35	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. . . . .	1938-44	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	3a	65	45	C.V.-A.S.-F. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1951	SS 23 A	23	M 28.6	80	265	M 7	3a	115	50	C.I. - A.S. - r 1
175 cc. R . . . .	1932-39	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	4a	110	45	C.V. - A.S.
250 cc. SB . . . .	1932-39	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3a	110	45	C.V. - A.S.
350 cc. SB . . . .	1932-39	RB 23	23	M 28.6	70	270	H 2	3a	90	45	C.V. - A.S.
à suivre: D. K. V.											

Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: D. K. V.</i>											
350 cc. milit. . . . .	1939-44	RC	24 24	M 29	60	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V.-A.S.-r.1-f.F10
500 cc. SB 2 cyl. . . . .	1932-39	RB	22 22	M 28.6	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	110	45	C.V. - A.S.
600 cc. 2 cil. Eau	1928-32	MC	25 25	M 31.7	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.S.
<b>F. N.</b>											
350 cc. VL - C 2 . . . . .	1924-33	SB	20 20	M 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
350 cc. VL - M 70 . . . . .	1933-35	SB	20 20	M 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.I.
500 cc. VL - M 67 . . . . .	1929-32	RC	26 26	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. VT-M 86S	1932-35	RDF	28 28	B 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	C.V. - A.I.
<b>Gnome - Rhone</b>											
100 cc. 2 t. R-R1	1949-51	MA	17 17	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	C.V.-A.S.-r.1-f.F6 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 2t. R2-R3	1949-51	MA	18 18	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	C.V.-A.S.-r.1-f.F6 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 2 t. R4 . . . . .	1949-51	MB 20A	20	M 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	40	C.V.-A.S.-r.1-f.F8
<b>H. DAVIDSON</b>											
350 cc. . . . .	1926	SB	22 22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I. Racc. à B.
500 cc. . . . .	1926	RC	24 24	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	95	50	C.V. - A.I. Racc. à B.
750 cc. . . . .	1926	SB	22 22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I. Racc. à B.
750 cc. 2 cyl. . . . .	1935-40	SC	24 24	M 31.7	85	1-268	L 6	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.S. Racc. à B.
1200 cc. . . . .	1926	RC	25 25	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I. Racc. à B.
<b>Motori Hydral</b>											
125 cc. 2 temps . . . . .	1949-51	MA	19 19	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S.-r.1-f.F6
175 cc. 2 temps . . . . .	1950-51	MB 22A	22	M 28.6	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	C.V.-A.S.-r.1-f.F8
<b>Motori Ilo</b>											
98 cc. 2 t. . . . .	1950-51	UA 15S	15	M 23	55	260	C 7	3 <sup>a</sup>	60	45	C.V.-A.S.-F. F 4
125 cc. 2 t. . . . .	1950-51	MA 16	16	M 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 6
175 cc. 2 t. . . . .	1951	MB 22A	22	M 29	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	C.V.-A.S.-F. F10
<b>Indian</b>											
350 cc. Prince . . . . .	1928-34	SB	22 22	M 28.6	70	268	L 5	4 <sup>a</sup>	110	45	C.V. - A.I.
500 cc. milit. . . . .	1939-43	RB	20 20	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.I. Racc. à bride spéciale

