

*Carburatori*

# DELLORTO

**Manuale**

per la taratura  
la manutenzione e la scelta  
del carburatore  
appropriato ad ogni tipo  
di motociclo

CONTROLLARE SEMPRE  
L'ERBRATA CORRIGE-ALLE  
ULTIME PAGINE

Ottobre  
1951

INDUSTRIA NAZIONALE CARBURATORI

**DELLORTO** S. p. A.

SEREGNO

INDUSTRIA NAZIONALE CARBURATORI

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

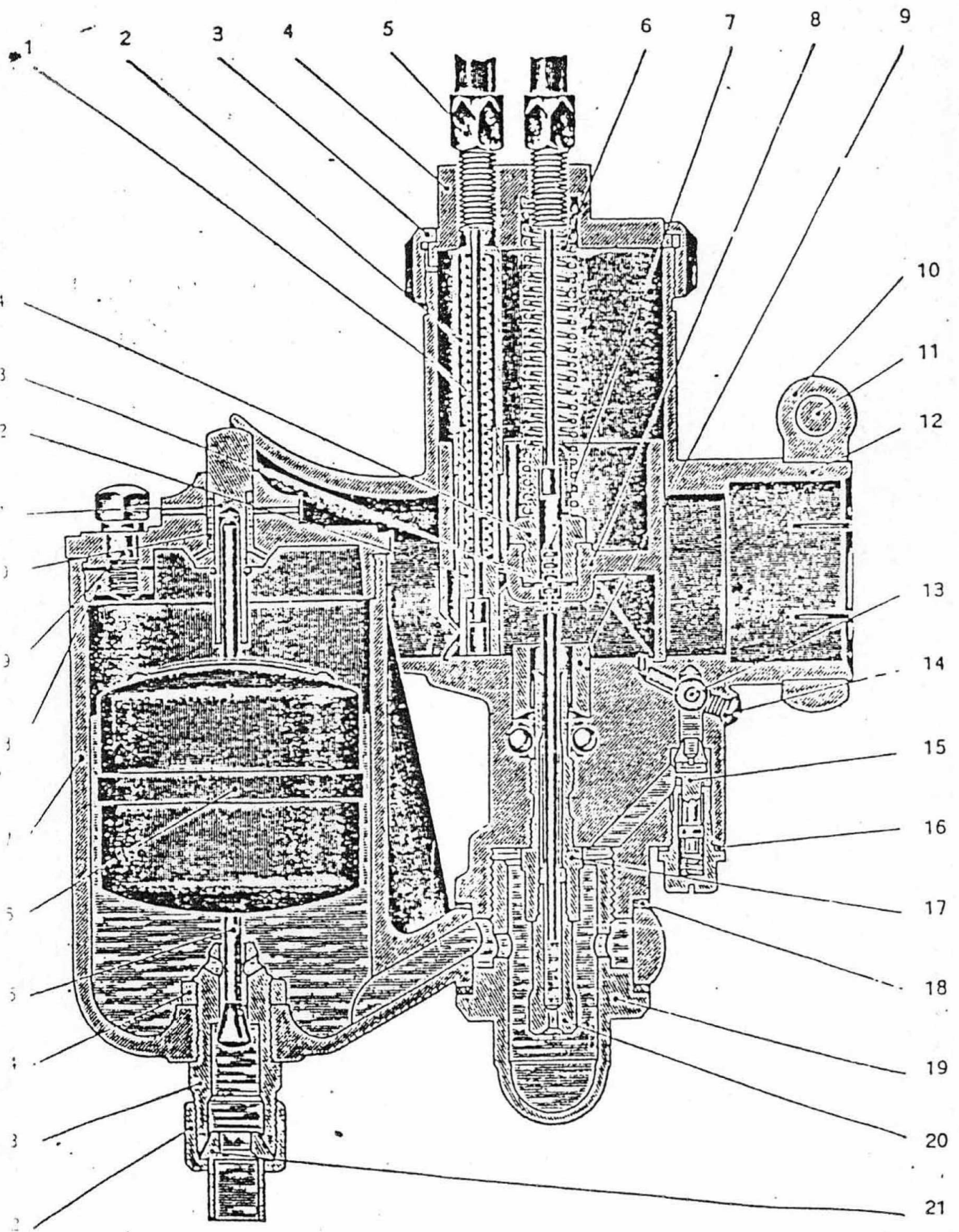
SEREGNO (Milano)

VIA MATTEOTTI, 279 - Telef. 28224

PRIMA FABBRICA ITALIANA COSTRUTTRICE DI CARBURATORI PER MOTOCICLI

**È INDISPENSABILE** consultare le nostre  
tabelle per la scelta del Carburatore  
DELL'ORTO da sostituire alla Vostra moto.

*Dalle stesse potete ricavare tutti i dati necessari per  
controllare la taratura di ogni singolo tipo di carbu-  
ratore, oltre ad accertarvene se lo stesso è appropria-  
to alla marca di Motociclo, (a seconda dell'anno di  
costruzione) ed alla cilindrata, e tipo di motore.*





Nomenclatura pezzi componenti  
il carburatore

# DELLORTO

- |   |  |
|---|--|
| N. 1 - Molla tegolo aria                  | M. 18 - Guarnizioni tenuta vaschetta       |
| > 2 - Astuccio di guida tegolo aria       | > 19 - Toppo unione corpo vaschetta        |
| > 3 - Ghiera coperchio camera miscela     | > 20 - Getto massimo                       |
| > 4 - Coperchio camera miscela            | > 21 - Niplo tubo benzina                  |
| > 5 - Tendifili registro cavi             | > 22 - Raccordo chiusura niplo             |
| > 6 - Molla valvola gas                   | > 23 - Sede astina galleggiante            |
| > 7 - Spillo conico                       | > 24 - Controdado per detta                |
| > 8 - Valvola gas                         | > 25 - Astina galleggiante                 |
| > 9 - Ugello polverizzatore               | > 26 - Galleggiante                        |
| > 10 - Anello serraggio manicotto         | > 27 - Vaschetta                           |
| > 11 - Vite serraggio anello              | > 28 - Coperchio vaschetta                 |
| > 12 - Corpo carburatore                  | > 29 - Vite bloccaggio coperchio vaschetta |
| > 13 - Vite regolazione aria minimo       | > 30 - Molla agitatore                     |
| > 14 - Tappo a vite                       | > 31 - Agitatore                           |
| > 15 - Getto minimo                       | > 32 - Tegolo aria                         |
| > 16 - Guarnizione per getto minimo       | > 33 - Chiavella ancoraggio spillo conico  |
| > 17 - Polverizzatore porta getto massimo | > 34 - Niplo attacco cavo gas              |



1) Registrare la prima vite che regola la chiusura della valvola in modo da ottenere un minimo piuttosto veloce.

2) Regolare la seconda vite che è quella dell'aria in modo da ottenere una marcia il più regolare possibile del motore (marcia galoppante indica miscela ricca - tendenza a fermarsi o sternuti indicano miscela povera).

3) Agire indi alternativamente su la prima e sulla seconda vite sino a trovare quella giusta combinazione di miscela in modo da ottenere il minimo corretto e desiderato.

In generale la vite di dosatura dell'aria va aperta da  $1/2$  giro a due giri rispetto alla chiusura completa. Se per mantenere il motore in moto occorre chiudere completamente la vite, ciò significa che il getto del minimo è troppo piccolo, mentre se occorre allentarla di oltre due giri, il getto del minimo è troppo grande. Una volta regolato il minimo, se aprendo lentamente il comando del gas il motore tende a mancare o si spegne è indizio di miscela troppo povera, in questo caso stringere leggermente la vite regolazione aria fino a fare scomparire detto punto debole.

### SCHEMA DIMOSTRATIVO DELLE VARIE FASI DI FUNZIONAMENTO

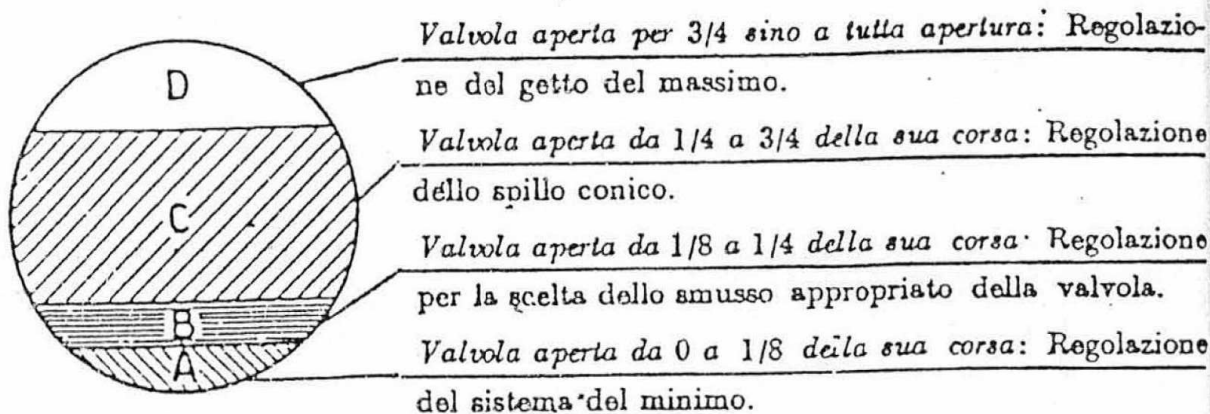


Fig. 1

#### Regolazione del passaggio (vedi schema fig. 1 parte B).

Ottenuto un minimo soddisfacente si procede alla scelta della valvola appropriata per i regimi intermedi. La stessa ha uno smusso più o meno alto e questo è contrassegnato da un proprio numero impresso sulla valvola stessa e corrispondente a tanti decimi di mm.

Per verificare o trovare l'esatta misura di detta valvola occorre osservare le seguenti condizioni:

1) Se aprendo lentamente e gradatamente la valvola gas per un tratto equivalente circa alla parte « B » la marcia del motore è regolare vuol dire che la valvola è appropriata.

