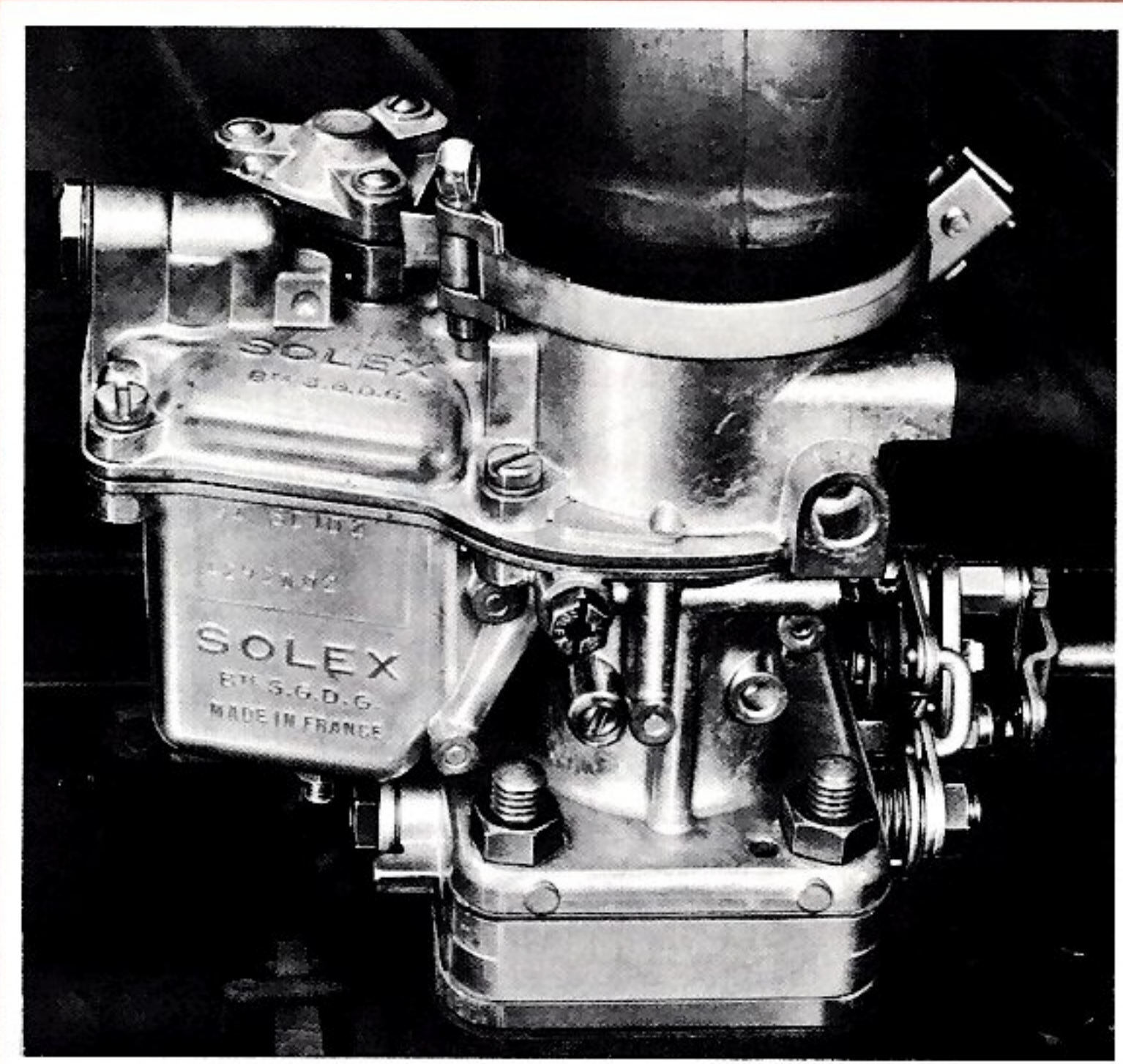


CARBURATEUR SOLEX INVERSÉ

32 SDID - 2

Double corps compound, à volet de départ, pompe de reprise à commande mécanique et enrichisseur de puissance



STUFENFALLSTROM

Vergaser

mit

Starterklappe,

Membranpumpe

und

VOLLSTANREICHERUNG

FOURNITURES GÉNÉRALES
pour AUTOMOBILES
L. DOUPE & C^o
8, Place de Verdun
FONT-AUDÉMER
(Eure)
Tél 199
C. P. 12 175 B

CITROËN - ID. 19

(BERLINE - Modèle 1966)

4 Cyl. 78 x 100 (1911 cm³)

EINSTELLUNG DES VERGASERS

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

CARBURETTOR SETTING

Luftrichter	Buses d'air	Choke tubes	K
Hauptdüsen	Gicleurs d'alimentation	Main jets	Gg
Luftkorrekturdüsen	Ajutages d'automatité	Correction jets	a
Leerlaufdüsen	Gicleurs de ralenti	Pilot jets	g
Federdes-Schwimmernadelventil	Pointeau à ressort	Needle valve with spring	P
Schwimmer	Flotteur	Float	F
Anreicherungsdüse	Calibreur enrichisseur	Enrichment device jet	Ce
Einspritzrohr	Injecteur de pompe	Pump injector	i
Ende des Pumpenhubes bei grösster Öffnung der Drosselklappe 2. Stufe	Fin de course de pompe pour ouverture maximum du papillon 2 ^e corps	End of pump stroke for the largest opening of secondary throttle butterfly	
Öffnung der Drosselklappe 1. Stufe für das Startsystem	Ouvert. positive du papil. des gaz du 1 ^{er} corps pour système de départ	Positive opening of primary throttle butterfly for starter system	

