

---

# SOLEX-VERGASER

---

## Einstell-Tabelle



---

**Deutsche Vergaser Gesellschaft**

**SOLEX-VERGASER**

**Berlin NW 40 · Heidestraße 52**

Telegramm-Adresse: Solex-Vergaser Berlin · Fernsprecher: Sammel-Nummer 39 20 61

## Einleitung

Die nachfolgenden Tabellen geben Aufschluß über die Einstellung der Solex-Vergaser in deutschen Wagen und stationären Motoren, sowie in verschiedenen ausländischen Fahrzeugen. Die angegebenen Einstellungen entsprechen dem serienmäßigen Einbau der Vergaser in den einzelnen Motorentypen; sie sichern eine gute Leistung bei einem Minimum von Verbrauch an Brennstoff. Voraussetzung ist die Verwendung eines normalen, in Deutschland handelsüblichen Brennstoffes; bei Verwendung von schweren Benzolgemischen muß in der Regel die Hauptdüse um ein oder zwei Nummern verkleinert werden. Allerdings ist hierbei Voraussetzung, daß nur die von uns hergestellten, genau kalibrierten

### Original Solex-Düsen

Verwendung finden, die durch unsere Fabrikmarke gekennzeichnet und gesetzlich geschützt sind.

Über Einstellung für Wagentypen, die nicht in den Tabellen enthalten sind, bitten wir, bei uns nachzufragen, wir stehen gern mit Rat und Tat zur Verfügung.

#### Allgemeines:

Alle Solex-Vergaser enthalten drei wichtige Baumerkmale.

#### Startvergaser:

Ein kleiner Hilfsvergaser, der beim Kaltstart und beim Warmlaufen des Motors in Tätigkeit tritt.

#### Die Leerlaufvorrichtung:

Diese Einrichtung ist für den unablässigen Langsamlauf des Motors notwendig.

#### Haupt- und Hilfsdüsen-System:

kurz genannt „Düsensystem“

Es liefert das Gemisch beim Beschleunigen und bei voller Motorleistung.

Manche Vergaser haben außerdem eine Beschleunigungspumpe.

Die Solex-Vergaser unterscheiden sich nach Modellen und Typen des Vergasers, sowie nach der Mischkammer.

Es bestehen 3 Vergasermodelle:

Flachstromvergaser

Steigstromvergaser

Fallstromvergaser

Von jedem Vergasermodell sind mehrere Typen erhältlich, die sich durch konstruktive Einzelheiten unterscheiden. Diese baulichen Unterschiede sind notwendig, um die Vergaser den Anforderungen der verschiedenen Motoren anzupassen. (Regulator-Vergaser, Gelände-Vergaser usw.)

## SOLEX-VERGASER

mit automatischer Startvorrichtung können auch für alle in- und ausländischen Wagen-Typen geliefert werden, deren Einstellung hier nicht angegeben ist.

### Zeichenerklärung

- MO** — Einfachvergaser }  
**MMOV** — Doppelvergaser } Alte Ausführung
- V** — Steigstromvergaser  
**H** — Flachstromvergaser  
**FI** — Fallstromvergaser mit Montage 20–21. Dieser hat eine eigene Ausgleichsdüse und eine eigene Hauptdüse  
**IF** — Fallstromvergaser mit Montage 4–12. Es liegen die Ausgleichsluftbohrungen mit der Hauptdüsen-Bohrung in einem Düsenstück  
**FFIK** — Doppel-Fallstromvergaser  
**FFIP II** — Doppel-Gelände-Fallstromvergaser mit Pumpe

Bei **H** Vergaser bedeutet

- L** — für linke Motorseite } vom Führersitz aus gesehen  
**R** — für rechte Motorseite } Schwimmergehäuse vorn

Bei **V** Vergaser bedeutet

- L** — Startvorrichtung sitzt links } vom Schwimmer-  
**R** — Startvorrichtung sitzt rechts } gehäuse aus gesehen  
**F** — Vergaser aus Spritzguß  
**B** — Vergaser aus Spritzguß, neueste Ausführung mit automatischer Startvorrichtung  
**FH** — Horizontalvergaser aus Spritzguß mit angeschraubter automatischer Startvorrichtung. (Alte Ausführung).  
**BFHR** — Horizontalvergaser rechts mit Starter angegossen  
**P** — Vergaser mit Beschleunigerpumpe

## DEUTSCHE VERGASER GESELLSCHAFT

### SOLEX-VERGASER

Solex-Fabrik und Einregulierungswerkstätte

Berlin NW 40, Heidestr. 52

Fernsprecher: Sammel-Nr. 3920 61 / Telegramm-Adresse: Solex-Vergaser Berlin

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser- Type	Lufttrichter	Haupt- düse	Anschle- düse	Leerlaufdüse	Starter- Infldüse	Starterbrenn- stoffdüse	Pumpe- düse	Spar- düse	Montage	Be- merkungen
Favorit 2 A	75×110	4	2	8/35	30 FVRS	22	105×54		0,55	4,5	180			12×140	
L 4 ABP	75×110	4	2	8/35	30 BFLVS	22	105×54		0,50	4,5	180	2		12×140	
Favorit 2 U	75×110	4	2	8/40	35 IFP	27,5	120×51		60	2×3	160			17 mm 3×1,4 Außenkorr.	
Standard 6	70×110	6	2,5	10/45	35 BFRV	25	115×62		0,50	3,5	180			6	
10/50	70×110	6	2,5	10/50	35 BFLV	25	115×62		0,55	4	180			6	
2,5 U	72×110	6	2,6	10/60	35 IFP	27,5	135×54		70	2×3,5	170			16 mm 3×1,5 Außenkorr.	
6 A	75×110	6	3	12/50	35 FVLS	26,5	120×61		0,55	4	180			6	
L 6	75×110	6	3	12/50	35 BFLV	26,5	120×61		0,50	3,5	180			6	
Standard 3 U	75×110	6	3	12/60	35 IFP	28	135×54		65	2×3,5	170			16 mm 3×1,5 Außenkorr.	
Diplomat	75×110	6	3	12/65	35 IFP	28	145×55		70	5	250			16 mm 6×1,5 Innenkorr.	
Standard 8	75×110	8	3,9	15/70	35 FVLS	29	140×61		0,60	5	220			6	
Standard 8	75×110	8	3,9	15/80	35 MMOVS	24,5	115×54		55	2×4	180			12×300	
L 6—3 GD	75×110	6	3	12/60	35 IFPS	28	145×55		70	5	250	5	2,1	16 mm 6×1,5 Innenkorr.	
3 GB	75×110	6	3	12/70	35 IF 2	29	150×53		55	2×4	250			16 mm 6×1,5 Innenkorr.	
1 C Trumpf Jun.	65×75	4	1	4/25	26 BFRV	21	105×56V		0,50	4	140			12×300	
Primus 1,5 R	71×95	4	1,5	6/30	26 BFLVS	23	105×51		0,45	4	140			12×300	
Trumpf	71×95	4	1,5	6/30	26 BFLVS	23	105×51		0,50	4,5	140			12×300	
1,7 A	74×95	4	1,7	7/35	30 FVLS	23,5	115×51		0,45	4	140			12×300	
1,7 AV	74×95	4	1,7	7/35	30 BFLV	23,5	115×51		0,50	4,5	140			12×300	
1,7 Sport	74×95	4	1,7	7/45	35 BFLV	25	135×51		0,55	4	150			12×300	
1,7 EV Sport	74×95	4	1,7	7/45	35 BFRV	25	135×51		0,55	4	150			12×300	
1,7 EVR	74×95	4	1,7	38	30 BFRV	23,5	115×51		0,50	4	140			12×300	
1,7 EV	74×95	4	1,7	38	30 BFLV	23,5	115×51		0,50	4	140			12×300	
Trumpf	71×95	4	1,5	35	30 BFLV	23,5	115×51		0,50	4	140			N 12×300	

Düsenhü-  
chen mit  
13 mm  
Schlüssel-  
weite und  
Füllrohr  
für Leerlauf

Rechts-  
steuerung

mit Füll-  
rohr für  
Leerlauf

## Adler

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Adler</b>															
Type 10	71×105	6	2,5	58	30 BFRH	22	115×51		0,40	o. St.	—			13×300 mit 5 mm Kamin	1. Stufe
					30 BFLH	24	120×51		0,50	3,5	240				2. Stufe
Type 10 Geländewagen 2,5 Ltr.	71×105	6	2,5	55	30 IF — 1. Stufe	25	110×51		45	o.St.	—			6×1,6 mm Innenkorr.	
					30 IF — 2. Stufe	21	100×51		45	4	160				
Landkraftwagen	71×105	6	2,5	55	30 IF	25	110×51		0,50	4	160			6×1,5 mm Innenkorr.	
Landkraftwagen	71×105	6	2,5	55	30 IF	21	100×51		0,50	4	160			„	
2,5 Ltr. Sport	71×105	6	2,5	80	3×30 BFLH	26	140×51		0,50	3,5	240			13×300	1. Stufe
							125×51		0,35	—	—				
Trumpf 2 Ltr.	80×95	4	2	46	30 BFLVS	25,5	125×56		0,50	4	180		2	12×300	2. Stufe
Trumpf 2 Ltr.	80×95	4	2	46	30 BFRV	24,5	120×56		0,50	4	180			12×300	Rechtslenkung
2 Ltr. Sport	81,5×95	4	2	65	35 BFRV	27	140×51		0,50	4	180			12×300	
Geländew. 3,7Ltr	75×105	8	3,7	85	2×30 IF	26	105×51		50	4	160			16/6×1,5 mm Innenkorr.	