2) Se invece il motore tende a mancare o se dà ritorni di fiamma per miscela magra, vuol dire che la valvola montata porta uno smusso troppo alto ed occorre quindi sostituirla con una di misura immediatamente inferiore.

3) Se il motore emette fumo nero allo scarico o dà scoppi irregolari o comunque ha una marcia « pesante » vuol dire che la valvola ha uno smusso troppo basso ed occorre quindi sostituirla con una di misura immediatamente superiore.

Il « passaggio » si può controllare anche con il dispositivo di partenza: A valvola aperta 1/4 della sua corsa, se abbassando il tegolo di qualche millimetro al disotto dello smusso della valvola stessa, il motore inizia subito a galoppare o dare scoppi irregolari vuol dire che la miscela è già piuttosto grassa e che quindi la valvola ha lo smusso troppo basso.

Viceversa se il motore tende a mancare o dà starnuti e abbassando il tegolo il suo funzionamento ritorna normale ciò è indice di miscela magra e di una valvola con uno smusso troppo alto.

Se invece il motore resta quasi insensibile all'introduzione o meno del tegolo vuol dire che la miscela è esatta e che la valvola è giusta.

**Regolazione dello spillo:** (vedi schema fig. 1 parte « C »).

La regolazione della posizione esatta dello spillo è consigliabile eseguirla su strada regolando la valvola gas come mostrato nello schema fig. 1 parte C. Anche qui si tratta di ripetere le solite verifiche cogli stessi sistemi usati per il controllo del « passaggio ».

Se la miscela risulta magra lo spillo va spostato verso l'alto di una o due tacche passando per esempio dalla 2<sup>a</sup> alla 3<sup>a</sup> tacca in modo da consentire un maggior efflusso di benzina all'uscita del polverizzatore.

Se invece la miscela risulta grassa occorre agire in senso inverso abbassando lo spillo di qualche tacca.

(La numerazione delle « tacche » è da noi convenuta partendo dall'alto coi seguenti numeri: 1<sup>a</sup> - 2<sup>a</sup> - 3<sup>a</sup> - 4<sup>a</sup> - 5<sup>a</sup>).

**Regolazione del massimo** (vedi schema fig. 1 parte « D »).

Detta regolazione si effettua sempre su strada. Essa è compresa circa nell'ultimo quarto di apertura della valvola gas parte D dello schema fig. 1). Parte dove si verifica sempre la massima influenza del getto. Quindi è in questo campo che bisogna in principal modo agire, sempre con lo stesso sistema usato per il controllo del « passaggio », onde determinare se il getto è troppo piccolo o troppo grande, e precisamente:

1) Se aprendo completamente il gas, il motore prende i giri molto faticosamente ed invece di aumentare di velocità la macchina resta stazionaria o addirittura cala ed il motore tende ad avere ritorni di fiamma, e se chiudendo leggermente il tegolo d'aria, si nota un netto miglioramento nella marcia, ciò è indice di miscela troppo povera per un getto del massimo troppo piccolo. Procedere in tal caso alla sua sostituzione con uno di numerazione immediatamente superiore sino a trovare quello che dà il migliore rendimento.

2) Se aprendo completamente il gas, il motore presenta un rumore allo scarico più sordo o addirittura manca dei colpi con emissione anche di fumo nero, e se abbassando anche solo leggermente il tegolo d'aria il difetto si accentua, ciò è indice di miscela troppo grassa ed in questo caso procedere in modo inverso al caso precedente.

## MANUTENZIONE

Per avere sempre il carburatore in buone condizioni di funzionamento occorre mantenerlo in perfetta efficienza meccanica ed a tale scopo osservare le seguenti norme:

a) **Pulizia massima:** Smontare periodicamente tutto il carburatore e provvedere ad un accurato lavaggio con benzina di tutti i pezzi componenti lo stesso. Se si dispone di aria compressa, dare una molto utile soffiata in tutti i canali e fori esistenti nel carburatore, in caso contrario passarli con un appropriato filo di rame o

di ottone in modo di assicurarsi della loro perfetta pulizia. Rimontare con attenzione il tutto assicurandosi del perfetto alloggiamento di ogni pezzo.

b) **Buona conservazione:** A carburatore smontato verificare con attenzione le condizioni di stato di tutti i pezzi componenti lo stesso ed in modo speciale dei seguenti:

a) **Valvola gas** - osservare se la stessa scorra bene nella camera miscela ed in caso di gioco eccessivo per forte usura provvedere alla sua sostituzione con una nuova. Riscontrando anche segni di usura nella camera miscela tali da non permettere una normale tenuta od un libero scorrimento della valvola, (anche se nuova) provvedere a fare rialesare presso una *Ns. • Stazione di Servizio •* il corpo del carburatore montando poi una valvola maggiorata.

b) **Spillo conico** - Osservare se lo spillo conico presenta segni palesi di usura lungo la sua parte conica o nelle tacche di fissaggio, provocati da un lungo funzionamento o da maltrattamenti subiti ed anche in caso di dubbio provvedere senz'altro alla sua sostituzione con uno nuovo di pari tipo.

c) **Polverizzatore** - Tenere controllato periodicamente, in detto particolare, lo stato di conservazione della parte calibrata dove entra lo spillo conico. Tale controllo va fatto eseguire presso le *Ns. • Stazioni di Servizio •* che a mezzo degli appositi calibri a tampone accertano se la calibratura corrisponde ancora alla misura impressa sull'esagono del polverizzatore stesso. - In caso di riscontrata maggiorazione od anche di dubbio, provvedere senz'altro alla sostituzione del pezzo con uno nuovo ed originale di pari numerazione.

*NB.* - Da tenere presente che un consumo corretto è in diretta funzione dello stato di conservazione dei due particolari: **Spillo, Polverizzatore.**

d) **Getto del massimo** - Osservare che detto getto non venga mai manomesso nel suo foro calibrato allo scopo di ritoccarne la taratura e tanto meno passato con filo che non sia molto più sottile e di materiale tenero e ciò per evitare inconsapevoli allargamenti che si tramuterebbero, poi in aumento di consumo e difetti di carburazione.

In caso di dubbio provvedere senz'altro alla sostituzione di detto getto con uno nuovo ed originale di pari numero.

e) **Getto del minimo** - Le stesse regole sopra esposte valgono anche per detto getto.

f) **Vaschetta a livello costante** - Il buon funzionamento di detta parte del carburatore è indispensabile per una corretta carburazione e per avere ciò è necessario controllarne periodicamente le seguenti parti:

1) **Astina a cono** - Osservare che la detta astina nella sua parte conica sia sempre in buone condizioni. In caso di incassatura o di segni evidenti di logoramento provvedere senz'altro alla sua sostituzione.

2) **Sede astina a cono** - Controllare che detta sede non sia avariata o deteriorata nel suo spigolo dove va a fare tenuta l'astina a cono, ed in tale caso provvedere alla sua sostituzione.

3) **Galleggiante** - Assicurarsi che lo stesso non sia appesantito da eventuali infiltrazioni di benzina provocate da maltrattamenti e che il suo sistema di fissaggio sull'astina a cono sia in perfetta efficienza. In caso di avarie sostituirlo senz'altro con uno nuovo ed originale.

g) **Epuratore aria e filtro benzina** - Nei carburatori corredati di detti accessori si consigliano soventi ispezioni e smontaggi per pulizia degli stessi, tenendo presente che un epuratore d'aria impregnato di polvere è causa di aumento di consumo e perdita di potenza.



# Importante!

1) Per essere sicuri del buon funzionamento del carburatore usare sempre esclusivamente ricambi originali.

2) Nel richiedere gli stessi indicare il numero che li contrassegna consultando le istruzioni accanto segnate.

3) Nel caso di sostituzione dell'astina del galleggiante, specificare la lettera impressa sulla stessa, consultando la tabella qui sotto specificata.

Per i carburatori con presa sul fondo della vaschetta le astine sono siglate come segue:

Tipo A	Per i carburatori a corpo inclinato	della categoria	RA-RB-SA-SB
• B	• • • • • vert. e orizz.	• • • • •	
• C	• • • • • inclinato	• • • • •	RC-SC-RD-RE-SS/A
• D	• • • • • monob. e vert.	• • • • •	MC-MD-SS/A
• E	• • • • • orizzontale	• • • • •	— — — —
• P	• • • • • monob.-vert. e incl.	• • • • •	SS 30 - 32 - 35 M

Per i carburatori con presa dal coperchio vaschetta le astine sono siglate come segue:

Tipo G	Per carburatore a corpo vert. inclinato e orizz.	della categoria	RA-RB-SA-SB
• M	• • • • • orizzontale	• • • • •	RC-RD
• N	• • • • • verticale e inclinato	• • • • •	RC-SC-RD-RE-MC-MD

Per i carburatori della categoria MA le astine sono distinte come segue:

Astina lunga mm. 62,5 x 49 per vaschette normali  
• • • • • 58 x 51 • • • • • a fondo piano

Per i carburatori della categ. UA le astine hanno una misura unica di mm. 58 x 51.

Per i carburatori della categ. MB-A le astine hanno una misura unica di mm. 60 x 53.

Per i carburatori della categ. TA le astine hanno una misura unica di mm. 60 x 51.

Per i carburatori della categoria TI le astine hanno tre misure diverse da 13-14-15 mm. di sporgenza misurata dalla parte superiore del galleggiante.

Dette variazioni di misura sono condizionate a secondo del battente di benzina nelle varie installazioni sul ciclo, o dalle caratteristiche del motore.

Le quote 49 - 51 - 53 indicano la distanza della tacca di ancoraggio del galleggiante misurata dall'inizio del cono.