Stufe - Corps - Barrel	
I	II
24	26
130	125
155	150
45	40
	1,7 mm.
	7,3 g.
45	80
145 ± 10	0

BESONDERE MERKMALE

Der SOLEX 32 SDID-2 ist ein Doppelfallstrom-Vergaser mit Starterklappe, Beschleunigerpumpe mit mechanischer Betätigung und Vollanreicherungs-
Er besteht aus 3 Hauptteilen :
Drosselklappenteil, Vergasergehäuse, Vergaserdeckel.

STARTERKLAPPE.

Die Starterklappe (V¹) ist im Lufteinlass der ersten Stufe angeordnet. Sie ermöglicht das Anlassen des Motors in kaltem Zustand, einen einwandfreien Leerlauf bei Kälte und das Kaltwegfahren. Die Starterklappe wird betätigt, wenn der Motor seine normale Betriebstemperatur noch nicht erreicht hat.

Wenn die Starterklappe geschlossen ist, wird die Drosselklappe (V) der ersten Stufe durch ein Hebelgestänge um einen bestimmten Wert geöffnet (positive Öffnung). Hierdurch wird das Anlassen des Motors bei niedrigen Temperaturen ermöglicht.

Für den Kaltstart wird der Starterzug ganz herausgezogen und der Anlasser betätigt.

Nach dem Anspringen des Motors führt der durch die Kolbenbewegung in den Zylindern geschaffene Unterdruck zu einer Öffnung des auf der Starterklappe angebrachten federbeaufschlagten Ventils (CI). Hierdurch wird eine richtige Versorgung des Motors sichergestellt.

Nachdem der Motor angesprungen ist, wird nach einigen Sekunden der Zugschalter teilweise zurückgeschoben, um die Starterklappe auf eine durch eine Raste gekennzeichnete Zwischenstellung zu bringen. Beim erneuten Anlassen des noch nicht ganz abgekühlten Motors ist ebenfalls diese Stellung einzuschalten.

Wenn sich der Motor genügend erwärmt hat, sodass das Fahrzeug in Betrieb gesetzt werden kann, wird der Zugschalter ganz zurückgeschoben, sodass die Starterklappe die voll geöffnete Stellung einnimmt (diese Stellung ist ebenfalls durch eine Raste spürbar). Die Drosselklappe der ersten Stufe nimmt dann die Stellung für den normalen Leerlauf ein. Die Startvorrichtung ist somit ausgeschaltet.

Der Warmstart hat mit ganz geöffneter Starterklappe zu erfolgen (Zugschalter vollkommen zurückgeschoben). Es wird lediglich der Anlasser betätigt und gleichzeitig das Gaspedal leicht durchgetreten, ohne jedoch mit dem Gaspedal zu « pumpen ». Wenn der Motor anspringt, ist das Gaspedal freizugeben.

LEERLAUF.

Für den Leerlauf wird dem Motor der Kraftstoff durch die Leerlaufdüse (g) zugeführt. Die Gemischluft wird 2 Leerlaufbohrungen entnommen, von denen eine (u¹) in den Hauptlufteinlass des Vergasers und die andere (u²) am engsten Durchmesser des Luftrichters mündet.

Die LeerlaufEinstellschraube, die die Stellung der Drosselklappe der ersten Stufe bestimmt, gibt die Möglichkeit, die Leerlaufdrehzahl zu verändern, während die Leerlaufgemischregulierschraube (W), die ebenfalls an der ersten Stufe angebracht ist, die Möglichkeit gibt, das Gemisch kraftstoffreicher oder kraftstoffärmer einzustellen.

BY-PASS.

In jedem der beiden Drosselklappenteile befinden sich vor der Drosselklappe mehrere Bohrungen bestimmten Durchmessers (genannt By-Pass-Bohrungen), die bei Öffnung der Drosselklappen nacheinander eine bestimmte Menge Kraftstoffemulsion abgeben.

Diese Bohrungen der ersten Stufe erleichtern den Übergang vom Leerlaufsystem zum Normalsystem, während diejenigen der zweiten Stufe einen stossweisen Motorbetrieb verhindern, wenn das Hauptdüsenystem in Funktion tritt.

Die für die Versorgung der By-Pass-Bohrungen notwendige Emulsion wird für die erste Stufe durch die Leerlaufdüse (g) und die kalibrierten Luftbohrungen (u¹) und (u²) und für die zweite Stufe durch die Leerlaufdüse (g) und die kalibrierte Luftbohrung (u¹) zugeführt.

NORMALBETRIEB.