<b>Auto-Union - Audi</b>															
Frontantrieb	70×85	6	2	8/40	30 FVRS	24	120×53		0,45	5	180			12×300	
UW 2 Frontantr.	70×85	6	2	8/40	30 BFRV	24	120×53		0,50	5	180			12×300	
FA Sport	70×85	6	2	8/45	30 FFVS	24	125×51		0,45	4,5	190			12×300	
Frontantrieb	71×95	6	2,2	9/50	30 FFVS	20	90×51		0,45	5	190			12×300	
UW2,25 Fronta.	71×95	6	2,2	9/55	32 FFVS	20	90×51		0,45	5	190			12×300	
LKW	90×140	4	3,5	14/50	35 BFLV	23	120×51		0,60	5	190			12×300	
LKW	90×122	6	4,5	18/70	35 MOV	27	130×61		60					6	

<b>Auto-Union - Audi</b>															
R Imperator	80×122	8	4,75	19/100	46 MOVLS	32	155×61		65	6	280			6	
Zwickau	82,6×120	8	4,9	20/100	46 MOVLS	32	160×61		65	6	280			6	
S+SS	76,2×120	8	4,9	20/100	40 BFLV	32	160×61		0,55	6	180			6	
920	87×92	6	3,3	85	35 MMOVS	26	130×51C		0,50	4,5	200			12×300	
						24	125×51		—						

<b>Aero</b>															
Aero 30-2 Takt	85×88	2	1	30	30 BFRH	—	130×51		0,55					13×300	
Aero 50	85×88	4	2	50	30 BFRH	—	140×0,8		0,60					13×300	

<b>Asap</b>															
Skoda-Popul.SV	65×75	4	1	22	26 BFLH	21	105×51		0,50	4	130			13×300	
Popular OHV	68×75	4	1,1	30	26 BFRH	22	110×56		0,50	4	120			13×300	
Skoda-Rap.OHV	72×96	4	1,5	42	30 BFRH	26	122,5×51		0,50	5	140			13×300	
Skoda-Fav. OHV	80×104	4	2,1	52	30 FI	25	0,130	220	40	5	120			21	
Favorit SV	75×102	4	1,8	38	30 FI	23	0,110	220	40	4,5	120			21	
Skoda LTP 6	80×104	6	3,2	80	40 IFP II	30	0,160	280	60	6,5	100	60		20	Geländewagen
Asap	70×90	4	1,3	32	26 FI	22	0,115	210	0,45	4	120			21	Feuerspritze
Asap	65×75	4	1	22	26 FI	20	0,105	240	0,45	4	120			21	Feuerspritze
Skoda 104	72×102	4	1,6	30	30 BFRV	22	110×51		0,50	4,5	150			12×300	
Asap Lastwagen		6	3	80	40 RIFBP	32	0,160	270	0,60	2×4,5	180	50		20	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Asap</b>															
8 KW/AGR	65×75	4	1	22	26 FI	20	0,105	300	45	3,5	120			21	Elektrisches Aggregat
Skoda-Superb	80×104	6	3,2	80	40 IFP II	30	0,155	280	60	6,5	100	60	1,8	20	

<b>Auto-Union-DKW</b>															
K1 100	50×50	1	0,1	2	KL 19	10,5	50×F		0,35	4,5	80			Spezial	Staubdicht gekapselt
K1 100	50×50	1	0,1	2	KL 19	10,5	55×F		0,40	4,5	80			Spezial	
KL 100 a	50×50	1	0,1	2	KL 19	8,75	50×F		0,35	4,5	80			Spezial	
EL 100	50×50	1	0,1	2	KL 19	10,5	50×F		0,35	4,5	80			Spezial	
461 a	76×88	2	0,46	9	26 BFLH	24	95×F		0,45	3,5	110			8	4×1 mm gebohrt
EL+EW 461 B	76×88	2	0,46	9	26 BFLH	22	95×F		0,45	3,5	130			3 mm Kam.	
ZW 600	68×74	2	0,6	16	30 FHR	26	125×10		0,50					8	
ZW 800	76×81	2	0,8	20	30 FHR	27	135×10		0,55					8	
ZW 1100	76×96	2	1,1	28	30 BFRH	28,5	120×F		0,60	4,5	190			8 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
ZW 1100	76×96	2	1,1	32	32 BFRH	30	140×58		0,50					13×300	ohne Kamin
Motorrad	50×76	2	0,5	16	26 FHR	23	90×F		0,50	3,5	110			8 5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Tornax 600+700 C	68×74	2	0,6	18	30 BFLH	23	107,5×58		0,45	3,5	110			44 5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
	76×76	2	0,7	22	30 BFLH	26	110×F		0,45	3,5	110			8 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Front C 600	68×74	2	0,6	15	26 FHL	24	85×F		0,45					8 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Front C 700	76×76	2	0,7	18	26 FHL	24	85×F		0,45					8 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Front C 700	76×76	2	0,7	18	26 FHL	24	85×F		0,45	3,5	110			8 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
F 6-600-37	68×74	2	0,6	18	30 BF-Spez.	23	105×58		0,45	4	95			44	4×1 mm gebohrt
F 7-700-37	76×76	2	0,7	22	30 BF-Spez.	23	105×58		0,45	4	95			5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
600 Sport	68×74	2	0,6	20	30 BF-Spez.	25	110×58		0,45	4	95			44 5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Auto-Union-DKW</b>															
700 Sport	76×76	2	0,7	24	30 BF-Spez.	25	110×58		0,45	4	95			44 5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Sonderkl. 37	70×68,5	4	1,1	32	26 BFLH+RH	22	90×51		0,50	3,5	130			4 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
1001	68×68,5	4	1,0	4/24	26 BFRH	22	105×51		0,50	3,5	130			4	
Reichsklasse	68×74	2	0,6	15	26 BFLH	24	95×F		0,50	3,5	110			8 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Reichsklasse	68×74	2	0,6	15	30 BFLH	23	107,5×58		0,45	3,5	110			44 5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Meisterklasse	76×76	2	0,7	20	26 BFLH	24	95×F		0,50	3,5	110			8	4×1 mm gebohrt
Meisterklasse	76×76	2	0,7	20	30 BFLH	23	107,5×58		0,45	3,5	110			44 5 mm Kamin	4×1 mm gebohrt
Schwebeklasse	68×68,5	4	1,0	26	26 BFLH 26 BFRH	22	90×51		0,45	3,5	110			4 3 mm Kamin	4×1 mm gebohrt

<b>Auto-Union-Horch</b>															
305	65×118	8	3,2	13/65	40 BFRV	27	135×61		0,60	4	220				6
350	82×94	8	4	16/80	40 MOV	30	145×61		55						6
350	82×94	8	4	16/80	40 FVRS	29	145×61		0,60	5,5	230				6
350	82×94	8	4	16/80	40 BFRV	29	145×61		0,60	5,5	230				6
375	73×118	8	4	16/80	35 MMOV	25	110×62		50						6
750 B	87×95	8	4,5	18/90	35 MMOVS	25	110×62		0,50	2×4	180				6
480-500+B 780+780 B	87×104	8	5	20/100	35 MMOV	27	115×62		50						6
	87×104	8	5	20/100	35 MMOVS	26	115×62		0,50	2×5	220				6
V 8-830	75×85	8	3	60	40 FR	26,5	145×55		60	5	180				16 mm 6×1,5 mm Innenkorr.
V 8-830	75×85	8	3	60	2×35 FR	24,5	110-55		60	5	170				
V 8-830	75×85	8	3	70	30 IFF	25	105×51		45	6	140				

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Auto - Union - Horch</b>															
V 8—800 B	78×85	8	3,2	70	2/30 IF	25	105×51		45	4,5	180			16 mm 6×1,5 mm Innenkorr.	
V 8—800 B	78×85	8	3,2	70	30 IFF—PN	25	105×51		45	6	160				
V 8—800	78×85	8	3,2	70	32 IFF-PN	25,5	105×51		50	5	180				
850	87×104	8	5	100	32 IFF-PN	28	130×51		50	5	180				
850	87×104	8	5	100	35 IFF-PN	28	120×51		50	5	180				
830	78×92	8	3,5	75	32 IFF	25,5	105×51		50	5	180				
V 8—830 BK	78×92	8	3,5	75	32 IFF-PB	25,5	100×51		50	5	180	D 4			
V 8—901	78×92	8	3,5	75	32 IFF-PN	25	100×51		50	5	180				
V 8—901	78×92	8	3,5	75	30 BFRH+LH	25	125×51C		0,50	4,5	170				
V 8—930	78×92	8	3,5	80	30 BFRH+LH	25	125×51C		0,50	4,5	170				
V 8—801	78×92	8	3,5	75	30 BFRH+LH	25,5	122,5×51		0,45	4,5	170				
V 8—801	78×92	8	3,5	75	32 ITT	25	105×51		45	5	180				
108	78×92	8	3,5	75	30 BFRH+LH	25,5	122,5×51		0,45	4,5	170		13×300 5 mm Kamin	Geländewagen	
920	92×87	6	3,3	85	35 MMOVS	26	130×51C		50	4,5	200				
						24	125×51		—					12×300	