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- soro	Valvola	Getto Max	Spillo conico	Nota
1	2	3	4	5	6	7	8
Gloria . . . . . 48 cc.	1951	T1 10 FC	10	35	45	1	Epurat. invert. - con corrett.
Grillo . . . . . 50 cc.	1951	T1 10 SA	10	50	58	1	» » » »
Grim . . . . . 50 cc.	1946-50	T1 9 SA	9	35	45	1	» » » »
Jolly . . . . . 45 cc.	1951	T1 12 SA	12	35	57	2	» » » »
Imex . . . . . 58 cc.	1946-48	T1 11 SA	11	35	52	2	» » » »
✓ Itom . . . . . 48 cc.	1950-51	T1 10 SA	10	35	54	3	» diretto » »
Leone . . . . . 50 cc.	1946-50	T1 9 SA	9	35	48	1	» invert. » »
M. P. Marchitelli 38 cc.	1948-50	T1 9 SA	9	35	40	1	» » senza »
Micro-Asso . . . 45 cc.	1950-51	T1 10 SA	10	35	45	1	» diretto con »
Minimotor . . . 50 cc.	1946-50	T1 9 SA	9	35	45	—	» » » »
✓ Mosquito-N . . 38 cc.	1946-50	T1 9 FA	9	35	40	1	» invert. » »
Mosquito-S . . 38 cc.	1948-50	T1 12 FA	12	35	54	3	» » senza »
Pellegrino . . . 48 cc.	1950-51	T1 10 SA	10	35	53	2	» » con »
Pirotta . . . . . 50 cc.	1949-50	T1 10 SA	10	35	50	2	» diretto » »
Pirollino . . . . 40 cc.	1950-51	T1 9 SA	9	35	41	1	» invert. » »
Polenghi . . . . 32 cc.	1950-51	T1 9 SA	9	35	44	1	» » » »
Pony . . . . . 44 cc.	1947-48	T1 9 SA	9	35	40	—	» diretto » »
Romeo . . . . . 38 cc.	1948-50	T1 9 SA	9	35	50	1	» » » »
Sesa . . . . . 48 cc.	1947-48	T1 9 SA	9	35	47	—	» invert. » »
Sirio . . . . . 58 cc.	1947-50	T1 12 SA	12	35	63	—	» » » »
Uranio . . . . . 50 cc.	1951	T1 11 SA	11	35	48	3	» » » »

# MOTOCICLETTE NAZIONALI

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Ditu- Bore	Attacco	Valvola	Polv.re	Spillo conico	Taccn	Getto Mnx	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Alpino</b>											
48 cc. 2 t. compel.	1950-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 6
75 cc. 2 t. N.	1950-51	MA 14	14	C 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 6
75 cc. 2 t. compel.	1950-51	MB22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.S.
98 cc. 2 tempi	1950-51	MA 17	17	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. N.	1950-51	MA 17	17	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	75	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RBO 22	22	C 28.6	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.O.-P.S.-E. F 8
125 cc. 2 t. S.S.	1950	RCO 24	24	C 28.6	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	105	50	V.O.-P.S.-E. F 9
125 cc. 2 t. S.S.	1951	RCO 26	26	C 31.7	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	50	V.O.-P.S.-E. F 9
<b>Ancora</b>											
175 cc. 2 tempi	1930-38	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	85	45	V.V. - P.I.
<b>Astoria</b>											
125 cc. 2 t. N.	1951	MA 18	18	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	72	45	V.V.-P.S.-E. F 6
<b>Astra</b>											
175 cc.	1932-34	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
220 cc.	1934-36	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
207 cc. molocarro	1937-39	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	85	45	V.V. - P.I.
200 cc. A	1936-39	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.I. - P.S.
200 cc. AS	1936-39	RDF 28	28	F 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	120	50	V.I. - P.S.
<b>"B"</b>											
98 cc. 2 t. "B,,	1950-51	UAI 15S	15	C 23	65	260	C 7	2 <sup>a</sup>	70	45	V.O.-P.S.-E. F 5 con racc. a gom.
<b>Benelli</b>											
98 cc. 2 t. "Letizia,,	1949-50	UA 15S	15	C 23	65	260	C 7	2 <sup>a</sup>	60	40	V.I.-P.S.-E. F 5 con racc. a gom.
98 cc. 2 t. "Letizia,,	1951	UA15BS	15	C 23	55	260/B	D16	2 <sup>a</sup>	70	35	V.I.-P.S.-E. F 5 con racc. a gom.
125 cc. 2 t. "Londra,,	1951	UA17BS	17	C 23	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	76	40	V.I.-P.S.-E. F 5 con racc. a gom.
175 cc.	1929-34	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	75	45	V.V. - P.I.
220 cc. N	1933-36	RB 22	22	C 25.4	70	270	H 2	2 <sup>a</sup>	87	45	V.I. - P.I.
250 cc. N	1935-39	SBF 22	22	F 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.I. - P.I.
250 cc. S	1935-39	SCF 24	24	F 50.8	85	1-268	L 6	4 <sup>a</sup>	110	50	V.I. - P.I.
250 cc. SS	1936-39	SSF 30	30	F 50.8	90	315	N 1	1 f.vjs.	150	—	V.V. - P.I.

segue: Benelli



Marca e Modello	Anno	Carbur.	Difu- sore	Attacco	Valvola	Polv.re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: Benelli</i>											
500 cc. N . . . .	1935-39	RCE 26	26	F 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
500 cc. S . . . .	1935-39	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	50	V.I. - P.I.
500 cc. SS . . . .	1936-39	SSF 32	32	F 50.8	100	320	N 1	1. vis.	150	—	V.I. - P.I.
500 cc. motocarro .	1935-39	RCE 26	26	F 50.8	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
500 cc. Unif. . . .	1939-42	MC 26F	26	C 31.7	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	110	50	V.I.-P.I.-E. F 20
<b>Bianchi</b>											
125 cc. 2 tempi . . .	1947-51	MA 16	16	C 23	50	260	C 9	3 <sup>a</sup>	70	40	V.V.-P.S.-E. F 7
125 cc. 2 t. . . . .	1951	MA 18	18	C 23	65	260	C 2	2 <sup>a</sup>	70	45	V.V.-P.S.-E. F 7
125 cc. 2 t. Sport	1951	MB 24 A	24	C 28.6	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	100	45	V.V.-P.S.-E. F 8/1
175 cc. Freccia oro	1928-32	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	75	45	V.V. - P.I. Racc. F.
220 cc. . . . .	1933-35	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	80	45	V.V. - P.I. Racc. F.
250 cc. N . . . .	1935-39	SBF 18S	18	F 50.8	80	3-268	H 0	3 <sup>a</sup>	80	45	V.V. - P.I.
250 cc. S . . . .	1935-39	SBF 20S	20	F 50.8	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
250 cc. Stelvio . . .	1948-51	SBF 20S	20	F 50.8	70	1-268	H 2	4 <sup>a</sup>	100	45	V.V. - P.I.
350 cc. N . . . .	1931-32	RCFF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	95	50	V.V. - P.I.
500 cc. N . . . .	1934-39	RCE 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.I. - P.I.
500 cc. S . . . .	1935-39	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.O. - P.I. -
500 cc. SS . . . .	1938-39	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	122	50	V.I. - P.I. - p. 1
500 cc. milit. . . .	1941-44	SB 22 F	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V.-P.I.-E. F 20
500 cc. motocarro .	1948-51	MC 26F	26	C 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I. E. F 20 con racc. a gem.
<b>Bordone</b>											
600 cc. motocarro	1940-48	MD 27	27	C 31.7	70	273	L 5	2 <sup>a</sup>	125	50	V.V. - P.I.
<b>Breda</b>											
65 cc. 2 tempi . . .	1946-49	MA 13	13	C 10	65	260	C 7	2 <sup>a</sup>	52	35	V.V.-P.S.-E. F 4
<b>C. M.</b>											
125 cc. 2 tempi . . .	1948-51	MA 16	16	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. Incastra	1950-51	MA 19	19	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	80	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	MB 22	22	C 28.6	60	260	H 2	2 <sup>a</sup>	100	45	V.V.-P.S.-E. F 8
125 cc. 2 t. Sport	1951	MB 22A	22	C 28.6	70	265	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	V.V.-P.S.-E. F 8
250 cc. N . . . .	1932-35	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
250 cc. F . . . .	1932-35	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
250 cc. N . . . .	1936-39	SBF 22	22	F 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
<i>segue: C. M.</i>											

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Polv.ro	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: C. M.</i>											
250 cc. S . . . .	1936-39	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
350 cc. N . . . .	1936-39	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. N . . . .	1936-39	MCS 25	25	F 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. Sparviero	1939-51	REF30S	30	F 50.8	70	2-273	L 3	2 <sup>a</sup>	135	50	V.V. - P.I. Raccordo a F.
<b>Ducati</b>											
48 cc. compet.	1948-51	MA 13	13	C 23	65	260	C 8	2 <sup>a</sup>	60	40	V.V. - P.S.
50 cc. compet.	1950-51	MA 16B	16	C 23	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	70	45	V.V. - P.S.
<b>Della Ferrera</b>											
250 cc. N . . . .	1935-37	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
250 cc. S . . . .	1935-37	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
500 cc. N . . . .	1938-39	RC 25	25	C 31.7	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	85	50	V.V. - P.I.
500 cc. N . . . .	1937-39	MCS 25	25	C 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	112	50	V.V. - P.I.
<b>F. B. (molocarri)</b>											
350 cc. VL . . . .	1936-39	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	2 <sup>a</sup>	100	45	V.V. - P.I. f.
500-600 cc. VL . . . .	1936-39	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I. f.
600 cc. VT . . . .	1936-39	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I. f.
600 cc. VT . . . .	1943-50	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. P.I.-p1-KS
<b>F. M. - T 50</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 5
<b>Frera</b>											
175 cc. VL . . . .	1930-33	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	2 <sup>a</sup>	80	45	V.V. - P.I.
250 cc. VL . . . .	1934-39	SBF 22	22	F 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
500 cc. VL . . . .	1934-39	RC 25	25	C 28.6	70	268	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
<b>Fusi</b>											
250 cc. VL . . . .	1937-39	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.I. - P.I.
250 cc. Sport . . . .	1938-39	SB 22	22	C 25.4	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	105	45	V.I. - P.I.
250 cc. S. Sport . . . .	1939	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
250 cc. S. Sport . . . .	1948-51	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	125	50	V.I. - P.I.
500 cc. VTS . . . .	1938-39	RDF27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.O. - P.I. -
<b>Ganna (Puch).</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1951	MA 18B	18	C 23	55	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 6 Racc. spec. 23/25
<b>Garelli</b>											
350 cc. 2 tempi.	1925-30	RAO 18	18	C 25.4	70	270	H 1	3 <sup>a</sup>	75	45	V.O. - P.I.
350 cc. . . . .	1931-35	RBO 23	23	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.O. - P.S.