Während des Normalbetriebs wird der Motor durch die Hauptdüsen (Gg), die schräg in den Boden der Schwimmkammer eingeschraubt sind, mit Kraftstoff und durch die Luftrichter (K) mit Luft versorgt.

Das automatische richtige Gemisch wird durch Lufteintritt durch die Luftkorrekturdüsen (a) sichergestellt. Die Mischrohre (s) sind mit der Schwimmkammer des Vergasers fest verbunden.

Bei Niedertreten des Gaspedals öffnet sich aufgrund der mechanischen Verbindung mit der ersten Stufe die Drosselklappe der zweiten Stufe erst, wenn die Drosselklappe der ersten Stufe bereits um 2/3 geöffnet ist. Hierdurch ergibt sich eine zügige Beschleunigung und ein einwandfreier Betrieb des Motors bei niederen Drehzahlen und maximaler Leistungsabgabe bei optimalem Kraftstoffverbrauch.

BESCHLEUNIGERPUMPE.

Die Beschleunigerpumpe spritzt im Augenblick der Beschleunigung eine zusätzliche Kraftstoffmenge in die Mischkammer der ersten Stufe in der folgenden Weise ein :

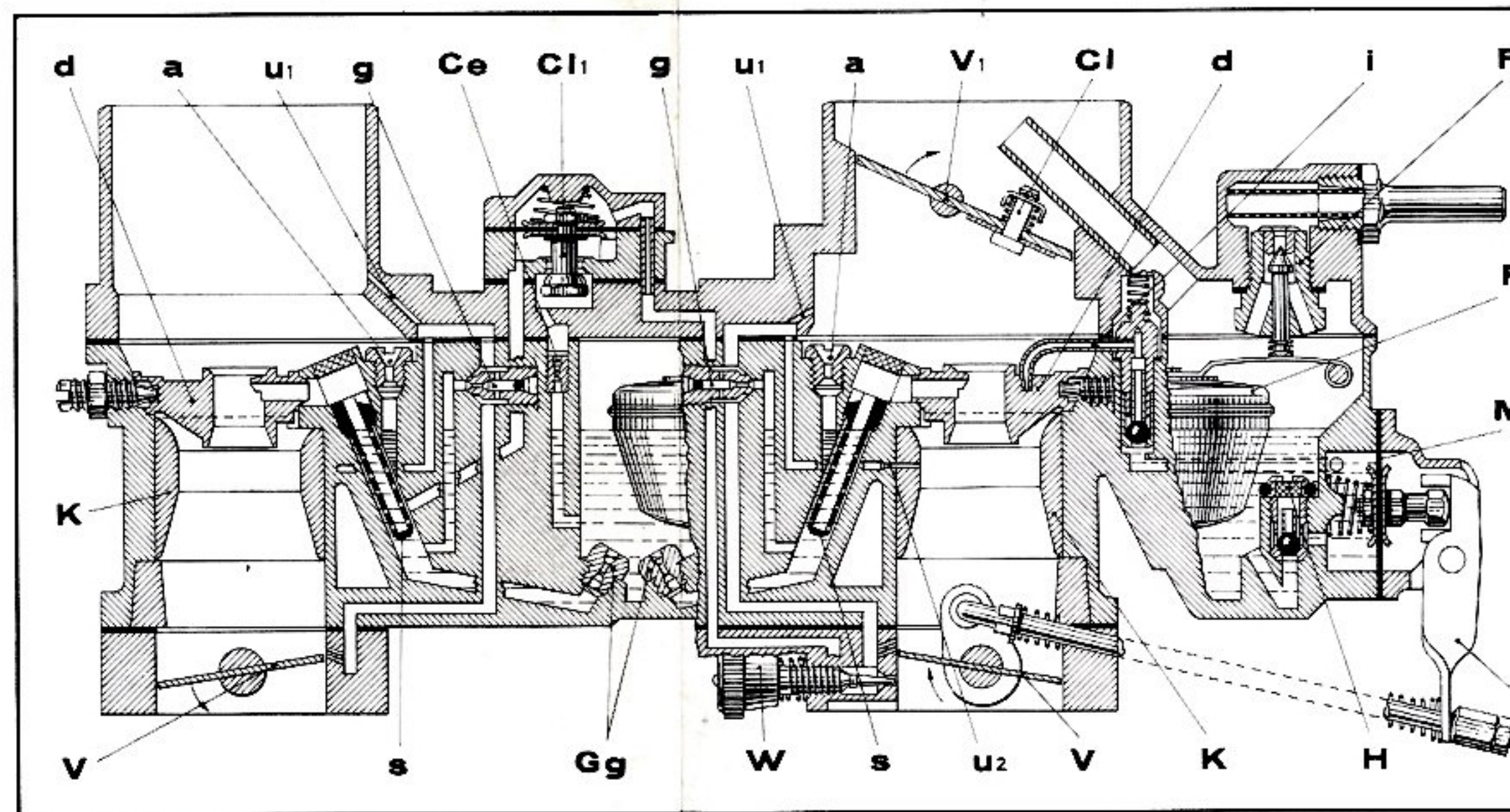
In der Leerlaufstellung füllt sich der Raum vor der Membrane, die durch eine Feder zusammengedrückt wird, mit Brennstoff. Die Membrane ist andererseits mit einem Gestänge über die Drosselklappenwelle der ersten Stufe mit dem Gaspedal verbunden.