<b>Auto - Union - Wanderer</b>															
Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
W 10—1	72×96	4	1,5	6/30	30 BFRVS	22,5	110×52		0,50	4	180		2	12×300	Geländewagen
W 10—2	75×100	4	2	8/40	30 BFRV	22,5	110×52		0,55	4	160			12×300	
W 11	72×104	6	2,5	10/50	30 FVRS	26	125×54		0,45	5,5	190			12×300	
W 11	72×104	6	2,5	55	35 BFRV	25	125×53C		0,60	5	220			12×300	
W 21	65×86	6	1,7	7/35	30 FVRS	23,5	110×52		0,45	5	180			N 12×300	
W 35		6	1,7	7/35	30 FVRS	23,5	110×52		0,45	5	180			N 12×300	
W 235		6	1,7	7/35	30 BFRV	23,5	115×52		0,45	5	180			N 12×300	

<b>Auto - Union - Wanderer</b>															
Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
W 22	70×85	6	2	8/40	30 FVRS	24	115×52		0,50	5	180			N 12×300	mit Kompressor
W 40		6	2	8/40	30 BFRV	24	120×52		0,45	5	180			N 12×300	
W 240		6	2	8/40	30 BFRV	24	120×52		0,45	5	180			N 12×300	
W 22 Sport	70×85	6	2	8/50	30 FFVS	20	90×51		0,45	5	190			N 12×300	
W 22—40	70×85	6	2	8/40	30 IF	24,5	110×52		45	5	200			6×1,5 mm Außenkorr.	
W 250	71×95	6	2,3	50	30 IFF-PB	23	100×53		45	6	140				
W 250	71×95	6	2,3	9/50	30 IFF	23	100×53		50	6	140				
W 250	71×95	6	2,3	9/50	35 IFP	24,5	110×52		45	5	200	5		12×300	
W 25	70×86	6	2	8/85	32 FFVS	22,5	120×54C		0,45	5	190			12×300	
W 50—51	71×95	6	2,3	9/55	30 IFF-PB	23	100×53		45	5	190	4			
W 50—51	71×95	6	2,3	9/55	35 IFP-PB	27	130×54		60	5	200	4,5		6×1,5 mm Außenkorr.	
W 24—36	75×100	4	1,7	7/42	30 BFRH	25,5	125×52		0,50	4,5	180			13×300	5 mm Kamin
W 24—36	75×100	4	1,7	7/42	30 BFRH	24	115×51		0,45	4	180			13×300	
W 23—26—52	75×100	6	2,7	62	35 BFRH	28	140×51C		0,55	5	200			13×300	
W 23—26—52	75×100	6	2,7	70	2×35BFRH	24	110×51		0,45	4	160			13×300	5 mm Kamin
W 14 R	75×100	6	2,7	62	35 BFRV	29	150×51		0,60	5	220			12×300	
W 24—38	75×100	4	1,7	43	30 BFRH	24	115×51		0,45	4	180			13×300	
W 6 L	75×100	6	2,7	62	35 AHR	28	0,140	200	0,55	5	200			22	
<b>BMW</b>															
DA 1—4	56×76	4	0,75	3/15	26 FV	18	80×17		40						8
DA 1—4	50×76	4	0,75	3/15	26 FVLS	17	70×17		0,35	3	120				8
DA 1—4	50×76	4	0,75	3/15	26 BFLVS	20	95×56 V		0,45	3	110		2,6		12

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>BMW</b>															
AM 1-4	56×80	4	0,8	3/20	26 FV	20	95×56 V		0,45					N 12×300	
AM 1-4	56×80	4	0,8	3/20	26 BFLVS	20	95×56 V		0,45	3	120		2,6	N 12×300	
309	58×80	4	0,9	3/22	26 BFLVS	20	97,5×56V		0,45	3	120		2,6	12×300	13 mm Schlüsselw.
303	56×80	6	1,2	5/30	26 BFLV o.St. 26 BFLV	18,5	90×56 V		0,45	3,5	140			12×300	m. Füllrohr und 13 mm Schw.
315	58×94	6	1,5	6/34	26 BFLV o.St. 26 BFLV	19	90×58		0,45	3,5	140			12×300	
315 Sport	58×94	6	1,5	6/40	3/26 BFRH	20	90×58		0,50	3	80			13×300	
319+329	66×96	6	2	8/45	2/26 BFLVS	20	100×56V		0,45	3	110		2,6	12×300	13 mm Schlüsselw. und mit Füllrohr
325	66×96	6	2	8/50	2/26 BFLVS	20	110×56V		0,45	3,5	100		2,6	12×300	
319 Sport	66×96	6	2	8/55	3/30 BFRH	23	107,5×58		0,50	3	90			13×300	glatt
328 Sport	66×96	6	2	8/80	3/30 IF	26	110×58		40	3	90			16 mm 6×1,5 Innenkorr.	Winter Hauptdüse 100×56 V
326	66×96	6	2	8/50	2/26 BFLVS	20	92,5×58		0,45	3	110		2,6	13 mm Schw. 12×300	Leerlaufdüse mit Füllrohr
326	66×96	6	2	8/50	30 IFFK	23	112,5×K		45	5	170	60	2,8	6×1,5 mm Innenkorr.	
320	66×96	6	2	8/45	30 BFLVS	23	112,5×58		0,45	4,5	160		2,6	12×300	
327	66×96	6	2	8/55	2/26 BFLVS	20	100×56 V		0,45	3	110		2,6	13 mm Schw. 12-300	Leerlaufdüse mit Füllrohr

### Breuer

	76×110	4	2	8/24	30 BFLV	23	95×10		45	5	180			8	
MaC-2-Takt	80×90	2	1	20/30	35 FHLS	32	165×51		0,70	6	110			13×300	
	80×90	2	1	20/30	35 BFLH	32	170×51		0,70	4,5	100			13×300	
C 4-2-Takt	80×90	2	1	20/30	35 BFLH	32	165×51		0,70	4,5	100			13×300	Feuerspritze
B 3	78×78	2	0,75	9/18	30 BFLV	23	95×10		0,45	5	180			8	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Breuer</b>															
2,5 L	80×124	4	2,5	22/40	30 BFLV	23	105×51		0,45	5	180			8	
E 3 L	78×82	2	0,8	9	26 BFLV	21	85×51		0,75	3,5	150			12×300	Einhebel
C 7-2-Takt	80×96	2	1,2	30	35 BFLH	32	175×51		0,70	4,5	100			13×300	Einhebel

### Büssing - NAG

	115×150	4	6,5	45	30 BFRV	23	105×51		0,55	5,5	220			12×300	
G	98×130	4	3,9	60	40 BFLV	29	145×61		0,55	5	180			6	
	105×105	4	3,6	75	2/35 FR	29	140×51		60	6	250			6×1,5 mm Innenkorr.	
LV 8	107×110	8	8	100	30 IFF	28	130×51		55	6,5	140			6×1,5 mm Außenkorr.	
L 8 V-400	107×110	8	8	150	2/40 IFP	33	175×51		70	6	180			13×300	5 mm Kamin
8 V-218	85×100	8	4,5	88	42 BFRH	32	205×51		0,60	5	210			6	8-Rad-Geländewagen
GS-L 8 V	107×110	8	8	160	2/48 MOVLS	34	180×63		70	2×4,5	200			6	Mischrohr 301×61
GS-L 8 V	107×110	8	8	160	2/48 MOVLS	30	N 145		55	2×4,5	200			6	1. Stufe
GS-L 8 V	107×110	8	8	160	2/40 MMOVS	31	160×51		0,60	2×4,5	210			6	Leerlauf
Type Z	90×125	4	3,2	45	30 BFRV	27	130×51		0,60	5	220			12×300	
Type Z	98×130	4	3,9	60	40 BFLV	29	135×51		0,55	5	180			12×300	
G 31	100×130	4	3,9	68	42 BFLV	31	175×51		0,65	5	190			12×300	
8 V-218	85×100	8	4,5	88	48 MOHRS	31	205×51		65	2×4	200			13×300	5 mm Kamin
5 L	93×120	6	5	105	40 MMOVS	29 27	155×51 135×51		50	2×4,5	210			12×300	1. Stufe 2. Stufe
Burglöwe 150	90×125	4	3,2	45	35 BFRV	27	130×51		0,60	5	220			12×300	
Burglöwe 200	90×125	4	3,2	45	35 BFRV	27	130×51		0,60	5	220			12×300	
Burglöwe 250	90×125	4	3,2	45	35 BFRV	27	130×51		0,60	5	220			12×300	
Burglöwe 275	84×120	6	3,9	70/80	40 BFLV	28	135×51		0,65	5	220			12×300	



Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Büssing - NAG</b>															
Burglöwe 300	84×120	6	3,9	70/80	40 BFLV	28	135×51		0,65	5	220			12×300	
Burglöwe 300	84×120	6	3,9	70/80	40 BFRV	29	150×61		0,70	5	220			6	
Burglöwe 350	84×168	6	7	80	40 BFRV	31	150×61		0,60	4	220			6	
L 8 V—KLA	107×110	8	8	160	2/40 IFF II	29	140×51 C		0,60	2×4	240			6×1,5 mm Innenkorr.	