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Difu. sorc.	Attacco	Valvola	Poly.re	Spillo conico	Taccn	Getto Max	Getto Min.	Note
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	C 23	65	260	C 8	2a	56	35	V.V.-P.S.-E. F 4
<b>Gilera</b>											
125 cc. N . . . .	1949-51	MA 16 B	16	C 23	50	260-B	D15	2a	68	40	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. Sport. . .	1951	MA 18 B	18	C 23	50	260/B	D15	2a	80	45	V.V. - P.S.
175 cc. VL . . . .	1931-33	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	2a	80	45	V.V. - P.I.
220 cc. VL . . . .	1934-38	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	2a	85	45	V.V. - P.I.
250 cc. VL . . . .	1938-39	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	4a	100	45	V.V. - P.I.
250 cc. motocarro .	1938-39	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	4a	100	45	V.V. - P.I.
250 cc. Nettuno .	1947-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3a	105	50	V.V.-P.I. p 2
250 cc. Nettuno Sport	1951	SSF 26A	26	F 50.8	100	265	M 7	3a	115	50	V.I. - P.I.-p. 2
350 cc. VL . . . .	1927-37	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3a	105	45	V.V. - P.I.
500 cc. VL . . . .	1920-29	MC 25	25	C 28.6	70	270	L 5	2a	100	50	Racc. att. mot. sp. V.V. - P.I.
500 cc. SS . . . .	1931-36	MD 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3a	118	50	V.V. - P.I.
500 cc. VT . . . .	1936-39	MD 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3a	120	50	V.V. - P.I.
500 cc. VTS 8 B.	1937-38	MD 28.5	28.5	C 31.7	70	2-270	L 3	2a	125	50	V.V. - P.I.
500 cc. VTSS . . .	1939	REF 30	30	F 50.8	70	2-270	L 3	2a	135	50	V.I.-P.I. p. 2
500 cc. VL milit.	1936-43	MC 26F	26	C 31.7	70	270	L 5	3a	105	50	V.V.-P.I.-E. F20
500 cc. Saturno	1944-51	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3a	120	50	V.V.-P.I. p. 2
500 cc. Salerno Inacc.	1951	SSF 30/1	30	F 50.8	100	265	M 13	3a	140	50	V.V. - P.I.-p. 2
500 cc. SS . . . .	1944-51	SSF 32M	32	F 50.8	90	315	N 1	1 f.vts.	150	—	V.I.-P.I. p. 2
500 cc. Compet. . .	1946-51	SSF 35M	35	F 50.8	110	315	P 1	3 f.vts.	155	—	V.I. - P.I.-p. 2
500 cc. VT molecar.	1937-39	RDS 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3a	120	50	V.V.-P.I. p. 2
600 cc. VL molecar.	1936-39	MD 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3a	118	50	V.V. - P.I.
600 cc. VT molecar	1938-39	RDS 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3a	120	50	V.V. - P.I.
600 cc. Mercurio	1946-51	MC 26F	26	C 31.7	70	270	L 5	3a	125	50	V.V.-P.I.-E. F20-p.2
<b>Guazzoni</b>											
150 cc. 2 t. Sport	1951	RB 20	20	C 28.6	80	0-268	H 2	3a	85	50	V.I.-P.S.-E. F 8
150 cc. 2 t. Super Sport	1951	SS 24 A	24	C 28.6	90	265	M 7	3a	120	50	V.I. - P.S. p. 1
250 cc. 2 t. . . .	1951	RB 22	22	C 28.6	80	0-268	H 2	3a	90	55	V.I.-P.S.-E. F 8
<b>Guia (Buralli)</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1951	TA 16 a	16	C 22	60	195	1	2a	70	35	V.V.-P.S.-E. F 4
<b>Guzzi</b>											
65 cc. 2 tempi . . .	1945-51	MA 13	13	C 23	65	260	C 8	4a	65	35	V.V.-P.S.-E. F 5
65 cc. 2 t. Inacc. 73cc.	1950-51	MA 16	16	C 23	65	260	C 7	4a	75	45	V.V.-P.S.-E. F 5
160 cc. Galletto .	1950-51	MA 18 BS 1	18	C 23	45	260/B	D15	2a	80	40	V.V.-P.I. - E. F 5/1
segue: Guzzi											



Marca e Modello	Anno	Carbur.	Difusore	Attacco	Valvola	Polv. re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: Guzzi</i>											
175 cc. . . . .	1931-33	SB 20	20	C 28.6	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
220 cc. . . . .	1934-36	SB 22	22	G 28.6	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	100	45	V.V. - P.I.
250 cc. TT . . . .	1927-30	RC 25	25	C 31.7	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I.
250 cc. TT . . . .	1931-36	MD 28.5	28.5	C 31.7	80	2-273	L 3	4 <sup>a</sup>	130	50	V.V. - P.I.
250 cc. PL . . . .	1936-39	SBF 22	22	F 50.8	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
250 cc. Albatros.	1940-50	SS 32M	32	C 36	130	310	N 1	1 f. vis	150	—	V.V. - P.I. p. 1
250 cc. Airone .	1945-51	SBF 22	22	F 50.8	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
250 cc. Air. sport	1949-51	SSF 25A	25	F 50.8	100	265	M 7	3 <sup>a</sup>	120	50	V.V. - P.I.
500 cc. Sport 15.	Anl 1928	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
500 cc. Sport 15.	1935-39	RCS 25	25	C 28.6	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. 4 VT . . .	1928-30	MD 28.5	28.5	C 31.7	80	2-273	L 3	3 <sup>a</sup>	130	50	V.V. - P.I.
500 cc. 2 VT . . .	1932-34	MC 25	25	C 28.6	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. V . . . .	1935-38	MD 27F	27	C 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	118	50	V.V. - P.I.
500 cc. W . . . .	1935-39	MD 28.5	28.5	C 31.7	80	2-270	L 3	4 <sup>a</sup>	128	50	V.V. - P.I.
500 cc. C . . . .	1937-38	MD 28.5	28.5	C 31.7	80	2-273	L 3	4 <sup>a</sup>	132	50	V.V. - P.I.
500 cc. Alce . . .	1936-43	MC 26F	25	C 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	115	50	V.V.-P.I.-E. F20
500 cc. Condor .	1940-51	SS 32M	32	C 36	130	1-330	N 1	1 f. vis	155	—	V.V. - P.I. p. 1
500 cc. Superalce	1945-51	MD27F0	27	C 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	118	50	V.V.-P.I.-E. F20
500 cc. Dondolino	1946-51	SS 35M	35	C 36	130	1-330	P 1	1 f. vis	160	—	V.V. - P.I. p. 1
500 cc. Falcone .	1950-51	SS 29A	29	C 35	100	265	M 13	2 <sup>a</sup>	135	55	V.V. - P.I.
500 cc. motocarro R	1938-39	2MC 25	26	C 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I.
500 cc. motocar. Ercole	1946-51	MC 26 F	26	C 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	118	50	V.V.-P.I.-E. F20
500 cc. Astore . .	1949-51	MD 27F	27	C 31.7	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	122	50	V.V. - P.I.
<b>Idroflex (Issi)</b>											
105 cc. 2 t. N . .	1950-51	MA 16B	16	C 23	50	260/B	C 9	3 <sup>a</sup>	62	40	V.V.-P.S.-E. F 5
105 cc. 2 t. S. . .	1951	MA 19B	19	C 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	85	40	V.V.-P.S.-E. F 5
<b>Innocenti</b>											
125 cc. Lambret.	1947-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 5
125 cc. 2 t. trucc.	1950-51	MA 19	19	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V. - P.S.
125 cc. motocar.	1947-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. S . . . .	1948-51	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	V.V.-P.S.-E. F 8
125 cc. 2 t. S.S..	1951	MB 24A	24	C 28.6	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	100	40	V.V.-P.S.-E. F 8
<b>Iso</b>											
125 cc. Scooter .	1949-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 7	2 <sup>a</sup>	65	50	V.V.-P.S.-E. F 5/0
125 cc. Isomoto.	1950-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 7	2 <sup>a</sup>	65	50	V.V.-P.S.-E. F 5/0
125 cc. Isocarro.	1950-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 7	2 <sup>a</sup>	65	50	V.V.-P.S.-E. F 5/0
<i>segue: Iso</i>											