In dem Augenblick, in dem die Drosselklappe der ersten Stufe geöffnet wird, bewegt sich die Membrane und drückt den vor der Membrane befindlichen Kraftstoff in das kalibrierte Einspritzrohr, welches in den Luftrichter mündet.

VOLLSTANREICHERUNG.

Diese Vorrichtung stellt ein zusätzliches Kraftstoffsystem dar, welches bei bestimmten Motorbetriebsverhältnissen zusätzlich zur Hauptdüse (Gg) der zweiten Stufe Kraftstoff abgibt. Dieses zusätzliche System wird automatisch durch den Saugrohrunterdruck über ein fest auf einer Membrane angebrachtes federbeaufschlagtes Ventil (CI¹) eingeschaltet.

Hierdurch wird die Möglichkeit gegeben, den Motor mit einem abgemagerten Gemisch bei Teillast und ganz geöffneten Drosselklappen zu betreiben, während ein angereichertes Gemisch zugeführt wird, wenn der Motor seine Spitzenleistung abgeben muss.



ERKLÄRUNG

- a Luftkorrekturdüsen
- Ce Anreicherungsdüse
- CI Luftventil
- CI¹ Membranventil
- d Vorzerstäuber
- F Schwimmer
- G Leerlaufdüsen
- Gg Hauptdüsen
- H Kugelventil
- I Einspritzrohr
- K Luftrichter
- l Pumpenhebel
- M Pumpenmembrane
- P Federndes Schwimmernadelventil
- s Mischrohre
- u¹ Leerlaufbohrungen
- u² "
- V Drosselklappen
- V¹ Starterklappe
- W Leerlaufgemischregulierschrauben

LÉGENDE

- a Ajutages d'automatité
- Ce Calibreur enrichisseur
- CI Clapet de volet
- CI¹ Clapet enrichisseur
- d Diffuseurs
- F Flotteur
- g Gicleurs de ralenti
- Gg Gicleurs d'alimentation
- H Siège de bille
- i Injecteur de pompe
- K Buses
- l Levier de pompe
- M Membranes de pompe
- P Pointeau à ressort
- s Tubes d'émulsion
- u¹ Orifices calibrés
- u² "
- V Papillons des gaz
- V¹ Volet de départ
- W Vis de richesse de ralenti

KEY TO DIAGRAM

- a Correction jets
- Ce Enrichment device jet
- CI Poppet valve
- CI¹ Enrichment device valve
- d Sprayers
- F Float
- g Pilot jets
- Gg Main jets
- H Pump inlet valve
- i Pump injector
- K Choke tubes
- l Pump lever
- M Pump membrane
- P Needle valve with spring
- s Emulsion tubes
- u¹ Calibrated orifices
- u² "
- V Throttle
- V¹ Strangler
- W Volume control screw

SPECIAL CHARACTERISTICS

The SOLEX 32 SDID-2 is a twin choke, downdraught carburettor with strangler, mechanically operated accelerator pump and full throttle enrichment device. It consists of three main parts: The throttle body, the float chamber and the float chamber cover.

STRANGLER.

The strangler (V¹), fitted in the air intake of the primary barrel, ensures starting, idling and driving away when the engine is cold. It is only used whilst the engine has not reached its normal working temperature.

The control system causes the throttle butterfly (V) of the primary barrel to open by a fixed amount (positive opening) when the strangler is closed allowing the engine to start at low temperatures. To start when cold, pull the strangler control fully out then operate the starter.

Immediately the engine starts, the depression created by the movement of the pistons in the cylinders causes the poppet valve (CI) fitted on the strangler to open providing immediate weakening of the mixture and thus ensuring the correct fuel supply to the engine.

Several seconds after the engine has started, push the control partially home allowing the strangler to take it's intermediate position which is positively located (this position can be used after a short stop when the engine is not completely cold).

When the engine has reached a temperature at which the assistance of the starting device is no longer required, push the control fully home so that the strangler is open completely (also positively located) and the throttle butterfly primary barrel takes up the normal idling position.

The starting circuit is then completely out of action.

It should be noted that when starting with a warm engine, the strangler should be fully opened (control pushed completely home). Simply operate the starter at the same time giving a slight press to the accelerator without moving it up and down repeatedly.

As soon as the engine is running, release the accelerator.

IDLING.

The fuel needed when the engine is idling is supplied by the jet (g). Emulsifying air is taken through two channels one (u¹) opening into the main air intake of the carburettor, the other (u²) into the waist of the choke tube.

The slow running screw which controls the opening of the throttle of the primary barrel, allows adjustment of the idling speed whilst the volume control screw (W)—also fitted in the primary barrel—allows precise adjustment of the idling mixture.

BY-PASS.

In each of the two barrels, several holes of a predetermined size are drilled, these are known as the bypasses and as the throttle opens, discharge successively a certain quantity of mixture.

These holes ensure so far as the primary barrel is concerned, a smooth transfer from the idling circuit to the main circuit and in the secondary barrel, ensure a smooth transfer between the time that the butterfly begins to open and that at which the principal jets commence to discharge.