<b>Citroën</b>															
B 12—14	70×100	4	1,6	6/25	26 FHLS	19	90×51		0,50	4	160			13×300	5 mm Kamin
B 12—14	70×100	4	1,6	6/25	26 BFLH	19	90×51		0,50	4,5	140			13×300	5 mm Kamin
C 4 F	72×100	4	1,6	6/32	30 FHR	23	115×51		0,55					13×300	
C 4 F	72×100	4	1,6	6/32	30 FHRS	23	115×51		0,55	5	190			13×300	
C 4 F	72×100	4	1,6	6/32	30 BFRH	23	115×51		0,55	5	180			13×300	
C 4	72×100	4	1,6	6/32	30 FVRS	22	100×52		0,50	5	190			12×300	
C 4	72×100	4	1,6	6/32	30 BFRV	22	95×51		0,50	5	180			12×300	
C 6 E	72×100	6	2,5	10/45	30 FVRS	24	115×56		0,55	5	200			12×300	
C 6 F	72×100	6	2,5	10/45	30 BFRV	24	115×56		0,55	5	190			12×300	
CG—LKW	72×100	6	2,5	10/45	30 BFRH	24	120×51		0,60	5	180			13×300	
7 A	78×80	4	1,6	35	30 BFRH	22,5	105×51		0,50	4,5	140			13×300	5 mm Kamin
7 Sport	78×100	4	1,9	42	30 BFRH	24	120×51		0,50	4,5	150			13×300	5 mm Kamin
C 7	72×98	4	1,4	30	30 BFLV	22	110×56		0,50	4,5	140			12×300	
C 4 G 7	72×100	4	1,6	34	30 BFRH	23	110×51		0,50	4	150			13×300	5 mm Kamin
10 A	75×100	4	1,8	35	30 BFLV	23	120×51		0,50	5	180			12×300	S-Motor
11 PVF	78×100	4	1,9	45	30 BFRH	24	120×51		0,50	4,5	150			13×300	5 mm Kamin

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkunge
<b>Fiat</b>															
405	62×99	6	1,7	7/34	30 FVRS	24	100×62		0,50	4	180			6	
405	62×99	6	1,7	7/34	30 BFRV	24	100×62		0,50	5	180			6	
	78×110	4	2	8/40	30 FVRS	22	110×51		0,60	4	190			12×300	
	62×90	4	1	4/20	26 FHRS	18	85×56		0,45	3	140			13×300	
	68×90	4	1,2	5/25	26 FVRS	19	85×51		0,45	4	160			12×300	
503	67×102	4	1,5	6/30	30 FVRS	23	95×62		0,50	4	170			6	
	60×90	6	1,5	6/30	30 BFRV	23	95×62		0,50	5	180			6	
405	62×99	6	1,7	7/34	30 BFRV	24	105×61		50					6	
509	57×97	4	1	4/20	26 BFRH	18	85×51		0,50	3,5	130			13×300	
509 A Sport	57×97	4	1	4/20	26 BFRV	19	85×51		0,45	3,5	140			12×300	
509 Sport	57×97	4	1	4/25	26 MHR	21	110×21		55					1	
514	67×102	4	1,5	6/30	26 BFBH	20	100×51		0,50	4	160			13×300	
524 C	72×103	6	2,5	10/50	35 BFLV	25	125×51		0,55	5	220			12×300	
525 N	82×118	6	3,8	15/75	40 BFLV	27	155×52		0,65	4	190			12×300	
525 Sport	82×118	6	3,8	15/90	35 MMOVS	25	135×54		50	5	220			N 12×300	
503	65×110	4	1,5	6/30	26 BFRH	19	95×51		0,50	4	170			13×300	5 mm Kamin
508 Ballila	65×75	4	1,0	4/25	26 IF	23	100×56V		40	3	110			6×1,5 mm Innenkorr.	Luftzusatzdüse 2,0
1500	65×75	6	1,5	6/43	35 IFP-PB	25	115×51C		55	4	160	E 4	2,1		
522	72×103	6	2,5	55	30 FFVS	24	110×51		0,45	5	220			12×300	
500	52×67	4	0,57	15	22 HR	14	0,80	220	40	4,8	120			20	Mischrohr 3,6
508 C	68×75	4	1,1	32	30 FI	22	0,115	210	40	4	140			Luftzusatzdüse 1,8	
1500	65×75	6	1,5	45	35 IFPS	24,5	115×51		55	4	160	E 4	2,1	6×1,5 mm Innenkorr.	Spezial-Fahrzeug
	74×80	4	1,5	37	32 FI II	21	0,105		45	5	160				

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
------	-----------------	----------	--------------	----	---------------	--------------	-----------	---------------	--------------	-----------------	-----------------------	------------	----------	---------	--------------

### Ford (deutsch)

20 G-Eifel	63,5 × 92,5	4	1,2	5/36	26 FI	21,5	0115	220	45	4	110			21	Luftzusatzdüse 1,2 13 mm Schlüsselw.
A—AA—B— —BB—	98 × 108	4	3,2	13/50	30 BFLV	25	125 × 51		0,60	6,5	180			12 × 300	
Rheinland u. LW-BB-	98 × 108	4	3,2	13/50	30 BFRV	25	120 × 51		0,60	6,5	180			12 × 300	
BB-Holzgas	98 × 108	4	3,2	50	22 HR	16	90	220	60	gebohrt	200			20	
BB-Holzgas	98 × 108	4	3,2	50	26 FI	21,5	0115		50	4	110			6 × 1,5 Innenkorr.	
V 8—PKW	77,8 × 95,25	8	3,6	90	30 IFFK	25,5	115 K		45	5	180/ 240	4	1,7		
V 8—LKW	77,8 × 95,25	8	3,6	90	30 IFFK	24	100 K		45	5	180/ 240	E 4	1,7		
Tannus mit Eifelmotor	63,5 × 92,5	4	1,2	5/36	26 FI	21,5	0115	220	45	4	110			21	Luftzusatzdüse 1,2 Drosseldüse 230
V 8—LKW	77,8 × 95,25	8	3,6	90	30 FFIK	21	102,5 K	220	45	5	180/ 240	5		21	
V 8—PKW	77,8 × 95,25	8	3,6	90	30 FFIK	22	110 K	220	45	5	180/ 240			21	230
V 8—LKW	77,8 × 95,25	8	3,9	90	30 FFIK	26,5	130 K	200	45	5	180/ 240	5		21	L.Z. 1,2/VD 230

### Framo

Stromer	60 × 68	1	0,2	6	26 FHRS	24	85 × 17		0,40	3	110			8	5 mm Kamin
LTG 200	60 × 68	1	0,2	6	26 BFLV	23	80 × F		50	3,5	110			8	
LTP—0,6 t	60 × 68	1	0,2	7	26 BFRH	24	85 × 17		0,40	3	110			8	5 mm Kamin
HT—M	64 × 68	2	0,4	9	26 FHLS	22	80 × F		0,40	3	120			8	5 mm Kamin
HT—M	64 × 68	2	0,4	9	26 BFRH	23	75 × 17		0,50	3,5	120			8	glatt
Piccolo	68 × 74	1	0,3	7,5	26 BFLH	22	95 × 51		0,50	3,5	110			8	5 mm Kamin
HT—600—1 t	68 × 74	2	0,6	15	26 BFLH	23	95 × F		0,50	3,5	120			8	3 mm Kamin 4 × 1 gebohrt
V 500	68 × 68	2	0,5	14	26 BFRH	23	95 × 10		0,50	3,5	110			8	4 mm Kamin 4 × 1 gebohrt
V 501	68 × 68,5	2	0,5	14	30 BFLH-Spez.	24	107,5 × 58		0,40	4	95			44	
D 500 (3-Rad)	68 × 68	2	0,5	13	26 BFLV	22,5	90 × F		0,50	3,5	110			8	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterbrennstoffdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
------	-----------------	----------	--------------	----	---------------	--------------	-----------	---------------	--------------	-----------------------	-----------------------	------------	----------	---------	--------------