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Din- sore	Attacco	Valvola	Polv.re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: Iso</i>											
125 cc. mot. truc.	1950-51	MA 19	19	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	85	45	V.V.-P.S.-E. F 5/0
125 cc. tutti tipi	1951	MA 18B	18	C 23	55	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	75	45	V.V.-P.S.-E. F 5/0
<b>Ibis</b>											
65 cc. 2 t. N. . .	1948-50	MA 13	13	C 23	65	260	C 8	3 <sup>a</sup>	55	35	V.V.-P.S.-E. F 6
<b>Laverda</b>											
75 cc. 4 t. . . .	1950-51	MA 15B	15	C 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	62	35	V.V.-P.S.-E. F 4
<b>Macchi</b>											
125 cc. 2 t. (ligno)	1951	UA17BS	17	C 23	50	260/B	D 1	2 <sup>a</sup>	78	50	V.I.-P.S. - E. F 5/2
<b>Mas</b>											
125 cc. 4 t. . . .	1951	MA 16B	16	C 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	75	40	V.V. - P.S.
125 cc. 4 t. Sport	1951	UA 18B	18	C 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	85	45	V.I. - P.S.
175 cc. VT . . .	1926-35	MA 18B	18	C 22.2	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	85	45	V.V. - P.S.
175 . 2 tempi . .	1939	SB 22	22	C 25.4	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
175 cc. 4 t. . . .	1951	MA 18B	18	C 23	50	260/B	D 15	2 <sup>a</sup>	85	50	V.V. - P.S.
250 cc. VL . . .	1936-38	SBF 18	18	F 50.8	80	3-268	H 0	3 <sup>a</sup>	80	45	V.V. - P.I.
250 cc. VT . . .	1936-38	SBF 20	20	F 50.8	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
350 cc. VL . . .	1937-39	SBF 22	22	F 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
350 cc. VT . . .	1937-39	RCE 24	24	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	95	50	V.V. - P.I.
500 cc. VT . . .	1937-39	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	108	50	V.V. - P.I.
<b>Miller</b>											
98 cc. 2 tempi . .	1935-39	TA 14	14	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	65	35	V.V. - P.S. Racc. a F. spec.
175 cc. VT . . .	1932-36	SB 22	22	C 25.4	70	268	L 5	4 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I. p. 1 Raccordo a F.
200 cc. 2 t. . . .	1949-51	RBF 22	22	F 50.8	60	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	40	V.I.-P.S.-E. F 8
250 cc N. . . . .	1934-39	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
250 cc. S. . . . .	1934-39	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.V. - P.I.
250 cc. 2 t. T.T.	1951	RBF 23	23	F 50.8	80	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	V.I.-P.I.-E. F 8
500 cc. N. . . . .	1934-39	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	120	50	V.V. - P.I.
500 cc. S. . . . .	1934-39	REF 30	30	F 50.8	70	2-273	L 3	3 <sup>a</sup>	135	50	V.V. - P.I.
<b>Mival</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 7
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RB 22	22	C 28.6	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.S.-p. 1

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sione	Attacco	Valvola	Polev. re	Spillo conico	Tacco	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>M. M.</b>											
175 cc. VT . . .	1929-33	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	4 <sup>a</sup>	90	45	V.V. - P.I.
250 cc. VT . . .	1934-39	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
350 cc. VL . . .	1934-38	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
350 cc. VL . . .	1939	SB 22	22	C 25.4	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
500 cc. VL . . .	1934-39	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
<b>F.B. - Mondial</b>											
125 cc. . . . .	1949-50	SBF 18	18	F 50.8	80	3-268	H 2	3 <sup>a</sup>	80	35	V.I. - P.I. - p. 1
125 cc. 2 <sup>a</sup> serie .	1950-51	UA18BS	18	C 23	40 <sub>p</sub>	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	90	35	V.I. - P.S.
125 cc. Sport . .	1950-51	SBF 22	22	F 50.8	70	1/268	H 2	3 <sup>a</sup>	118	45	Racc. flangia spec.
200 cc. . . . .	1951	MB 22B	22	C 28.6	70	260/B	E 2	2 <sup>a</sup>	110	45	V.I. - P.I. - p. 1
<b>Moretti (Puch)</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	UA18BS	18	C 23	55	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	68	45	V.V. - P.S. - E. F 6
<b>Morini</b>											
125 cc. 2 t. N . .	1945-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	V.V. - P.S. - E. F 7
125 cc. 2 t. S . .	1945-50	RB 20	20	C 28.6	80	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	85	50	V.I. - P.S. - p. 1
125 cc. 2 t. SS . .	1945-50	RB 22	22	C 28.6	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.S. - p. 1
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	SS 24 A	24	C 28.6	90	265	M 7	3 <sup>a</sup>	120	50	V.I. - P.S. - p. 1
125 cc. 2 t. S.S..	1950-51	SS 28 A	28	C 35	90	265	M 13	3 <sup>a</sup>	155	50	V.I. - P.S. - p. 1
<b>Motom</b>											
48 cc. compet. . .	1950-51	UA 14 S	14	C 23	65	260	C 7	3 <sup>a</sup>	72	35	V.I. - P.S.
(tarat. benz.)											
48 cc. compet. . .	1950-51	UA 14 S	14	C 23	65	260	C 7	3 <sup>a</sup>	92	35	V.I. - P.S.
(tarat. alcool.)											
<b>M. V.</b>											
98 cc. 2 t. N . . .	1945-48	TA 16 a	16	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	V.V. - P.S. - E. F 6
98 cc. 2 t. S . . .	1945-48	RAO 20	20	C 25.4	70	270	H 2	2 <sup>a</sup>	80	45	V.O. - P.S. - p. 2
125 cc. 2 t. S . . .	1948-50	RBO 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	V.O. - P.S. - p. 2
125 cc. 2 t. N . . .	1948-51	MA 17	17	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	75	45	V.V. - P.S. - E. F 6
125 cc. scouter . .	1949-51	MA 17	17	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	75	45	V.V. - P.S. - E. F 6
125 cc. 2 t. S.S..	1950-51	RCO 25	25	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.O. - P.S. - p. 2
125 cc. 2 t. compel.	1950-51	SSO 29A	29	C 35	100	270	M 13	3 <sup>a</sup>	150	60	V.E. - S.S. 2
<b>Nibbio</b>											
98 cc. 2 t. scouter	1946-50	TA 14 a	14	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	65	35	V.V. - P.S. - E. F 4
125 cc. 2 t. . . .	1950	TA 16 a	16	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	V.V. - P.S. - E. F 6



Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Poly.re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Parilla</b>											
98 cc. 2 t. . . .	1650-51	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 7
98 cc. 2 t. Sport	1951	RAO 20	20	C 25.4	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	85	45	V.O. - P.S. - p. 1
125 cc. 2 t. . . .	1951	MA 18	18	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 7
125 cc. 2 t. S. 1 <sup>a</sup> ser.	1951	RAO 22	22	C 25.4	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	90	45	V.O. - P.S. - p. 1
125 cc. 2 t. S. 2 <sup>a</sup> ser.	1951	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	V.V. - P.S.
250 cc. 2 t. . . .	1949-51	RBF 22	22	F 50.8	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	90	50	V.V. - P.I.
250 cc. S. . . . .	1948-51	RD 27	27	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I. - p. 2
250 cc. 4 t. Sport	1950-51	SS 30 M	30	C 36	80	320	N 1	1 f. vis	145	—	V.V. - P.I. - p. 2
<b>Piaggio</b>											
98 cc. Vespa . . .	1945-48	TA 17	17	C 22	70	200	0	—	75	40	V.V. - P.S.
125 cc. Vespa . . .	1948-49	TA 17	17	C 22	70	200	0	—	75	40	V.V. - P.S.
125 cc. Ape . . . .	1947-49	TA 17	17	C 22	70	200	—	—	70	40	V.V. - P.S.
125 cc. Vespa . . .	1949-51	TA 17 B	17	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	75	35	V.V. - P.S.
125 cc. Ape . . . .	1949-51	TA 17 B	17	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	V.V. - P.S.
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	60	V.V. - P.I. - p. 1
<b>Pirotta</b>											
75 cc. 2 t. . . . .	1951	MA 13	13	C 23	65	260	C 8	4 <sup>a</sup>	65	45	V.V. - P.S.
<b>Rondine</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1950-51	MA 17	17	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. S.S..	1951	RCO 25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.O. - P.S. - p. 2
<b>Rossi</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1950-51	MA 17	17	C 23	55	260	C 9	4 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	2UA 18S	18	C 24	65	260	C 9	4 <sup>a</sup>	75	45	V.I. - P.S. 1 des. 1 min.
<b>Rumi</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1950-51	UA 15 S	15	C 23	55	262	C 7	3 <sup>a</sup>	60	45	V.I.-P.S.-E. F 6
125 cc. 2 t. Sport	1951	MB 22A	22	C 28.6	70	265	E 1	2 <sup>a</sup>	100	45	V.V. - P.S.
<b>"Sei,, (Seiling)</b>											
300 cc. VL . . . .	1937-39	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	85	45	V.V. - P.I.
<b>Sertum</b>											
120 cc. Batua . . .	1936-40	TA 16	16	C 22	60	195	1	2 <sup>a</sup>	70	35	V.V. - P.S.
250 cc. VLN	1935-39	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V. - P.I. - p. 1
250 cc. motocarro	1935-39	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V. - P.I. - p. 1
250 cc. VL Mil.-Tar.	1937-39	RCF 24	24	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.

segue: Sertum



Marca e Modello	Anno	Carbur.	Dinu- rote	Attacco	Valvola	Polv.re	Spillo conico	Tacca	Getto M.I.	Getto M.Ia.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: Sertum</i>											
250 cc. VT . . .	1937-39	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	80	45	V.V. - P.I. - p. 1
250 cc. VT-N . . .	1945-50	RC 24 S	24	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
250 cc. VT-S . . .	1948-50	RD 27 S	27	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	125	50	V.V. - P.I.
250 cc. V.L. . . .	1948-50	SB 22	22	C 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
500 cc. mot. 2 cil.	1935-39	RBFF22	22	F 50.8	70	270	H 2	4 <sup>a</sup>	95	45	V.O. - P.I.
500 cc. VL 2 cil.	1936-39	RBFF22	22	F 50.8	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.O. - P.I.
500 cc. VL 1 cil.	1938-39	MD 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I.
500 cc. mot. 1 cil.	1938-39	MD 27	27	C 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I.
500 cc. motocarro	1945-50	MC 26 F	26	C 31.7	70	270	L 5	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V.-P.I.-E. F20
600 cc. Lic. Gol.	1938-39	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	Distanziatore V.O. - P.S. Flangia speciale Fungo con farf.
<b>Simplex</b>											
175-200 VI Ala d'Orò	1930-37	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	4 <sup>a</sup>	75	45	V.V. - P.I.
250 cc. VT . . .	1938-39	SBF 20	20	F 50.8	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
500 cc. VT - N . . .	1935-39	RDFFF27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.O. - P.I.
500 cc. VT - S . . .	1935-39	RDFFF28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.O. - P.I.
<b>Sterzi</b>											
125 cc. 2 t. . . .	1950-51	MA 16	16	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	65	35	V.V.-P.S.-E. F 7
125 cc. 2 t. Sport	1950-51	RB 22	22	C 28.6	70	0-268	H 2	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.S. - p. 1
<b>Vittoria</b>											
65 cc. 2 t. Scooter	1950-51	MA 13	13	C 23	65	260	C 8	2 <sup>a</sup>	56	35	V.V.-P.S.-E. F 4
<b>Laurus</b>											
25 cc. 2 tempi . . .	1947-48	MA 16	16	C 23	70	260	C 7	3 <sup>a</sup>	65	35	V.V. - P.S.
60 cc. 2 t. . . .	1951	MA 19	19	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	75	45	V.V.-P.S.-E. F 7
80 cc. 2 t. Sport	1951	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	V.V.-P.S.-E. F 8
250 cc. V 6 . . . .	1936-38	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	V.O. - P.I.
250 cc. VSS 6 . . .	1936-38	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	110	50	V.O. - P.I.
300 cc. G. 27 . . .	1936-39	RDFFF27	27	F 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	112	50	V.O. - P.I.
500 cc. GSS 27 . . .	1936-39	RDFFF28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	V.O. - P.I.
500 cc. SS . . . .	1938-39	REF 30	30	F 50.8	70	2-273	L 3	2 <sup>a</sup>	130	50	V.I. - P.I.