The mixture required for the supply through the bypasses, is in the case of the primary barrel, by means of a jet (g) and calibrated passages (u¹ and u²); for the secondary barrel, by means of a jet (g) and the calibrated passage (u¹).

NORMAL RUNNING.

For normal running, the engine is supplied with petrol through the main jets (Gg) screwed obliquely into the bottom of the float chamber and by air through the choke tubes (K).

The automatic correction of the mixture is effected by air passing through the correction jets (a). The emulsion tubes (s) are fixed into the float chamber of the carburettor.

The two throttle butterflies are connected mechanically in such a manner that when pressure is applied to the accelerator pedal, the secondary throttle only opens when the first throttle is approximately two thirds open.

This arrangement allows flexibility in the lower speeds, maximum power, at the same time ensuring maximum economy.

ACCELERATOR PUMP.

At the moment of acceleration, the pump injects a quantity of additional petrol into the primary barrel in the following manner:

The throttle butterflies being closed, the membrane (M) is held in place by the spring allowing the pump chamber to fill. However, this membrane is connected directly to the throttle spindle of the primary barrel and thus to the accelerator.

At the exact moment that the butterfly of the primary barrel opens, the movement of the throttle spindle causes instantaneous displacement of the membrane which causes the fuel in the pump chamber to be discharged through the calibrated injector into the choke tube.

FULL THROTTLE ENRICHMENT DEVICE.

This device consists of a supplementary fuel supply which under certain conditions adds to the output of the main jet (Gg) of the secondary barrel. The operation of this circuit is entirely automatic by means of manifold depression and with the aid of the valve (CI¹) fixed to a membrane.

It allows economical cruising with the throttles fully opened and a richer mixture when the engine is called upon to supply it's maximum power.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

Le SOLEX 32 SDID-2 est un carburateur inversé, double corps compound, à volet de départ, pompe de reprise à commande mécanique et enrichisseur de puissance.

Il comprend trois pièces principales : le corps, la cuve, le dessus de cuve.

VOLET DE DÉPART.

Le volet de départ (V¹) monté dans l'entrée d'air du premier corps, facilite la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en action du moteur. Il est utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement.

Le système de liaison par tringle et leviers contraint le papillon des gaz (V) du premier corps à s'ouvrir d'une quantité donnée (ouverture positive) lorsque le volet est fermé, ce qui permet le départ du moteur aux basses températures.

Pour partir à froid, tirer à fond la commande du volet de départ puis actionner le démarreur.

Dès le lancement du moteur, la dépression créée par le mouvement des pistons dans les cylindres provoque l'ouverture du clapet à ressort (CI) monté sur le volet, ce qui assure une alimentation correcte du moteur.

Le moteur étant lancé, repousser partiellement, après quelques secondes, la tirette de façon à amener le volet dans une position intermédiaire répétée par un verrouillage. (Cette position est également utilisable après un arrêt lorsque le moteur n'est pas tout à fait froid.)

Quand le moteur est suffisamment chaud, que sa mise en action est effectuée, repousser à fond la tirette de façon à amener le volet en position d'ouverture complète (également répétée par un verrouillage) et le papillon des gaz du premier corps en position de ralenti normal. Le dispositif de départ est alors hors circuit.

A noter que, pour partir moteur chaud, le volet doit rester grand ouvert (tirette de commande repoussée complètement). Solliciter simplement le démarreur en exerçant au même instant une légère pression sur l'accélérateur sans appuyer de façon répétée sur ce dernier. Cesser d'agir sur l'accélérateur dès que le moteur est lancé.

RALENTI.

L'essence nécessaire au fonctionnement du moteur au ralenti est fournie par le gicleur (g). L'air d'émulsion est prélevé à travers deux canalisations débouchant l'une (u¹) dans l'entrée d'air principale du carburateur, l'autre (u²) au niveau de la partie la plus étranglée de la buse.

La vis butée qui agit sur la position de fermeture du papillon des gaz du premier corps permet de faire varier le régime de ralenti et la vis de richesse (W) — également montée sur le premier corps — de corriger avec précision le dosage du mélange carburé.

BY-PASS.

Dans chacun des deux corps sont percés en amont du papillon des gaz plusieurs trous de diamètre déterminé (dénommés by-pass) qui, au fur et à mesure de l'ouverture des papillons, débitent successivement une certaine quantité de mélange carburé.

Ces trous, pour ce qui intéresse le premier corps, facilitent le passage du circuit de ralenti sur celui de marche normale ; sur le deuxième corps, ils ont pour rôle d'éliminer les risques d'à-coups entre l'instant où le papillon commence à s'ouvrir et celui où le système de giclage principal entre en action.

Le mélange carburé nécessaire à l'alimentation des by-pass est fourni, pour le premier corps, à travers le gicleur (g) et les passages calibrés (u¹ et u²), pour le second corps à travers le gicleur (g) et le passage calibré (u¹).

MARCHE NORMALE.

En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée par les gicleurs principaux (Gg) vissés obliquement au fond de la cuve à niveau constant et en air par les buses (K).