*Motors dispo...  
à vendre: Indian*



Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Difusour	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: Indian</i>											
600 cc. scout . .	1930-38	RB 20	20	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.I. Racc. à bride spécial
750 cc. Scout . .	1924-36	SB 20	20	M 28.6	70	268	L 5	4 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I. Racc. à bride
750 cc. superscout	1930-38	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I. Racc. à bride spécial
1200 cc. Chief. .	1924-36	RC 25	25	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I. Racc. à bride
<b>Jonghi</b>											
98 cc. 2 t. R100	1948-51	MA 17	17	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	C.V.-A.S. - r.1-F.6 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 2 t. T125	1949-51	MA 18	18	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	C.V.-A.S. - r.1-F.6 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 2 t. E125	1949-51	MA 19	19	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	75	45	C.V.-A.S. - r.1-F.6 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 2 t. E50	1949-51	MB 20A	20	M 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	40	C.V.-A.S. - r.1-F.8
125 cc. 4 t. T.D.	1950-51	UA18BS	18	B 50.8	40 p.	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	90	35	C.I. - A.S. - r. 1
125 cc. 4 t. T.S.	1950-51	SBF 22	22	B. 50.8	70	1/268	H 2	3 <sup>a</sup>	118	45	C.I. - A.I. - r. 1
<b>Magnat Debon-Terrot</b>											
100 cc. 2 temps .	1948-51	MA 17	17	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	C.V. - A.S. - r. 1 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 4 temps .	1948-51	MA 18B	18	M 25.4	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	35	C.V. - A.S. - r. 1 Racc. 23 - 25,4
350 cc. 4 t. V.L.	1948-51	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I. - r. 1
500 cc. 4 t. V.T.	1948-51	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I. - r. 1
<b>Matchless</b>											
350 cc. milit. . .	1939-44	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.I. - r. 1
350 cc. G 3 - L.S.	1944-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
500 cc. G 9-2 cyl.	1948-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.I.
500 cc. G 80 - S .	1944-51	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
<b>Motobecane</b>											
125 cc. 4 t. V.L.-045	1945-51	UA16BS	16	M 25.4	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	68	40	C.V. - A.S. - r. 1 Racc. 23 - 25,4
125 cc. 4 t. V.L.-145	1948-51	MA 18B	18	M 25.4	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	40	C.V. - A.S. - r. 1 Racc. 23 - 25,4
175 cc. 4 t. V.L.-226	1948-51	MB 20B	20	M 28.6	60	260/B	E 2	2 <sup>a</sup>	100	40	C.V. - A.S. - r. 1

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Norton</b>											
350 cc. OHC . . .	1932-35	RC 25	25	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
350 cc. OHC Inter.	1932-35	RD 27	27	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
490 cc. SV 16 H	1932-35	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
490 cc. OHV-M 18-19-20	1932-35	RD 27	27	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
490 cc. OHV-CS 1	1932-35	MD 28.5	28.5	M 31.7	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	C.V. - A.I.
500 cc. OHV Inter.	1932-35	SSF 30M	30	B 50.8	90	315	N 1	1 <sup>st</sup> vis	150	—	C.V. - A.I.
500 cc. milit. . .	1935-44	RC 26	26	M 28.6	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. 16 H . . .	1944-51	RC 26	26	M 28.6	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
500 cc. ES 2 . . .	1944-51	RD 28	28	M 31.7	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
500 cc. Dominat. 2 cil.	1948-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.I.
<b>N. S. U.</b>											
75 cc. 2 temps . . .	1930	TI 11 S		M 19	35		2	—	50	—	C.V. - A.S.
100 cc. 4 t. Fox . . .	1950-51	UA 15 BS	15	M 23	55	260/B	H 16	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V.-A.S.-F. F 6
175 cc. 2 t. . . . .	1935-42	RB 23	23	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.S.
200 cc. 2 t. . . . .	1930-33	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V. - A.S. - r. 1
200 cc. 2 t. Lux . . .	1951	MB 22A	22	M 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	C.V.-A.S.-r.1-F8
350 cc. 4 t. V.T. . .	1940-42	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
<b>Peugeot</b>											
125 cc. 2 t. T55 . . .	1947-51	MA 18	18	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	C.V.-A.S.-r.1-F.F6 Racc. 23 - 25,4
150 cc. 2 t. T155 . . .	1947-51	MB 20A	20	M 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	45	C.V.-A.S.-r.1-F.F8
125 cc. 2 t. T56 . . .	1948-51	UA18S	18	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	C.I.-A.S. - r.1-F.F6 Racc. 23 - 25,4
150 cc. 2 t. T156 . . .	1948-51	RA 20	20	M 25.4	60	270	H 1	3 <sup>a</sup>	85	45	C.I.-A.S. - r.1-F.F8
175 cc. 2 t. T175 . . .	1950-51	RA 22	22	M 25.4	60	270	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.I.-A.S. - r.1-F.F8
<b>Puch</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1948-51	UA18BS	18	M 23	50	260/B	H 15	2 <sup>a</sup>	68	40	C.V.-A.S.-F. F 6 Racc. 23 - 25
125 cc. 2 t. Sport . . .	1948-51	2 UA 18 BS	18	M 23	50	260/B	H 15	2 <sup>a</sup>	68	40	C.V.-A.S.-F. F 5 1 d. - 1 g.
250 cc. 2 t. . . . .	1939-45	RB 22	22	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	C.V.-A.S.-r.1-F.F8
250 cc. 2 t. TF . . .	1948-51	RB 23	23	M 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	C.I.-A.S. - r.1-F.F8
<b>Royal Enfield</b>											
125 cc. 2 t. WD/RE mil.	1944-49	MA 16	16	M 25.4	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	C.V.-A.S.-F. F 6 Racc. 23 - 25,4