### Hansa - Lloyd - Goliath (Carl F. W. Borgward)

E 63—F 1	63 × 64	1	0,2	5,5	26 FHRT	24	80 × F		0,50					8 mit 5 mm Kamin	Atlas-0,75 t
F 2	63 × 64	2	0,4	11	26 FHRT	24	85 × F		0,50						
Z+L 500	68 × 68	2	0,5	14	26 FHRT	22	85 × F		0,50						
L 600	68 × 75	2	0,6	18	26 FHRT	24	90 × F		0,50						
Rapid R 33	63 × 64	1	0,2	5,5	26 FHRT	22	75 × F		0,45						
Pionier	63 × 64	1	0,2	5,5	26 FHRT	22	75 × 17		0,45						
FW 200	61 × 68	1	0,2	7	22 HR	16	70		50	4,8	120				
P 400	61 × 68	2	0,4	11	26 FHRT	22	80 × F		0,50						
FW 400	61 × 68	2	0,4	14	22 HR	16	80		50	4,8	120				
P 500	68 × 68	2	0,5	14	26 FHRT	23	85 × F		0,50						
Matador mit Continental- Motor	69,5 × 114,3	6	2,5	10/45	30 FVRS	27	110 × 61		0,50	5,5	220			6	
	69,5 × 114,3	6	2,5	10/50	30 BFRV	27	110 × 61		0,50	5,5	200			6	
	69,5 × 114,3	6	2,5	10/50	35 FVP	25	100 × 53		0,45					12 × 300	
Continental Motor A 6	82 × 110	6	3,5	14/60	35 BFRV	25	125 × 51		0,60	5	220			12 × 300	
Lastw. Bremen 3	94 × 118	4	3,3	14/50	30 FV	27	110 × 61		55					6	LKW 2 t
Lastw. Bremen 3	94 × 118	4	3,3	14/50	30 BFLV	27	105 × 62		0,60	4	170			6	LKW-2 t
Europa 3	94 × 125	6	5	70	40 MOV	28	115 × 62		55					6	
Europa 4	94 × 125	6	5	70	35 BFLV	28	115 × 62		0,60	5	220			6	LKW 3 t
L 2	94 × 118	4	3,3	13/40	30 FVRS	25	115 × 51		0,50	5	200			12 × 300	
L	94 × 125	4	4	16/45	35 FVLS	27	110 × 61		0,65	5	250			6	
Roland	105 × 123	6	6,5	80	48 MOVLS	32	155 × 62		0,60	2 × 5	280			6	
Ilo LE—F 200	61 × 68	1	0,2	6	26 FHR	22	75 × F		0,50					8 mit 5 mm Kamin	LKW 0,5 t
Ilo LE F 400	61 × 68	2	0,4	12	26 FHR	21	85 × F		0,50						LKW 0,75 t
H 1100	65 × 82	4	1,1	28	26 BFLH	23	110 × 56		0,50	4	160				13 × 300 5 mm Kamin

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser- Type	Lufrichter	Haupt- düse	Ausgleich- düse	Leerlaufdüse	Starter- luftdüse	Starterbrenn- stoffdüse	Pumpe- düse	Spar- düse	Montage	Be- merkungen
<b>Hansa-Lloyd-Goliath (Carl F. W. Borgward)</b>															
H 1700	65×82	6	1,7	40	30 BFLH	22,5	120×52		0,55	4	70			13×300 5 mm Kamin	Goliath
H 1700	65×82	6	1,7	40	30 BFLH	23,5	120×52		0,50	4	160				
H 1700 Sport	65×82	6	1,7	43	2×26 BFLH	23	115×53 C		0,50	4,5	160				
1 t-Record	65×82	4	1,1	24	26 JF	22,5	90×56		40	4	180				
H 3,5 Privat	82×110	6	3,5	90	2×30 JF	26	115×53		40	4	170			6×1,5 mm Innenkor.	L. Z. Düse 2
H 3500—3 t	82×110	6	3,5	90	35 IFP II	29	0,145	240	g 55	6,5	200	70		6×1,5 mm Innenkor.	
H 350	82×110	6	3,5	14/75	40 JFF 2	25	125×56		60	5,5	200			6×1,5 mm Innenkor.	Raupen- antrieb
Expreß	65×82	4	1,1	28	26 BFLH	23	110×56		0,50	4	160			13×300	5 mm Kamin
2,5 t-Bremen 4	82×110	6	3,5	75	40 BFRH	27	140×51		0,60	4	210			13×300	5 mm Kamin
6 M 2 L	70×85	6	2	50	30 BFRH	23,5	120×52		0,55	4	160			13×300	
6 M 2	70×85	6	2	50	30 BFRH	21	110×53 C		0,55	4	160			13×300	
H 3500—2,5 t	82×110	6	3,5	65	35 IFP	29	140×56		70	5	180			16 6×1,5 mm Innenkor.	
H 1400	72×85	4	1,4	33	30 BFRH	25	110×0,8		50	4	150			13×140 5 mm Kamin	Raupen- Fahrzeug
4 M 1,5 R II BI	72×92	4	1,5	35	30 IF II	21	0,105		45	5	170			21	
	72×92	6	2,3	50	30 IF II	23	0,135		45	4,5	180			21	
H 2300	72×92	6	2,3	58	2×30 BFRH	23	115×56		50	4	150			13×300 5 mm Kamin	
6 B 3,8 I	85×110	6	3,8	80	35 JFP II	31	0,170		55	5	240	70		20	
<b>Hanomag</b>															
Garant	63×88	4	1,1	4/23	26 BFLV	21	95×54		0,40	3,5	130			12×170	
Kurier	63×88	4	1,1	4/23	26 BFLV	21	95×54		0,45	3,5	120			12×170	
Rekord	71×95	4	1,5	6/32	30 FVLS	22,5	110×52		0,50	4,5	150			12×200	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser- Type	Lufrichter	Haupt- düse	Ausgleich- düse	Leerlaufdüse	Starter- luftdüse	Starterbrenn- stoffdüse	Pumpe- düse	Spar- düse	Montage	Be- merkungen
<b>Hanomag</b>															
Rekord	71×95	4	1,5	6/32	30 BFLV	24	115×56		0,50	4,5	140			12×200	
Sturm	71×95	6	2,2	9/50	35 BFLV	27	140×52		0,60	5	220			12×300	
Sturm 22K-Sp.-	71×95	6	2,2	9/55	30 FFVS	27	130×51		0,45	4,5	190			12×300	
Sturm 22K-Sp.	71×95	6	2,2	9/55	40 BFLV	29	155×51		0,60	5	200			12×300	
Kurier 11K-Sp.	63×88	4	1,1	4/30	30 BFLV	25,5	120×52		0,45	4,5	130			12×300	
Rekord 15K-Sp.	71×95	4	1,5	6/40	35 BFLV	28	155×51		0,50	4,5	140			12×300	
Rekord 15K-Sp.	71×95	4	1,5	6/40	35 BFLV	27	150×51		0,55	5	190			12×300	
Rekord LRW	71×95	4	1,5	6/32	35 BFLV	27	140×52		0,60	2×4	220			12×300	mit Regler
Rekord LRW	71×95	4	1,5	6/32	35 BFRH	28	135×51		0,55	5	200			13×300	5 mm Kamin
13 K	71×82	4	1,3	5/32	30 BFRH	24	105×0,8		0,50	4	150			13×140	5 mm Kamin
20 K	80×99	4	2	50	35 BFLV	28	135×51		0,55	5	180			12×140	
<b>Henschel</b>															
6 C	115×160	6	10	85	2×40 FVLS	27	130×51		0,60	6	250			12×300	3,5 t
33 D I	120×160	6	10,7	100	2×40 BFLV	29	135×51		0,60	5,5	200			12×300	3,5 t
3 A 1	115×160	4	6,6	50	40 FVRS	32	150×51		0,65	5	250			12×300	3 t
3 A 1	115×160	4	6,6	55	40 BFRV	32	150×51		0,65	5	250			12×300	3 t
35+36 F 3	125×160	6	11,7	120	2×40 BFLV	31	150×51		0,55	5,5	200			12×300	0,5—9,5 t
BF	120×140	4	6,5	70	48 MOVLS	32	165×51		60	2×4,5	210			6	
<b>Jlo</b>															
Stationär. Motor	69×80	2	0,6	14	26 FHR	24	100×17		0,45					8	5 mm Kamin
P 2—300	69×80	2	0,6	14	26 FHLS	23	90×F		0,50	3	120			8	5 mm Kamin

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Jlo</b>															
UL—2200	61×68	2	0,4	12	26 BFLH	21	85×F		0,50	3	110			8	3 mm Kamin
P 2—335	73×80	2	0,67	18	26 BFRH	24	115×F		0,55	4,5	230			8	3 mm Kamin 4×1 mm geb.

<b>Kämper</b>															
90—150	90×150	4	3,8	29	30 BFLV	21	110×53		0,40	6	180			12×300	
HD 12	120×170	4	7,7	72	48 MOVLS	35	175×51		75	2×4	220			12×300	
Stat. Motor	120×176	4	8	62	40 BFLV	32	160×51		0,55	5	200			12×300	
S 145 stationär	145×195	4	12,8	135	48 MOVLS	37	200×51		70	2×4	200			12×300	
B 15	100×150	3	3,5	30	35 BFLV	28	150×51		0,65	4	200			12×300	Einbebel
120/176	120×170	4	7,7	62	40 BFLV	28	145×51		0,65	5	200			12×300	