L'automatité du dosage est réalisée au moyen des entrées d'air calibrées par les ajutages d'automatité (a). Les tubes d'émulsion (s) sont solidaires de la cuve du carburateur.

Les deux papillons des gaz sont reliés mécaniquement de telle sorte que lorsqu'on appuie sur la pédale d'accélérateur celui du deuxième corps ne s'ouvre que quand celui du premier corps est déjà ouvert aux 2/3 environ. Cette disposition permet d'obtenir : souplesse des reprises et de fonctionnement du moteur aux bas régimes, puissance maximum, ceci pour une consommation d'essence optimale.

POMPE DE REPRISE.

Au moment de la reprise, la pompe injecte dans le premier corps une quantité d'essence supplémentaire de la façon suivante : Les papillons des gaz étant fermés en position de ralenti, la membrane (M) maintenue en place par un ressort permet le remplissage d'une réserve d'essence.

Par ailleurs, cette membrane est solidaire de l'accélérateur au moyen d'une biellette reliée par un levier à l'axe du papillon des gaz du premier corps.

Au moment précis de l'ouverture du papillon du corps primaire, le mouvement de l'axe provoque un déplacement instantané de la membrane qui chasse ainsi l'essence de la réserve dans l'injecteur calibré débouchant dans la buse.

ENRICHISSEUR DE PUISSANCE.
Ce dispositif consiste en un circuit d'essence auxiliaire dont le débit vient s'ajouter, dans certaines conditions de fonctionnement du moteur, au débit du gicleur principal (Gg) du second corps. La mise en œuvre de ce circuit auxiliaire s'effectue automatiquement par l'action de la dépression tubulaire à l'aide d'un clapet (CI¹) à ressort solidaire d'une membrane.
Il permet de marcher avec un dosage de richesse réduite en utilisation et papillons grand ouverts, avec un dosage de richesse plus élevée lorsque le moteur est appelé à fournir son maximum de puissance.