Marque et modèle	Année	Carburateur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvérisateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Rudge Whitworth</b>											
250 cc. OHV Std.	1933-38	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	3 <sup>v</sup>	100	45	C.V. - A.I.
250 cc. TT Rep.	1933-38	RCF 26	26	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
350 cc. OHV Std.	1934-36	SCF 24	24	B 50.8	85	1-268	L 6	3 <sup>a</sup>	110	50	C.V. - A.I.
350 cc. TT Rep.	1934-36	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
500 cc. OHV Std.	1933-36	RCF 26	26	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
500 cc. OHV Ulster	1934-36	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	4 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
500 cc TL Rep.	1935-37	SSF 30M	30	B 50.8	110	330	N 1	2f. vis	150	—	C.V. - A.I. - r. 1
<b>Moteurs Sachs</b>											
75 cc. 2 t. . . .	1935-42	TA 14 a	14	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	62	35	C.V.-A.S.-F. F 5 Racc. à bride spéc. 35
98 cc. 2 t. . . .	1937-42	TA 16 a	16	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	68	35	C.V.-A.S.-F. F 5 Racc. à bride spéc. 35
98 cc. 2 t. M. 50	1948-51	TA 17 a	17	M 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	C.V.-A.S.-F. F 5 Racc. à bride spéc. 40
150 cc. 2 t. . . .	1949-51	MB 20 A	20	M 28.6	70	260	R 1	2 <sup>a</sup>	85	45	C.V.-A.S.-F. F 8 Racc. à bride spéc. 45
<b>Sunbeam</b>											
493 cc. OHV M 12	1932-34	RD 28	28	M 31.7	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
500 cc. SV Lion 6 B	1932-34	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
500 cc. OHV M 90	1932-34	RD 28	28	M 31.7	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
600 cc. SV Lion 7 B	1932-34	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
600 cc. OHV 9 B	1932-34	RD 28	28	M 31.7	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.
487 cc. Twin 57-58	1949-51	RCF 24S	24	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	95	50	C.V.-A.I.-F. F20
<b>Triumph</b>											
175 cc. 2 temps.	1929	SA 20	20	M 25.4	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	95	45	C.V. - A.S.
250 cc. OHV . . . Mod. 1/1 - 1/5	1931-34	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I. Racc. à bride
349 cc. 2 c. . . .	1950-51	SB 22	22	M 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	C.V. - A.I. Racc. à bride 50.8
350 cc. SV Mod. 3/1	1931-34	SB 22	22	M 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I. Racc. à bride
350 cc. OHV Mod. 3/5 - 3/2	1931-34	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
350 cc. milit. . .	1934-43	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
498 cc. Tiger 90 .	1939	RDF 28	28	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.H. - A.I.
500 cc. OHV Mod. 5/2 VL	1931-34	RDF 27	27	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
500 cc. OHV Mod. 5/4 - 5/5 V T à suivre: Triumph	1931-34	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.V. - A.I.