NB. - Per tipi di Moto non compresi nella presente distinta possiamo ugualmente fornire Carburatori appropriati purchè ci forniate i dati specificati nelle colonne N. 1 - 2 - 4 - 5 e 12 della presente tabella.

# MOTOCICLETTE STRANIERE

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Poly.re	Spillo conico	Fianca	Getto Max	Getto Min.	Note	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>Motori A.M.C.</b>												
108 cc. 4 t. V.T.	1948-50	MA 16B	16	F 48	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	68	40	V.V. - P.S. - p. 1 Racc. a flang. 48	
125 cc. 4 t. V.T.	1949-51	MA 18B	18	F 48	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	40	V.V. - P.S. - p. 1 Racc. a flang. 48	
150 cc. 4 t. V.T.	1949-51	MB 20B	20	F 48	60	260/B	E 2	2 <sup>a</sup>	100	40	V.V. - P.S. - p. 1 Racc. a flang. 48	
175 cc. 4 t. V.T.	1949-51	MB 22B	22	F 48	70	260/B	E 2	2 <sup>a</sup>	105	40	V.V. - P.S. - p. 1 Racc. a flang. 48	
<b>A. J. S.</b>												
250 cc. OHV	1933-35	SBF	22	22	F 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	100	45	V.V. - P.I.
350 cc. OHV	1933-35	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
350 cc. 16 M	1944-51	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V. - P.I.
500 cc. OHV	1933-35	RDF	28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	4 <sup>a</sup>	120	50	V.V. - P.I.
500 cc. Racing	1933-36	SS 30 M	30	C 36	90	315	N1	1 f. vis	145	—	—	V.V. - P.I.
500 cc. 186	1944-51	RDF	27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. 2 cil.-20 Spring twin	1948-51	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I.
<b>Motori Aubler Dunne</b>												
100 cc. 2 tempi	1949-51	MA	16	16	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	65	45	V.V. - P.S. - p. 1 - f. 6 Racc. 23 - 25, 4
125 cc. 2 tempi	1949-51	MA	17	17	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	V.V. - P.S. - p. 1 - f. 6 Racc. 23 - 25, 4
<b>Ariel</b>												
250 cc. LF	1931-35	SBF	20	20	F 50.8	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.S.
250 cc. LF	1931-38	SA	20	20	C 25.4	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V. - P.I.
350 cc. NH-RH	1933-36	RCF	26	26	F 50.8	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.S.
350 cc. milit.	1933-44	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
350 cc. RH Tipo RH	1944-51	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I.
500 cc. VT	1928-29	RC	26	26	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
500 cc. SG4 VT incl.	1930-32	RDF	28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	Prolungo a F. V.V. - P.S.
500 cc. VF	1930-33	RCF	26	26	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
500 cc. 4VT vert.	1931-32	RDF	28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.I. - P.S.
500 cc. VH-RH	1932-39	REF	30	30	F 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	130	50	V.I. - P.I.
500 cc. VG	1934-36	RDF	27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.I. - P.S.
500 cc. 2c. RH Twin RH	1948-51	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I.
550 cc. SB	1930-32	RCF	25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.S.
550 cc. VB	1932-34	RCS	25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.S.
550 cc. VB	1934-35	RC	25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	Prolungo a F. V.I. - P.S.
500-600 cc. 4F	1930-39	SAF	16	16	F 40	80	3-268	H 0	3 <sup>a</sup>	75	45	V.V. - P.I. Fungo poly.

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Dif- Bore	Attacco	Valvola	Polv.re	Spillo conico	Tacca	Getto Min.	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>B. S. A.</b>											
175 cc. 2 tempi .	1927-29	SA 18	18	C 25.4	70	3-268	H 1	3a	80	45	V.V. - P.I.
250 cc. SV . . .	1933-35	SA 18	18	C 25.4	80	3-268	H 0	3a	80	45	V.V. - P.I.
250 cc. OHV . . .	1923-35	SA 20	20	C 25.4	70	268	H 2	3a	90	45	V.V. - P.I.
250 cc. OHV Blue-Star	1933-35	SBF 22	22	F 50.8	70	268	L 5	3a	105	45	V.V. - P.I.
498 cc. OHV Twin	1931-34	SB 20	20	C 28.6	70	268	H 2	4a	95	45	V.V. - P.I.
499 cc. SV Std.	1932-35	RCF 26S	26	F 50.8	70	270	L 3	3a	105	50	V.V. - P.I.
499 cc. OHV Blue-Star	1932-36	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3a	125	50	V.V. - P.I.
499 cc. OHV Special	1933-35	SSF 30M	30	F 50.8	90	315	N 1	1 f. vis	140	—	V.V. - P.I.
499 cc. OHV Std.	1933-36	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3a	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. milit.	1933-44	RCF 26S	26	F 50.8	70	270	L 3	3a	110	50	V.V. - P.I.
595 cc. SV . . .	1933-35	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3a	110	50	V.V. - P.I.
595 cc. OHV . . .	1933-35	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3a	120	50	V.V. - P.I.
495 cc. Twin A7 .	1947-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3a	100	50	V.V. - P.I.
499 cc. M 33 . . .	1947-51	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3a	120	50	V.V. - P.I.
646 cc. Twin A10	1947-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3a	105	50	V.V. - P.I.
<b>B. M. W.</b>											
Mod sino 1935 .	1929-35	1 RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	4a	110	50	V.O. - P.I.
250 cc. R 25 . . .	1950-51	SBF 22	22	F 50.8	70	268	H 2	3a	100	45	V.V. - P.I. - p. 1 - E. F 8
350 cc. R 35 . . .	1935-40	RCFF 24	24	F 50	70	270	L 3	3a	95	50	V.O. - P.I. - p. 1
397 cc. R 4 . . .	1933-34	RCFF 24	24	F 50	70	270	L 3	3a	100	50	V.O. - P.I. - p. 1
500 cc. R 51 . . .	1935-44	2 RBF 22	22	F 48	70	270	H 2	3a	95	45	V.V. - P.S.
500 cc. R 51/2 . . .	1950-51	2 RBF 22	22	F 48	70	270	H 2	3a	95	45	V.V. - P.S.
500 cc. R 51/3 . . .	1951-52	2 RBF 22	22	F 48	70	270	H 2	3a	95	45	V.V. - P.S. 1 des. - 1 sin.
600 cc. R 61 . . .	1935-44	2 RBF 22	22	F 48	70	270	H 2	3a	95	45	V.V. - P.S. 1 des. - 1 sin.
600 cc. R 66 . . .	1935-44	2 RCF 24	24	F 53	70	270	L 3	3a	110	45	V.V. - P.S.
600 cc. R 67 . . .	1950-51	2 RCF 24	24	F 53	70	270	L 3	3a	110	45	V.V. - P.S.
750 cc. R 12 . . .	1930-35	1 RCF 24	24	F 53	70	270	L 3	3a	115	45	V.V. - P.S. 1 des. - 1 sin.
750 cc. R 12 . . .	1935-40	2 RCF 24	24	F 53	70	270	L 3	3	110	45	V.O. - P.I.
750 cc. R 71 . . .	1937-44	2 RCF 24	24	F 53	70	270	L 3	3a	110	45	V.V. - P.S.
750 cc. R 75 . . .	1937-44	2 RCF 24	24	F 53	70	273	L 3	3a	110	45	V.V. - P.S. 1 sin. - 1 des.
<b>D. K. W.</b>											
98 cc. 2 tempi .	1934-39	TA 14 n	14	C 23	60	195	1	2a	65	35	V.V. - P.S. - E. F 6
25 cc. . . . .	1938-44	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	3a	65	45	V.V. - P.S. - E. F 6
25 cc. 2 t. Sport	1951	SS 23	23	C 28.6	80	265	M 7	3a	115	50	V.V. - P.S. - p. 1
75 cc. R . . . .	1932-39	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	4a	110	45	V.V. - P.S.
50 cc. SB . . . .	1932-39	SB 22	22	C 28.6	70	268	L 5	3a	110	45	V.V. - P.S.
50 cc. SB . . . .	1932-39	RB 23	23	C 28.6	70	270	H 2	3a	90	45	V.V. - P.S.

segue: D. E. V.