Position Repère Item	Bezeichnung	Teile Nr. N° de fabrication Part No.	Désignation des Pièces	Description	Stück Quantité No. off.	Position Repère Item	Bezeichnung	Teile Nr. N° de fabrication Part No.	Désignation des Pièces	Description	Stück Quantité No. off.
—	DROSSELKLAPPENTEIL kpl	56.492	CORPS COMPLET	BODY COMPLETE	1	—	MEMBRANPUMPE kpl	56.452	POMPE COMPLETE	ACCELERATING PUMP	1
	bestehend aus :		comprenant :	comprising :			bestehend aus :		comprenant :	comprising :	
1	Drosselklappenteil	—	Corps nu	Body only	1	31	Linssensschraube (für Membranpumpe)	3.947/3	Vis de fixation de pompe	Pump assembly fixing screw	4
2	Drosselklappe 8°	52.194	Papillon 8°	Throttle 8°	2	153	Membrane kpl	55.601	Jeu de membranes assemblées	Pump diaphragm complete	1
3	Drosselklappenwelle mit Pumpenhebel (1. Stufe)	55.531/55.560/1	Axe de papillon avec levier de pompe (1 ^{er} corps)	Primary throttle spindle with pump lever	1	154	Deckel kpl (für Membranpumpe)	54.400/55.544	Couvercle de pompe avec axe et levier assemblés	Pump cover complete	1
3a	Drosselklappenwelle (2. Stufe)	55.532	Axe de papillon (2 ^e corps)	Secondary throttle spindle	1	157	Membranfeder	55.231	Ressort de membranes de pompe	Pump diaphragm spring	1
4	Linssensschraube (für Drosselklappe)	51.636/2	Vis de papillon	Throttle fixing screw	4	—	VERBINDUNGSSTANGE ZUR PUMPENBETÄTIGUNG kpl.	55.545/C	TRINGLE DE POMPE COMPLETE	PUMP CONTROL ROD COMPLETE	1
5	Widerlager kpl	55.720/2/A	Butée de papillon avec ergot	Throttle spindle abutment plate only	1	—	bestehend aus :	—	comprenant :	comprising :	
6	Mitnehmerstift (auf Drosselklappenwelle 2. Stufe)	50.537	Vis butée (2 ^e corps)	Abutment screw (on secondary throttle spindle)	1	159	Feder (für Verbindungsstange)	53.010	Ressort de tringle de pompe	Pump control rod spring	1
7	Sechskantmutter (für 6)	3.950	Ecrou pour repère 6	Throttle stop screw (for item 6)	1	160	Verbindungsstange mit (Reguliermutter und Gegenmutter)	55.545/A	Tringle de pompe avec écrou et contre-écrou	Pump control rod with adjustment nut and adjustment nut locknut	1
8	LeerlaufEinstellschraube	4.023	Vis butée de ralenti	Slow running adjustment screw	1	161	Unterlegscheibe (für Verbindungsstange)	52.760	Rondelle d'arrêt de ressort	Pump control rod retaining washer	1
9	Druckfeder (für 8 und 15)	4.384	Ressort (pour repères 8 et 15)	Spring (for items 8 and 15)	2	163	Reguliermutter (für Verbindungsstange)	55.194	Ecrou de réglage de tringle de pompe	Pump control adjustment nut	1
10	Drosselhebel kpl	4.019/25	Levier de commande des gaz complet	Throttle lever complete	1	164	Gegenmutter (für Reguliermutter)	53.117	Contre-écrou	Adjustment nut locknut	1
11	Dichtring	53.364	Bague d'étanchéité	Dust proof ring	4	—	VERGASERDECKEL kpl (mit Starterklappe kpl und Leistungsanreicherung)	70.663/A/65	DESSUS DE CUVE COMPLET (avec volet de départ complet et enrichisseur de puissance)	FLOAT CHAMBER COVER COMPLETE (with strangler complete and enrichening device)	1
12	Distanzscheibe	4.031/5	Rondelle d'épaisseur	Distance washer	1	—	bestehend aus :	—	comprenant :	comprising :	
13	Sicherungsscheibe	4.031/3	Rondelle d'axe	Throttle spindle washer	2	108	Vergaserdeckel	—	Dessus de cuve nu	Float chamber cover	1
15	Leerlaufmischregulierschraube	56.265/1	Vis de richesse de ralenti	Volume control screw	1	27	Sechskantmutter (für Starterklappenwelle)	52.837	Ecrou d'axe de volet	Strangler spindle end nut	1
17	Schraube zur Befestigung des Drosselklappenteils am Schwimmergehäuse	50.278	Vis d'assemblage de corps	Throttle chamber fixing screw	2	28	Sicherungsscheibe (für 201)	53.813/1	Rondelle d'axe de volet	Spindle washer (for item 201)	1
18	Federring (für 17)	52.875	Rondelle Grower Ø 6 (pr. repère 17)	Spring washer (for item 17)	2	37	Kugel für Verriegelung	53.548	Bille de verrouillage	Starter valve locating ball	1
19	Flanschdichtung	55.549	Bride isolante	Flange washer	1	38	Druckfeder für Kugel	51.762	Ressort de la bille de verrouillage	Starter valve locating ball spring	1
25	Betätigungshebel der 2. Stufe	56.432/55.335	Levier de commande d'ouverture du 2 ^e corps	Actuating lever (for secondary throttle spindle)	1	65	Dichtung für Vergaserdeckel	55.716	Joint de cuve	Float chamber cover gasket	1
26	Anschlagscheibe	54.422	Rondelle butée	Stop washer	2	115	Dichtung für Schwimmeradelventil	2.261/1	Joint de pointeau	Needle valve washer	1
36	Sechskantmutter (für Drosselklappenwelle)	4.024	Ecrou d'axe de papillon	Throttle spindle end nut	3	116*	Federndes Schwimmeradelventil (P) kpl mit Dichtung	53.599/A	Pointeau à ressort complet (P) avec joint	Needle valve complete with spring (P) and washer	1
191	Hebel für den erhöhten Leerlauf	56.439/1	Levier de ralenti accéléré	Fast idle lever	1	117	Filtersieb	53.444/1	Crépine-filtre	Filter gauze	1
192	Übertragungshebel kpl (2. Stufe)	56.366/55.335	Levier intermédiaire avec coussinet (2 ^e corps)	Intermediate lever (secondary throttle spindle)	1	120	Federring (für 126 a)	52.874	Rondelle Grower Ø 5 (pour repère 126 a)	Spring washer (for item 126 a)	1
193	Distanzring	52.322	Bague entretoise	Distance bush	2	124	Federring (für 126 a)	56.171	Raccord d'arrivée d'essence	Petrol union	1