<b>Volkswagen</b>															
		4	1	25	26 VFI	21,5	0,120	185	40					21	

<b>Krupp</b>															
Kehrmaschine	80×100	4	2	8/28	30 FHRS	21	100×51		0,50	5	180			13×300	
Kehrmaschine	80×100	4	2	8/28	30 BFRH	21	100×51		0,50	5	180			13×300	
M 304 L 2 H 43	90×120	4	3,0	55	40 BFLH	35	205×52		0,55	5	220			13×300	5 mm Kamin
M 202 L 3 M 33	100×160	4	5,0	65	48 MOHRS	35,5	190×53		0,65	2×5	240			44	5 mm Kamin
	80×140	6	4,5	18/60	35 MOHR	28	130×51		55					44	
M 11 L 3 H 63	90×160	6	6	75/90	2×40 MOHR	30	140×51		55					44	
M 11 L 3 H 63	90×160	6	6	75/90	35 BFLH 35 BFRH	28	130×51		0,55	5	180			13×300	5 mm Kamin
W 12 L 3 H 163	100×160	6	7,5	90/110	2×40 MOHR	30	140×51		55					13×300	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Krupp</b>															
L 5 H 162	100×160	6	7,5	110	40 FHRS 40 FHLs	28	130×51		0,60	4	220			13×300	5 mm Kamin
L 3 H 163 04 N 62	100×160	6	7,5	110	40 BFLH 40 BFRH	30	155×53		0,60	5	190			13×300	5 mm Kamin
M 307 0-2,5-N 42	92×130	4	3,3	55	2×40 IFP	33,5	145×51		55	2×4	200			16 mm 6×1,5 mm Außenkorr.	mit Regier
0-2,5 N 42	92×130	4	3,3	55	40 IFP	32	175×51		55	2×4	210				
L 2 H 42 M 11—2 t M 304	90×130	4	3,3	50	40 BFRH	30	155×53C		0,55	5	220			13×300	5 mm Kamin
Las—V 8	95×110	8	5	90	2×48 MOHR+L	38	180×52		60	2×4	200			13×300	5 mm Kamin Gelandewagen
Las 2—V 8	95×110	8	5	85	2×40 IF II	26	125×51		65	2×4	200			6×1,5 mm Innenkorr.	Kettenfahrzeug
LD 2,5 H 142	100×130	4	4,1	60	40 BFLH	33	195×52		0,55	5	220			13×300	5 mm Kamin Gelandewagen
M 304	90×130	4	3,3	50	40 BFLH	32	190×53		0,55	2×4	220			13×300	Gelandewagen
M 304	90×130	4	3,3	50	40 BFLH	30	160×51		0,55	5	220			13×300	Lastwagen
M 304	95×130	4	3,7	60	40 BFLH	35	190×53		0,55	5	220			13×300	Gelandewagen
M 201 L 3,5 M 42	105×160	4	5,5	70	48 MOHRS	35,5	190×53		65	2×5	240			44	
M 201	105×160	4	5,5	80	48 MOHRS	35,5	200×53C		55	2×4	220			44	5 mm Kamin
332	100×130	4	4,1	70	48 MOHRS	36	200×51		65	2×4	220			44	
M 332	100×130	4	4,1	70	40 IFP-PN	33	185×51		55	2×4	200			16 mm 6×1,5mm Außenkorr.	
M 612 a	100×130	4	4,1	62	48 MOHR	34	170×51C		55	2×4	220			13×300	
KSVH 8	92×120	8	6,4	120	2×40 IF II	32	155×51		55	2×4	200			Fallstrom aufge- Innenkorr.	
KSVH 8	95×110	8	6,2	90	2×40 IFP II	33	0,150	240	55	6,5	200	70		20	
311 d	90×100	8	5,6	90	2×40 IFP II	31	0,125	200	55	4,5	190	60		20	
LA SO	92×130	4	3,5	60	40 IFP	32	175×51		55	2×4	210			16 6×1,5 mm	mit Regulator
305 a	92×130	4	3,5	40	35 IF	32	155×51		60	5	200			16 mm 6×1,5mm Innenkorr.	Stat. Motor
113 a	100×120	6	5,6	75	2×40 IFP	30	0,125	220	55	5	160	E 5		20	
B 842	82×100	8	4,2	100	35 BFLV 35 BFRV	29	0,140	200	0,55	4	200			20	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser- Type	Lufttrichter	Haupt- düse	Ausgleich- düse	Leerlaufdüse	Starter- luftdüse	Starterbrenn- stoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be- merkungen
<b>Magirus</b>															
M 10 Jlo Motor	73×80	2	0,6	18	26 BFRH	22	85×F		0,50	3	110			<sup>8</sup> 5 mm Kamin	Klemmflansch
Lastwagen	85×130	4	2,8	11/26	30 FHRS	21	105×51		0,50	4	180			13×300	} 5 mm Kamin
Lastwagen	85×130	4	2,8	11/26	30 BFRH	21	105×51		0,50	4	180			13×300	
Lastwagen	110×160	4	5,5	40	40 BFLV	26	125×51		0,65	5	250			12×300	} Magirus-Moto
Maffei-Zugma- schiene V 100	100×150	4	4,7	18/55	40 FHRS	28	140×51		0,55	5	220			44 mit 5 mm Kam.	
S 85	85×125	6	4,2	60	40 MOHLT	30	165×51		60					<sup>44</sup> 5 mm Kamin	} 5 mm Kamin
M 25—M 30	88×125	6	4,6	55/65	40 FHLS	30	165×51		0,60	6	250			13×300	
S 88	88×125	6	4,6	55/65	40 BFLH	30	175×51		0,60	6	180			13×300	glatt
S 95	95×135	6	5,5	75	48 MOHR	33	165×41		55					44	} 5 mm Kamin
WZ	95×135	6	5,5	75	48 MOHRS	33	165×52		55	2×4	230			44	
S 135	135×180	4	10	70	48 MOVLS	32	145×51		55	2×6	230			12×300	} glatt Continental- Motor
M 37—M 50	105×150	6	7,8	90/100	48 MOVLS	34	190×61		70	2×6,5	280			6	
S 105	105×150	6	7,8	110	40 BFRH	30	175×51		0,60	6	180			13×300	
I 6 C—2 t	87,5×117,5	6	4	55	40 BFLV	28	150×51		0,60	4	190			12×300	

### MAN

NOG—TC	115×180	4	7,5	55/65	40 FVRS	28	140×51		0,60	6	250			12×300	} 5 mm Kamin
SKVB 4	120×160	4	7,2	55/65	40 BFLV	28	140×51		0,65	6	220			12×300	
KVB 6	110×150	6	8,5	100	40 MOHR	31	150×51		55					13×300	
NOB 6	110×150	6	8,5	100	48 MOHRS	31	150×51		55	2×6	230			13×300	
V 8	96×130	8	7,5	80	2×40 IFF 2	34	165×51		60	2×5	190			} 6×1,5 mm Innenkor.	
V 8	96×130	8	7,5	80	40 IFF 2	30	150×51		65	2×4,5	180				
0540	105×140	6	6,2	100	40 MMOVS	27	125×61		45	2×4	200			6	

### Mercedes-Benz

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser- Type	Lufttrichter	Haupt- düse	Ausgleich- düse	Leerlaufdüse	Starter- luftdüse	Starterbrenn- stoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be- merkungen
M 60 LW Lo 2000	100×120	4	3,8	55	35 BFLV	29,5	130×51		0,60	5	180			12×300	} Regulator- Postwagen
M 11—Lo 1000	74×100	6	2,6	10/50	35 BFLH	23	125×51 S		0,55	2×3,5	200			44/6,5 mm Kam. m. Rand	
Mannheim 320	76×115	6	3,2	12/55	35 FHRS	25	125×51		0,60	5	210			44 6,5 mm Kam.	
Mannheim	80×115	6	3,5	14/60	35 FHRS	28	140×51		0,65	5	210			} Anlaßhelf- düse 8	
M 10—350	80×115	6	3,5	14/60	35 BFRH	28	140×51		0,65	5	200				
Mannheim Sp370	82,5×115	6	3,7	15/75	2×35 MOHLT mit Anlaßhelf	26	115×51		55						44/6,5 mm Kam. m. Rand
MS 10	82,5×115	6	3,7	15/75	2×35 FHLS	26	115×51		0,65	4,5	170			} Anlaßhelf- düse 6	
MS 10	82,5×115	6	3,7	15/75	3×35 BFLH	26	115×51		0,65	5	170				
Mannheim 350	80×115	6	3,5	14/60	35 MOHRT	27	130×51		60					} Anlaßhelf- düse 8	
Mannh. 370 K	82,5×115	6	3,7	15/70	40 MOHRT	28	150×53 C		65						
Stuttgart 200	65×100	6	2,0	8/38	30 MOHLT mit Anlaßhelf	23,5	110×51		50						44 5 mm Kamin
MO 2	65×100	6	2,0	8/38	30 FHLS	23,5	115×53 C		0,50	4,5	180			} 13×200 5 mm Kamin	
MO 2	65×100	6	2,0	8/38	30 BFLH	23,5	115×53 C		0,50	4,5	180				
Stuttgart 260	69×100	6	2,6	10/50	35 MOHLT mit Anlaßhelf	25,5	125×51		55					} Anlaßhelf- düse 10	
Stuttgart 260	69×100	6	2,6	10/50	35 FHLS	24,5	125×54 C		0,60	5	190				
Stuttgart 260	69×100	6	2,6	10/50	35 BFLH	24,5	125×54 C		0,55	5	200				44/6,5 mm Kam. m. Rand
Nürburg 460	80×115	8	4,6	18/80	40 MOHRT mit Anlaßhelf	31	155×51 BC		60					} Anlaßhelf- düse 10	
	80×115	8	4,6	18/80	40 FHRS	31	155×53 C		0,65	4	220				
	80×115	8	4,6	18/80	40 BFRH	28	150×53 C		0,65	5	200				
Nürburg 500	83×115	8	5	20/100	35 MMOV	26	115×53 C		0,45					6	} Heckmotor
M 0,8	83×115	8	5	20/100	35 MMOVS	27	125×53 C		0,50r	2×4	220			6	
M 23	70×85	4	1,3	5/26	26 FVRS	21,5	100×53		0,45	4,5	160			12×300	Heckmotor
130	70×85	4	1,3	5/26	26 BFRVS	21,5	100×53		0,45	4,5	160			12×300	Heckmotor