Marca e Modello	Anno	Carbur.	Difusore	Attacco	Valvola	Polvere	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<i>segue: D. K. V.</i>												
350 cc. milit. . . . .	1939-44	RC	24	24	C 29	60	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V.-P.S.-p.l-f.f10
500 cc. SB 2 cil. . . . .	1932-39	RB	22	22	C 28.6	70	270	L 5	4 <sup>a</sup>	110	45	V.V. - P.S.
600 cc. 2 cil. Atqua	1928-32	MC	25	25	C 31.7	70	270	L 5	2 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.S.
<b>F. N.</b>												
350 cc. VL-C 2 . . . . .	1924-33	SB	20	20	C 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
350 cc. VL-M 70 . . . . .	1933-35	SB	20	20	C 28.6	70	268	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.V. - P.I.
500 cc. VL-M 67 . . . . .	1929-32	RC	26	26	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. VT-M 86S . . . . .	1932-35	RDF	28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	V.V. - P.I.
<b>Gnome - Rhone</b>												
100 cc. 2 t. R-R1 . . . . .	1949-51	MA	17	17	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-p.l-f.f6 Racc. 23-25,4
125 cc. 2t. R2-R3 . . . . .	1949-51	MA	18	18	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	V.V.-P.S.-p.l-f.f6 Racc. 23-25,4
125 cc. 2 t. R4 . . . . .	1949-51	MB 20A	20	20	C 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	40	V.V.-P.S.-p.l-f.f8
<b>H. DAVIDSON</b>												
350 cc. . . . .	1926	SB	22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
500 cc. . . . .	1926	RC	24	24	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	95	50	Racc. F. - Fungo V.V. - P.I.
750 cc. . . . .	1926	SB	22	22	C 28.6	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	Racc. F. - Fungo V.V. - P.I.
750 cc. 2 cil. . . . .	1935-40	SC	24	24	C 31.7	85	1-268	L 6	3 <sup>a</sup>	115	50	Racc. F. - Fungo V.V. - P.S.
1200 cc. . . . .	1926	RC	25	25	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I. Racc. F. - Fungo
<b>Motori Hidral</b>												
125 cc. 2 tempi . . . . .	1949-51	MA	19	19	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	75	45	V.V.-P.S.-p.l-f.f6
175 cc. 2 tempi . . . . .	1950-51	MB 22A	22	22	C 28.6	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	V.V.-P.S.-p.l-f.f8
<b>Motori Ilo</b>												
98 cc. 2 t. . . . .	1950-51	UA 15S	15	15	C 23	55	260	C 7	3 <sup>a</sup>	60	45	V.V.-P.S.-E.F 4
125 cc. 2 t. . . . .	1950-51	MA 16	16	16	C 23	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E.F 6
175 cc. 2 t. . . . .	1951	MB 22A	22	22	C 29	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	V.V.-P.S.-E.F10
<b>Indian</b>												
550 cc. Prince . . . . .	1928-34	SB	22	22	C 28.6	70	268	L 5	4 <sup>a</sup>	110	45	V.V.-P.I.
500 cc. milit. . . . .	1939-43	RB	20	20	C 28,6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V.-P.I. fun. Racc. a flangia sp.



Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Poly re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: Indian</i>											
600 cc. scout . . .	1930-38	RB 20	20	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V.-P.I. fun. Racc. a flangia sp.
750 cc. Scout . . .	1924-36	SB 20	20	C 28.6	70	268	L 5	4 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I. Racc. F. - Fungo
750 cc. superscout	1930-38	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	100	45	V.V.-P.I. fun. Racc. a flangia sp.
1200 cc. Chief . . .	1924-36	RC 25	25	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I. Racc. F. - Fungo
<b>Jonghi</b>											
98 cc. 2 t. R100	1948-51	MA 17	17	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-p.1-f.f6
125 cc. 2 t. T125	1949-51	MA 18	18	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	V.V.-P.S.-p.1-f.f6
125 cc. 2 t. E125	1949-51	MA 19	19	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	75	45	V.V.-P.S.-p.1-f.f6
125 cc. 2 t. E50 . . .	1949-51	MB 20A	20	C 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	40	V.V.-P.S.-p.1-f.f8
125 cc. 4 t. T.D. . .	1950-51	UA18BS	18	F 50.8	40 p.	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	90	35	V.I.-P.S.-p.1
125 cc. 4 t. T.S. . .	1950-51	SBF 22	22	F 50.8	70	1/268	H 2	3 <sup>a</sup>	118	45	V.I.-P.I.-p.1
<b>Magnat Lebon-Terrot</b>											
110 cc. 2 tempi . . .	1948-51	MA 17	17	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-p.1 Racc. 23-25,4
125 cc. 4 tempi . . .	1948-51	MA 18B	18	C 25.4	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	35	V.V.-P.S.-p.1 Racc. 23-25,4
150 cc. 4 t. V.L. . .	1948-51	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V.-P.I.-p.1
150 cc. 4 t. V.T. . .	1948-51	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V.-P.I.-p.1
<b>Watchless</b>											
150 cc. milit. . . .	1939-44	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I. - p. 1
150 cc. G 3 - L.S.	1944-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V. - P.I.
150 cc. G 9-2 cil.	1948-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I.
150 cc. G 80 - S . .	1944-51	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
<b>Motobecane</b>											
150 cc. 4 t. V.I.-145	1945-51	UA16BS	16	C 25.4	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	68	40	V.V.-P.S.-p.1 Racc. 23-25,4
150 cc. 4 t. V.I.-146	1948-51	MA 18B	18	C 25.4	50	260/B	D15	2 <sup>a</sup>	80	40	V.V.-P.S.-p.1 Racc. 23-25,4
150 cc. 4 t. V.I.-126	1948-51	MB 20B	20	C 28.6	60	260/B	E 2	2 <sup>a</sup>	100	40	V.V.-P.S.-p.1

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Poly. re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Norton</b>											
350 cc. OHC . . .	1932-35	RG 25	25	G 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
350 cc. OHC later.	1932-35	RD 27	27	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I.
490 cc. SV 16 H	1932-35	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V. - P.I.
490 cc. OHV-M18-19-20	1932-35	RD 27	27	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.V. - P.I.
490 cc. OHV-CS1	1932-35	MD 28.5	28.5	C 31.7	70	2-270	L 3	2 <sup>a</sup>	125	50	V.V. - P.I.
500 cc. OHV later	1932-35	SSF30M	30	F 50.8	90	315	N 1	1f. vis	150	—	V.V. - P.I.
500 cc. milit. . .	1935-44	RC 26	26	C 28.6	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. 16 H . . .	1944-51	RC 26	26	C 28.6	70	270	L 3	2 <sup>a</sup>	110	50	V.V. - P.I.
500 cc. ES 2 . . .	1944-51	RD 28	28	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.V. - P.I.
500 cc. Dominat. 2 cil.	1948-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I.
<b>N. S. U.</b>											
75 cc. 2 tempi . . .	1930	TI 11 S		G 19	35		2	—	50	—	V.V. - P.S.
100 cc. 4 t. Fox . . .	1950-51	UA 15 BS	15	C 23	55	260/B	016	2 <sup>a</sup>	70	35	V.V.-P.S.-E. F 6
175 cc. 2 t. . . . .	1935-42	RB 23	23	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V. - P.S.
200 cc. 2 t. . . . .	1930-33	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V.-P.S.-p. 1
200 cc. 2 t. Lux . . .	1951	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	40	V.V. - P.S.-p.1-f8
350 cc. 4 t. V.T. . .	1940-42	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V. - P.I.
<b>Peugeot</b>											
125 cc. 2 t. T55 . . .	1947-51	MA 18	18	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	V.V.-P.S.-p.1-f.f8
150 cc. 2 t. T155 . . .	1947-51	MB 20A	20	C 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	45	V.V.-P.S.-p.1-f.f8
125 cc. 2 t. T56 . . .	1948-51	UA18S	18	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	V.I.-P.S.-p.1-f.f8
150 cc. 2 t. T156 . . .	1948-51	RA 20	20	C 25.4	60	270	H 1	3 <sup>a</sup>	85	45	V.I.-P.S.-p.1-f.f8
175 cc. 2 t. T175 . . .	1950-51	RA 22	22	C 25.4	60	270	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.I.-P.S.-p.1-f.f8
<b>Puch</b>											
125 cc. 2 t. . . . .	1948-51	UA18BS	18	C 23	50	260/B	015	2 <sup>a</sup>	68	40	V.V.-P.S.-E. F 6 Racc. 23 - 25
125 cc. 2 t. Sport . . .	1948-51	2 UA 18 BS	18	C 23	50	260/B	015	2 <sup>a</sup>	68	40	V.V.-P.S.-E. F 5 1 des. - 1 min.
250 cc. 2 t. . . . .	1939-45	RB 22	22	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	90	45	V.V.-P.S.-p.1-f.f8
250 cc. 2 t. TF . . .	1948-51	RB 23	23	C 28.6	70	270	H 2	3 <sup>a</sup>	95	45	V.I.-P.S.-p.1-f.f8
<b>Royal Enfield</b>											
125 cc. 2 t. WD/REMH.	1944-49	MA 16	16	C 25.4	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	65	45	V.V.-P.S.-E. F 6 Racc. 23 - 25.4