194a	Anschlaghebel (auf Drosselklappenwelle 2. Stufe)	55.722	Levier butée de papillon (2 ^e corps)	Abutment lever (on secondary throttle spindle)	1	125	Dichtring (für 124)	50.802/1	Joint pour raccord d'arrivée d'essence	Washer for petrol union	1
196	Rückdrehfeder (1. Stufe)	56.458	Ressort de rappel (1 ^{er} corps)	Return spring (on primary throttle spindle)	1	126	Demontierschraube (kurz)	50.238/1	Vis de démontage (courte)	Float chamber assembly screw (short)	4
196a	Rückdrehfeder (2. Stufe)	56.457	Ressort de rappel (2 ^e corps)	Return spring (on secondary throttle spindle)	1	126a	Demontierschraube (lang)	51.051	Vis de démontage (longue)	Float chamber assembly screw (long)	1
220	Übertragungsstange	56.367	Biellette de liaison	Connecting link	1	—	STARTERHEBEL kpl	56.430/A	LEVIER DE COMMANDE DE VOLET COMPLET	STRANGLER LEVER COMPLETE	1
—	SCHWIMMERGEHÄUSE kpl	70.593/A/65	CUVE COMPLETE	FLOAT CHAMBER COMPLETE	1	—	bestehend aus :	—	comprenant :	comprising :	
61	Schwimmergehäuse (mit Mischrohren, Lufttrichtern, Halteschrauben, Arretierstiften und Anreicherungsdüse)	70.593/65	Cuve nue (avec tubes d'émulsion, buses, vis de buse, goupilles d'arrêt de buse et calibre enrichisseur)	Float chamber (with emulsion tubes, choke tubes, choke tube fixing screws, choke tube locating plugs and enrichment device)	1	194	Starterhebel	55.775	Levier de commande de volet nu	Strangler lever	1
16	Isolierdichtung	55.717	Joint de corps	Washer for throttle chamber	1	40	Linssensschraube (für 200)	51.393	Vis de fixation (pour repère 200)	Control rod fixing screw	1
18	Federring für Bowdenzughalterschraube	52.875	Rondelle Grower pour vis de support de gaine	Spring washer for bowden cable bracket fixing screw	1	41	Starterkabelbefestigungsschraube	54.139	Vis de serrage de câble	Strangler cable locking screw	1
29	Bowdenzughalter	56.431	Support de gaine	Bowden cable bracket	1	44a	Klemmrolle (für Starterkabel)	55.686	Barillet (pour serrage de câble)	Swivel for strangler cable	1
34	Klemmschraube (für 29 und 35)	55.564	Vis (pour repères 29 et 35)	Screw (for items 29 and 35)	2	45	Klemmrolle (für Verbindungsstange)	53.974	Barillet (pour tringle de liaison)	Swivel (for connecting rod)	1
35	Befestigungslasche des Kabelzuges	56.285	Patte d'attache de gaine	Strangler cable clamp	1	—	STARTERKLAPPE kpl	56.311/A	VOLET DE DEPART COMPLET	STRANGLER COMPLETE	1
62*	Schwimmer (F)	53.552	Flotteur (F)	Float (F)	1	195	bestehend aus :	—	comprenant :	comprising :	
66	Achse (für Schwimmer)	53.593	Axe de bascule	Float toggle spindle	1	162	Starterklappe	56.311	Volet de départ	Strangler	1
70*	Hauptdüse (Gg)	50.552/2	Gicleur d'alimentation (Gg)	Main jet (Gg)	2	203	Splint (für 205)	2.732	Goupille (pour repère 205)	Split pin (for item 205)	1
73*	Luftkorrekturdüse (a)	51.612	Ajutage d'automatité (a)	Correction jet (a)	2	205	Luftventil	56.344	Clapet	Air valve	1
74*	Leerlaufdüse (g)	50.797	Gicleur de ralenti (g)	Pilot jet (g)	2	210	Achse für Luftventil	56.345	Axe de clapet	Air valve spindle	1
78	Kugelventil kpl	56.339	Siège de bille complet	Pump inlet valve	1	211	Ventilfeder	54.868	Ressort	Starter air valve spring	1
101	Vorzerstäuber	56.244/2	Diffuseur	Sprayer	2	200	Unterlegscheibe (für Ventilfeder)	55.402	Couppelle du clapet	Starter air valve washer	1
102	Befestigungsschraube der Vorzerstäuber	56.434	Vis de fixation des diffuseurs	Sprayer fixing screws	2	201	Verbindungsstange	56.303	Tringle de liaison	Control rod	1
103	Mutter (für 102)	52.837	Ecrou pour fixation des diffuseurs	Nut for sprayer fixing screw	2	202	Starterklappenwelle	56.335	Axe du volet de départ	Strangler spindle	1
165	Pumpeneinspritzrohr mit Feder	56.463/1/A	Injecteur de pompe avec ressort	Pump injector with spring	1	202	Linssensschraube (für Starterklappe)	55.330	Vis de fixation du volet	Strangler fixing screw	2
166	Dichtung (für 165)	55.460	Joint pour injecteur de pompe	Washer for above	1	213	Splint (für 201)	55.489	Goupille d'arrêt d'axe du volet	Split pin (for item 201)	1
267	Anreicherungsdüse	54.454	Calibreur enrichisseur	Enrichment device jet	1	322	LEISTUNGSANREICHERUNG kpl	56.140	ENRICHISSEUR DE PUISSANCE COMPLET	ENRICHENING DEVICE COMPLETE	1
						mit :			avec :		
						32	Linssensschraube für Leistungsanreicherung	51.421/4	Vis de fixation de l'enrichisseur	Enrichening device fixing screw	3
						323	Dichtung für Leistungsanreicherung	53.495/1	Joint de l'enrichisseur	Washer for enrichening device	1

BERMCKUNG I. — Nur die oben mit einer Teilenummer aufgeführten Teile können einzeln geliefert werden.

BERMCKUNG II. — Bei Bestellung von Regulerteilen, welche in der Ersatzteilliste mit einem Stern (*) versehen sind, ist es nötig, die aufgestempelten Nummern anzugeben, da die Teile dadurch in ihrer Grösse bestimmt sind.

NOTA I. — Ne sont livrées séparément que les pièces de la nomenclature ci-dessus portant un numéro de fabrication.

NOTA II. — Pour toutes les pièces de réglage dont le numéro repère est suivi d'un astérisque (*) il est indispensable de rappeler les inscriptions qu'elles portent et qui les caractérisent.

NOTE I. — Only those parts shown with a Part Number in the above Parts list will be supplied separately.

NOTE II. — For identification purposes when ordering it is essential to quote the markings on all parts where the reference number is followed by an asterisk (*).