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Mercedes-Benz</b>															
M 15	65×85	6	1,7	7/32	30 FVLS	22,5	110×53		0,45	5	180			12×300	
M 15	65×85	6	1,7	7/32	30 BFVL	23	112,5×52		0,50	5	200		2,8	12×300	
L 300	65×85	6	1,7	7/32	30 BFLVS	23	107,5×52		0,50	5	200		2,8	12×300	
M 21	70×85	6	2,0	8/40	30 FVLS	23,5	110×51		0,45	5	180			12×300	
200	70×85	6	2,0	8/40	35 BFLV	23	110×56		0,50	5	160			12×300	
200	70×85	6	2,0	8/40	35 BFLVS	24	117,5×56		0,50	5	200		2,3	12×300	
M 18	78×100	6	2,9	11/60	35 FVLS	27	135×51		0,50	5	200			12×300	
	78×100	6	2,9	60	35 JFR II	28	140×54 C		55	2×4	250			6×1,5 Außenkorr.	Wehrmachts-Fahrzeug
Stuttgart 290	78×100	6	2,9	60	35 BFLVS	28	135×56		0,55	5	250		1,5	55	
M 136	72×98	4	1,7	7/38	30 BFLV	23	112,5×51		0,50	4	170			12×300	(Motor vorn Rechtslenker
M 136	72×98	4	1,7	7/38	30 IF	26	110×51		50	5	160			6×1,5 mm Innenkorr.	
M 28	72×98	4	1,7	7/38	30 BFRV	23,5	110×51		0,50	4	170			12×300 6×1,5 Innenkorr.	Heckmotor
M 09	82,5×115	6	3,7	15/70	40 BFRH	24	120×51		0,60	5	190			13×300	5 mm Kamin
1,5 t—L 70	72,5×90	6	2,3	50	35 BFLVS	24,5	115×51		0,55	2×4	220		2	12×300	LKW
290—M 18	78×100	6	2,9	11/68	35 BFLVS	28	140×51		0,55	5	200		1,5	55	
M 132	72,5×90	6	2,3	9/50	35 BFLV	25,5	125×51		0,55	4,5	200		2,3	12×300	(Mischrohr 301×56 V und mit Starterluftdrosseldüse 2 mm
M 143 = 230	72,5×90	6	2,3	55	30 IFFKS	24	K 97,5		50	5	160	4	2,2	16 mm 6×1,5 Innenkorr.	
170 V	73,5×100	4	1,7	38	30 BFLVS	23,5	112,5×51		0,50	4	170		2	12×300	Motor vorn
170 H	73,5×100	4	1,7	38	30 BFRV	23,5	112,5×51		0,45	4	170			12×300	Motor hinten
M 27	85×125	6	4	80	2×35 BFLV	27	125×53 C		0,50	2×4	220			12×300	
M 149	82×95	4	2	48	35 BFLVS	25	125×51		0,50	5	140		1,8	12×300	
	82×95	4	2	48	35 JFP	25	115×53		0,55	4,5	120	50	1,3	6×1,5 mm Innenkorr.	
M 142	82,5×100	6	3,2	60	35 BFLV	28	145×51		0,55	2×4	220			12×300 6×1,5 Innenkorr.	mit Regler

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Mercedes-Benz</b>															
320	82,5×100	6	3,2	75	32 IFF-PN	25	112,5×53		45	5	180			6×1,5 Außenkorr.	
320	85×100	6	3,4	78	32 IFF-PN	25,5	117,5×53		45	5	180			16/6 × 2 mm Außenkorr.	
320 LKW	82,5×100	6	3,2	65	35 BFLV	26	135×51		0,55	5	180			12×300	
M 152	82×95	4	2	48	35 BFLVS	24	117,5×56		0,50	5	200		2,3	12×300	
170 V	73,5×100	4	1,7	38	30 IF	23	0,115		50	5	160			21 Außenkorr.	Sonderausführung
M 66—Lo 2750	110×130	4	5	70	40 BFLV	35	155×51		0,60	5	180			12×300	
M 66—Lo 2750	110×130	4	5	70	2×35 BFLV	35	150×51		0,55	5	180			12×300	
M 68—Lo 3500	110×136	6	7,5	95	2×35 BFLV	35	155×51		0,55	5	180			44 mit Rand 5 mm Kamin	
M 159 L 301	80×86	6	2,6	62	32 FFIP II	23	0117,5	240	50	5,5	180			21	ZD 60 TD 70
OM 65/3	105×140	4	4,8	70	22 HR	16	0,110	220	50	—	220			20	AnlaBverg. 220
M 148	82×95	12	6,0	140	2×32 FFIP II	26	112,5×51		45	5,0	180			12	Sonder-Ausführ.

<b>Opel</b>															
1010 ccm	60×90	4	1,1	4/20	26 BFRH	15	70×17		0,40	3	130			8	5 mm Kamin
1010 ccm	60×90	4	1,1	4/20	26 FHRS	15	70×17		0,40	3	130			8	5 mm Kamin
1010 ccm	60×90	4	1,1	4/20	26 BFRH	15	70×17		0,40	3,5	140			8	
995 ccm	65×75	4	1	4/20	26 FVLS	20	90×51H		0,45	3	140			55	
995 ccm	65×75	4	1	4/20	26 BFLV	20	90×51 H		0,45	3	130			55	
989 ccm	59×60	4	1	4/18	26 FVLS	20	95×56V		0,45	3	150			12×300	mit Füllrohr

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen	
<b>Opel</b>																
989 ccm	59×60	4	1	4/18	26 BFLV	20	95×56 V		0,45	3,5	120			12×300	} mit Füllrohr	
1,2 Ltr.	65×90	4	1,2	5/22	26 FVLS	22	95×56 O		0,45	3	150			12×300		
1,2 Ltr.	65×90	4	1,2	5/22	26 BFLVS	22	95×56 O		0,45	3,5	120		2	12×300		
1,2 Ltr.	65×90	4	1,2	5/25	30 IF	23	0105		45	4,5	130				m. Nadel, Düsenhütch. Spez. m. 6×1,5 mm Außenk. u. Mischrohr 301/F	
Europa	64×98	6	1,7	7/34	26 BFRH	21	95×53		0,50	4,5	170			44	} 5 mm Kamin	
2 Ltr.	64×100	6	2	8/40	26 FHRS	21	100×53		0,50	4	180			44		
2 Ltr.	64×100	6	2	8/40	26 BFRH	21	100×53		0,50	4,5	180			44	6,5 mm Kamin	
2 Ltr.	64×100	6	2	8/40	30 IF	25	130×53		45	5	140				6×1,5 Innenkorr.	
1,8 Ltr.	65×80	6	1,8	7/32	30 FVLS	23,5	110×52		0,55	5	180			12×140		
1,8 Ltr.	65×90	6	1,8	7/32	30 BFLVS	23,5	110×52		0,60	5	170		2	12×300		
LKW 1,25 to	89×105	4	2,5	10/45	30 FHRS	20	100×53		0,60	4,5	180			13×300	5 mm Kamin	
3,5 Ltr.	83×112	6	3,5	14/50	35 FVLS	25	120×51		0,60	5	220			12×300		
LKW—2 t	79,3×117,5	6	3,5	14/60	40 FVP	28	125×51		N 65			50		12×300		
LKW—2,5 t	79,3×117,5	6	3,5	14/60	40 IFP-PB	28	127,5×51		60	5	200	E 6		16 mm 6×1,5 Außenkorr.		
Blitz 35	79,3×117,5	6	3,5	14/65	40 FVRS	28	135×51		0,65	5	200			12×300		
Blitz 35	79,3×117,5	6	3,5	14/65	40 BFRV	28	135×51		0,65	5	200			12×300		
2,5 Ltr.	89×105	4	2,5	10/40	30 MHRO	25	120×10		60					1		
2,5 Ltr.	89×105	4	2,5	10/40	30 FV	25	120×51		0,55					12×300		
P 4	67,5×75	4	1,1	4/24	30 IF	23	N 100		35	4,5	130				} mit Nadel, Düsenhütchen Spezial mit 6×1,5 mm Außenkorr. und Mischrohr 301/F	
P 4-Lieferwagen	67,5×75	4	1,1	4/24	30 IF	20	N 97,5		40	4,5	140					
Olympia 1,3	67,5×90	4	1,3	5/28	30 IF	23	0110		35	4,5	130					
Olympia 1,5	74×80	4	1,5	37	30 FI	21	0,105	200	40	4	140			21	Mischrohr 8×1 mm	
2 Ltr.	74×80	6	2	8/45	30 IF	25	130×53		45	4,5	140				6×1,5 mm Innenkorr.	
Super 6	80×82	6	2,5	55	30 IF	25	135×51		50	5	130				m. Nadel, Düsenhütch. Spez. m. 6×1,5 mm Außenk. u. Mischrohr 301/F	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Be-merkungen
<b>Opel</b>															
Super 6	80×82	6	2,5	55	35 IF-PN	27	150×53		55	5,5	130		1,2	16 mm 6×1,5 Innenkorr.	
Lieferwagen 1,5 t	80×82	6	2,5	55	30 FI	24	0,125	200	55	4	150			21	Mischrohr 8×1,1 mm
Blitz 36	79,3×117,5	6	3,5	65	35 IFP/PB	28	140×52		60	5	140	5	1,4	} 6×1,5 mm Innenkorr.	} 3 t
Blitz 37	90×95	6	3,6	68	35 IFP/PB	29	140×0,8		60	5	140	5	1,3		
Blitz 39	90×95	6	3,6	68	35 IFP II	28	0,120	140	60	6	200	50/200		20	
Blitz 40	90×95	6	3,6	68	35 FIP	30,5	0,130	170	55	5	140			20	
Blitz 40	90×95	6	3,6	68	35 FIP II	30,5	0,130	170	55	5	140			20	
Blitz 40	90×95	6	3,6	68	35 FIP II	28	0,120	140	60	6	200			20	
Kapitän	80×82	6	2,5	55	32 AIC	25	0,100	130	60	4	130			21	
Admiral	90×95	6	3,6	68	35 IFP (Sp.)	29,5	0,155	220	60	5	160	E 5	0,8	20	
Admiral	90×95	6	3,6	68	35 IFP II	30,5	0,130	220	55	5	140			20	
<b>Phänomen</b>															
Granit 25	85×110	4	2,5	42	30 BFLV	25,5	125×52		0,50	5	180			12×300	
Stat. Motor	85×110	4	2,5	42	30 BFLV	25,5	125×52		0,45	5	180			12×300	
Granit 27	85×118	4	2,7	50	32 FI	28	0,145	190	60	5	180			21	Mischrohr 8×1,1 mm
Granit 27 A	85×118	4	2,7	50	32 FI II	28	0,145	190	60	5	180			21	
Granit 30	90×120	4	3	55	35 BFLV	29	150×51		0,50	5	200			12×300	
<b>Praga</b>															
RN—2,5 T	80×115	6	3,5	70	40 IFP	31	160×53		0,60	5	180			6×1,5 mm Innenkorr.	
RV	80×115	6	3,5	70	40 RIFP	31	155×51		65	2×4	190	5			mit Regler