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Dif. bore	Attacco	Valvola	Polv.re	Spillo conico	Tacca	Getto Max	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>segue: Triumph</i>											
500 cc. OHV Mod. B - BS	1931-34	RDF 28	28	F 50.8	70	2-270	L 3	3 <sup>a</sup>	120	50	V.I. - P.I.
500 cc. SV Mod. 5/2 - 5/3	1931-34	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.V. - P.I.
500 cc. 2 cil.	1936	SBF 22	22	F 50.8	70	268	L 5	3 <sup>a</sup>	105	45	V.V. - P.I.
497 cc. Speed Twin	1950-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
498 cc. Tiger 100	1950-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
649 cc. Thunderbird	1950-51	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	50	V.I. - P.I.
<b>Ultima</b>											
125 cc. 2 tempi	1949-51	MA 18	18	C 25.4	55	260	C 9	2 <sup>a</sup>	70	45	V.V.-P.S.-p.1-E.F6
175 cc. 2 tempi	1950-51	MB 20A	20	C 25.4	60	260	E 1	2 <sup>a</sup>	85	40	V.V.-P.S.-p.1-E.F8
<b>Velocette</b>											
350 cc. OHC-KIT	1929-36	RD 27	27	C 31.7	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.V. - P.I.
350 cc. RTP 2 tubi sc.	1930	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.V. - P.I.
350 cc. OHC-KSS-KTS	1930-37	RC 25	25	C 28.6	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	109	50	V.V. - P.I.
350 cc. OHV-MAC	1934-39	SCF 24	24	F 50.8	85	1-268	L 6	3 <sup>a</sup>	110	50	V.I. - P.I.
350 cc. KTS 1 tubo sc.	1937-39	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	100	50	V.I. - P.I.
500 cc. OHV-RSP	1935-39	RDF 27	27	F 50.8	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	115	50	V.I. - P.I.
<b>Motori Williers</b>											
98 cc. 2 t. . . .	1948-51	UA 17 S	17	C 22.2	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	68	45	V.V.-P.S.-E. F 6
122 cc. 2 t. . . .	1948-51	MA 18	18	C 25.4	55	260	C 9	3 <sup>a</sup>	70	45	V.V.-P.S.-E. F 6
197 cc. 2 t. . . .	1948-51	MB 22 A	22	C 28.6	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	Racc. 23-25,4 V.V.-P.S.-E. F 8/1
<b>Zündapp</b>											
198 cc. 2 t. 08201.	1949-51	MB 22 A	22	C 29	70	260	E 1	2 <sup>a</sup>	95	45	V.V.-P.S.-E. F 8/1
500 cc. 2 cil. VT	1939-43	2 RBFF 22	22	F 50.8	70	270	H 2	2 <sup>a</sup>	100	45	V.I. - P.S.
597 cc. KS 6C1	1949-51	2 Destri 2 RCF 24	24	F 48	70	270	L 3	3 <sup>a</sup>	105	45	V.I. - P.S.
600 cc. 2 cil. VT Mod. KS 697	1940-43	RCS 25	25	C 28.6	70	270	L 3	4 <sup>a</sup>	115	45	1 sin. - 1 des. Preparaz. spec.

NB. - Per tipi di Moto non compresi nella presente distinta possiamo ugualmente fornire Carburatori appropriati, purchè ci forniate i dati specificati nelle colonne N. 1 - 2 - 4 - 5 e 12 della presente tabella.

## ERRATA - CORRIGE

Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Polyre	Spillo conico	Tacca	Getto Max.	Getto Min.	Note
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Pag. 12 Alpino 75 cc. 2t. N.	1950-52	MA 16	10	C 23	55	200	C 9	2a	68	45	V.V. - P.S. - E.F6
Benelli 125 cc. 2t. Leonc.	1951	UA 17BS	17	C 23	50	260/B	D 15	2a	78	40	V.I. - P.S. - E.F6 racc. a gomito
Pag. 13 Blanchi 125 cc. 2t. N.	1951-52	MA 18	18	C 23	65	260	C 1	2a	70	45	V.V. - P.S. - E.F7
Pag. 15 Glera 500 cc. Comp.	1946-51	SSF35M	35	F 55	110	315	P 1	3f vis	155	—	V.I. - P.I. p.2
Guazzoni 150 cc. 2 t. N. 250 cc. 2t. N.	1951-52 1951-52	RB 20 RB 22	20 22	C 28.6 C 28.0	80 80	0/268 0/268	H 2 H 2	3a 3a	85 90	50 55	V.I. - P.S. - E.F5 V.V. - P.S.
Pag. 16 Guzzi 250 cc. Air.Sport	1949-52	SSF25A	25	F 50.8	100	205	M 7	3a	115	50	V.V. - P.I.
Pag. 17 Iso 125 cc. tutti tipi	1951-52	MA 18B	18	C 23	55	260/B	D 1	2a	75	45	V.V. - P.S. - E.F5/0
Mival 125 cc. 2t. Sport	1951-52	RB 22S	22	C 28.6	70	0/268	H 2	3a	100	50	V.I. - P.S. - p.1
Pag. 18 Mondial 200 cc.	1951-52	MB 22B	22	C 28.0	70	260/B	E 2	2a	110	45	V.V. - P.S. - E.F8/3 Racc. flangia sp.
Moretti (Puch) 125 cc. 2t. N.	1950-52	UA18BS	18	C 23	50	260/B	D 15	2a	68	40	V.V. - P.S. - E. F6
Pag. 19 Parilla 125 cc. 2t. 2a ser.	1951-52	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 2	2a	95	45	V.V. - P.S.
Sumi 125 cc. 2t. Sport	1951-52	MB 22A	22	C 28.6	70	265	E 1	2a	100	45	V.V. - P.S. - E. F8/1
Pag. 25 Puch 125 cc. 2 t. Sport	1948-51	UA 18B UA18BS	18 18	C 23 C 23	55 55	260/B 260/B	D 1 D 1	2a 2a	85 72	— 45	V.V. - P.S. - E.F5 V.V. - P.S. - E.F5 2 carburatori
Pag. 20 Sachs 150 cc. 2t. N.	1951-52	UBO 20	20	C 28.6	70	260	E 1	2a	85	45	V.O. - P.S. - E. F8
Triumph 350 cc. milit.	1934-43	RCF 25	25	F 50.8	70	270	L 3	3a	105	50	racc. flangia speciale 45 V.I. - P.I.
Pag. 27 Zundapp 300 2 cil. V.T.	1934-43	2 RBFF22	22	F 50.8	70	270	H 2	2a	100	45	V.I. - P.S. 1 sin. - 1 dest. non filettati



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Marca e Modello	Anno	Carbur.	Diffu- sore	Attacco	Valvola	Poly.re	Spillo conico	Tacca	Getto MRX	Getto mln.	Note
F. M. - T 50 125 cc. 2t. N.	1952	MA 19	19	C 23	55	260	C 9	3a	72	45	V.V.-P.S.-E.F5
Ganna 125 cc. 2t. S	1951-52	UA 18B	18	C 23	55	260/B	D 1	2a	90	—	V.V. -P.S.-E.F5
		UA18BS	18	C 23	55	260/B	D 1	2a	78	45	V.V. -P.S.-E.F5
150 cc. 2t. N.	1952	UA18BS	18	C 23	55	260/B	D 1	2a	80	40	V.I. -P.S.-E. F6 2 carburatori
Gilera 150 cc. S.	1952	MA 18B	18	C 23	60	260/B	D 16	2a	85	45	V.V. - P.S.
250 cc. Nettuno	1952	RCF25B	25	F 50.8	45	266/B	T 1	3a	112	40	V.V. - P.I. p. 2
250 cc. S	1952	RCF25B	25	F 50.8	45	266/B	T 1	3a	115	40	V.I. - P.I. p. 2
Guazzoni 150 cc. 2t. S.	1951-52	RB 23	23	C 28.6	80	0/268	H 2	3a	110	50	V.I. - P.S.-E.F8
150 cc. 2t. S.S.	1952	SS 30A	30	C 35	90	265	M13	3a	145	50	V.I. - P.S.
Innocenti 125cc. Lambretta "d.,	1951-52	MA18B2	18	C 26	50	260/B	D 1	2a	75	40	V.V.-P.S.-E. F5
125 cc. "ld.,	1951-52	MA18B2	18	C 26	50	260/B	D 1	2a	75	40	V.V.-P.S.-E. F6
L. M. C. 150 cc. 2t. Lepr.	1951-52	MB 22A	22	C 28.6	70	265	E 1	2a	100	45	V.V. - P. S. - E. F8/1
M. V. 150 cc. 2t. N.	1952	MB 20A	20	C 28.6	60	260	E 1	2a	85	40	V.V.-P.S.-E. F8
150 cc. 2t. S.	1952	RCO 25	25	C 31.7	70	270	L 3	3a	120	50	V.O.-P.S. - p. 2
Nettunia 160 cc. 2t. N.	1952	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2a	95	40	V.V.-P.S.-E. F8
160 cc. 2t. S.	1952	MB 24A	24	C 28.6	70	260	E 1	2a	105	45	V.V. - P.S. con racc. a flangia
Parilla 250 cc. 2t. N.	1952	MB 24A	24	C 28.6	70	260	E 1	2a	95	45	V.V. - P.S. con racc. a flangia
Rumi 125 cc. 2t. Scoiat.	1951-52	UA 16S	15	C 23	55	262	C 7	2a	68	45	V.V. - P. S. - E. F8/1
Sessa 125 cc. 2t.	1950-51	MA 17	17	C 23	70	260	C 7	3a	75	45	V.I.-P.S.-E F5 con racc. a gom.
150 cc. 2t.	1952	MB 22A	22	C 28.6	70	260	E 1	2a	82	45	V.V.-P.S.-E F5- V.V. - P.S.
B. S. A. 125 cc. 2t. Bantam	1949-52	MA 16	16	C 23	55	260	C 9	2a	65	45	V.V.-P.S.-E. F4

S.-E. F5

S.-E.F5  
S.-E.F5  
Carburatori  
S.-E. F6

P.S.  
I. p. 2  
I. p. 2

S.-E.F8  
S.

-E. F5  
-E. F6

E. F/8/1

-E. F8  
- p. 2

-E. F8  
flangia  
S.  
flangia

E. F8/1

E F5  
a gom.

E F5-  
S.

E. F4

Modifica alla "marcatatura,, degli "spilli conici,,  
(15 Settembre 1951)

Spilli per Carburatori	Vecchia "marcatatura,,	Nuova "marcatatura,,
MA - UA	7 - 8 - 9	C7 - C8 - C9
MA B - UA B	11 - 15 - 16	D11 - D15 - D16
MB A - MB B	1 A	E1
RA-RB-SA-SB	0 - 1 - 2	H0 - H1 - H2
RC-SC-RD-MC-MD	3 - 5 - 6	L3 - L5 - L6
SS 23 - 30 A	1 - 7 - 13	M1 - M7 - M13
SS 30 - 32	32	N1
SS 33 - 35	35	P1