Marque et modélé	Année	Carbura- teur	Diffuseur	Joint	Volet	Pulvé- risateur	Aiguille d'essence	Cran	Gicleur principal	Gicleur de ralenti	Notes
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>suite: Triumph</i>											
500 cc. OHV Mod. B - BS	1931-34	RDF 28	28	B 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	C.I. - A.I.
500 cc. SV Mod. 5/1-5/3	1931-34	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.V. - A.I.
500 cc. 2 cil.	1936	SBF 22	22	B 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	C.V. - A.I.
497 cc. Speed Twin	1950-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
498 cc. Tiger 100	1950-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
649 cc. Thunderbird	1950-51	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	C.I. - A.I.
<b>Ultima</b>											
125 cc. 2 temps	1949-51	MA 18	18	M 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	C.V.-A.S. - r.1-f.F6 Racc. 23 - 25,4
175 cc. 2 temps	1950-51	MB 20A	20	M 25.4	60	230	E 1	2 <sup>a</sup>	85	40	C.V.-A.S. - r.1-f.F8
<b>Velocette</b>											
350 cc. OHC-KTT	1929-36	RD 27	27	M 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.V. - A.I.
350 cc. KTP 2 tubi sc.	1930	RCF 25	25	B 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
350 cc. OHC-KSS-KTS	1930-37	RC 25	25	M 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.V. - A.I.
350 cc. OHV-MAC	1934-39	SCF 24	24	M 50.8	85	1-268	L 6	3 <sup>a</sup>	110	50	C.I. - A.I.
350 cc. KTS 1 tubo sc.	1937-39	RCF 25	25	M 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	C.I. - A.I.
500 cc. OHV-NSP	1935-39	RDF 27	27	M 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	C.I. - A.I.
<b>Moteurs Williers</b>											
98 cc. 2 t. . . .	1948-51	UA 17 S	17	M 22.2	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	68	45	C.V.-A.S.-F. F 6
122 cc. 2 t. . . .	1948-51	MA 18	18	M 25.4	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	70	45	C.V.-A.S.-F. F 6 Racc. 23 - 25,4
197 cc. 2 t. . . .	1948-51	MB 22 A	22	M 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	C.V.-A.S. - f. F 8/1
<b>Zündapp</b>											
198 cc. 2 t. DB 201.	1949-51	MB 22 A	22	M 29	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	C.V.-A.S. - f. F 8/1
500 cc. 2 cil. VT	1939-43	2 RBFF 22	22	B 50.8	70	270	H 2	2 <sup>a</sup>	100	45	C.I. - A.S.
597 cc. KS 601	1949-51	2 Destri 2 RCFF 24	24	B 48	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	45	C.I. - A.S.
600 cc. 2 cil. VT Mod. KS 597	1940-43	RCS 25	25	M 28.6	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	45	Preparaz. spec. 1 g. - 1 d.

NB. - Nous pouvons fournir des carburateurs convenables pour les types aussi de  
Motos non compris dans ce tableau, pour qu'il nous soient fournies les données  
spécifiées dans les colonnes n° 1 - 2 - 3 - 4 - 5 et 12 de ces tableaux.

**Modification à la "numération,, aux "aiguilles d'essence,,  
(15 Settembre 1951)**

Carburateurs	Ancienne "numération,,	"Nouvelle numération,,
MA - UA	7 - 8 - 9	C 7 - C 8 - C 9
MA B - UA B	11 - 15 - 16	D 11 - D 15 - D 16
MB A - MB B	1 A	E 1
RA-RB-SA-SB	0 - 1 - 2	H 0 - H 1 - H 2
RC-SC-RD-MC-MD	3 - 5 - 6	L 3 - L 5 - L 6
SS 23 - 30 A	1 - 7 - 13	M 1 - M 7 - M 13
SS 30 - 32	32	N 1
SS 33 - 35	35	P 1