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Praga</b>															
LN 1 T	75×94	4	1,7	33	30 BFLH	21	105×51		0,50	5	150			13×300	5 mm Kamin
Alfa	75×94	6	2,5	55	35 IFP-PB	28	0135	250	50	6	130	50		20	
Piccolo	65×85	4	1,1	25	26 FI	20	0105	220	40	4	110			20	
Lady	75×94	4	1,7	35	30 FI	23	0125	240	45	4,5	120			21	
	92×112	6	4,5	70	40 IFP II	30	0160	270	70	6,5	100	70		20	Traktor
AT	75×110	4	1,9	32	30 BFRV	22	110×51		0,50	4,5	150			12×300	Traktor
<b>Skoda</b>															
S II	140×140	4	8,6	130	40 IFP II	30	150×51 C		65	6,5	230			12×300	
6 ST 6-T	112×140	6	8,3	110	35 MMOVS	29	145×51		0,45	2×6	230			12×300	
6 ST 6-T	112×140	6	8,3	110	40 MMOVS	29	140×51		0,60	2×6	230			12×300	
	112×140	2	2,7		35 BFLV	23	105×51		0,60	5	160			12×300	Elektr. Aggregat
<b>Smekal</b>															
Stat. Motor	74×110	4	1,9	36	30 BFLV	24	120×51		0,50	5	160			12×300	Feuerspritze
Mars 26	85×85	2	1	26	30 FRH	—	125×51		0,60	—	—			13×300 glatt	Feuerspritze
Mars 45	86×110	4	2,5	45	35 BFLV	27	140×51		0,60	5	170			12×300	Feuerspritze
Mars III 2-Takt	85×85	3	1,5	40	35 BFRH	30	135×51		0,65	—	—			13×300 glatt	Feuerspritze
<b>Stratilek</b>															
262—2-Takt	80×85	2	0,9	26	30 BFLH	—	135×51		0,60	—	—			13×300 glatt	
323	72×110	4	1,3	25	30 BFRH	25	135×51		0,55	4,5	150			13×300 glatt	
404	75×115	4	2	41	35 BFRH	24	135×51		0,60	5,5	160			13×300 glatt	

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufttrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Standard</b>															
Superior	50×76	2	0,5	16	26 FHLS	23,5	90×F		0,45	3,5	120			8	3 mm Kamin
Merkur	68×74	2	0,6	18	26 BFLH	23,5	95×F		0,45	3,5	120			8	
3-Rad	60×70	1	0,2	5	26 FHLT	23	85×F		0,45	—	—			8	
3-Rad	67×70	1	0,25	6,5	26 FHLT	23	90×17		0,50	—	—			8	
H 500	67×70	2	0,5	14	30 BFLH	29	100×F		0,60	4	180			8	5 mm Kamin
<b>Steyr</b>															
Type 50	59×90	4	1	22	30 BFRH	24	115×53		0,45	4	150			13×300	5 mm Kamin
Type 55	60×92	4	1,2	27	30 BFRH	24	115×51		0,45	4	150			13×300	
Type 100	70×90	4	1,4	32	30 BFRH	25	120×51		0,45	4	130			13×300	
Type 200	73×90	4	1,5	35	30 BFRH	25	120×51		0,45	4	160			13×300	
Type 220	73×90	6	2,3	55	35 BFLH	28	140×51 C		0,60	4,5	190			44 mit 5 mm Kamin u. Rand	
Type 220+630	73×90	6	2,3	55	35 IFP	28	0,140	270	65	4	190	50		20	
Type 270+170	75×92	8	3,5	82	40 IFP II	32	0,165	260	60	6	220	60		20	
MK	80×115	4	2,3	22	30 IF	24	105×51		40	4,5	180			16/6×1,5 Innenkorr.	Gelände-Fahrzeug
ADMK	80×115	4	2,3	26	30 IF II	24	0,135	160	45	4,5	140			21	Raupen-Fahrzeug
640	73×90	6	2,3	55	35 IFP II	28	0,140	260	55	6,5	200	35		20	Gelände-Fahrzeug
Generatorwagen	124×220	6	16	160	48 MOVLS	37	180×51		60	2×4	220			12×300	
MKRK	78×104	4	2	43	30 FI II	23	0135	240	45	4,5	170			21	Raupen-Fahrzeug
<b>Stoewer</b>															
V 5	68×82	4	1,2	5/25	26 BFRH	17	80×51		0,50	4	160			13×300	
V 5-Sport	68×82	4	1,2	5/30	30 FHRS	20	100×51		0,50	4	180			13×300	
R 140	70×88	4	1,2	5/30	30 BFRH	20	100×51		0,50	4	160			13×300	



Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Stoewer</b>															
R 150	72×90	4	1,5	6/30	26 BFLV	20	95×51		0,50	4	140			12×300	
R 160	75×84	4	1,5	6/30	26 BLFV	23	105×51		0,55	4	160			12×300	
R 180	82×85	4	1,8	7/45	30 BFRV	24	120×51		0,50	4,5	160			N 12×300	
R 180	82×85	4	1,8	7/45	30 BFRV	23	110×56		0,50	4,5	160			N 12×300	
Greif V 8	69,5×82	8	2,5	10/55	30 IFF	24	100×56		55	6	140			16/6×1,5 Außenkorr.	
Greif junior	75×84	4	1,5	6/35	30 BFLV	23	115×56		0,55	4,5	140			N 12×300	
Junior Sport	75×84	4	1,5	6/41	35 IFP-PB	26	125×51		55	4,5	180	E 4		16/6×1,5 Innenkorr.	
Junior	75×84	4	1,5	6/36	30 IF	26	115×56		50	5	180				
Sedina	85×106	4	2,4	55	35 BFLV	28	140×51		0,50	5	180			12×300	
Arkona	85×106	6	3,6	80	2×30 BFLV	25	125×51		0,50	4,5	160			N 12×300	
Arkona	85×106	6	3,6	80	40 BFLV	30	165×51		0,55	5	200			N 12×300	mit Regler
Arkona	85×106	6	3,6	80	35 IFP	31	0,180	220	55	5	160			20	
Arkona	85×106	6	3,6	80	30 FFIK	23,5	K 120	200	45	5	240	5		21	Drosseldüse 2,3
<b>Tatra</b>															
63	120×180	6	12,5	150	46 MOVLS	33	160×51		65	2×6	220			12×300	
92	80×99	8	4	70	35 IFF	28	130×52		45	2×5,5	180			6×1,5 mm Außenkorr.	Geländewagen
93	80×99	8	4	70	35 IFF	27	0,130	320	50	2×5,5	180			20	
27	100×150	4	4,7	70	35 BFRV	28	145×51		0,65	5	180			12×300	
57	73×75	4	1,25	26	30 BFLV	23,5	115×51		0,55	4	140			12×300	
87	75×84	8	3	75	30 FFIK	23,5	K 117,5	190	40	5	240	5		21	230 Drosseldüse
75	80×84	4	1,8	25	30 BFRH	25	110×0,8		0,50	4,5	170			13×140	5 mm Kamin

Type	Bohrung und Hub	Zylinder	Volumen ltr.	PS	Vergaser-Type	Lufrichter	Hauptdüse	Ausgleichdüse	Leerlaufdüse	Starterluftdüse	Starterbrennstoffdüse	Pumpendüse	Spardüse	Montage	Bemerkungen
<b>Tempo</b>															
Front 6	63×64	1	0,2	6	26 FHR	24	80×17		0,45					8	5 mm Kamin
Front 9 T6-Pony	70×76	1	0,3	9	26 FHR	24	90×17		0,45					8	
R 4	68×74	2	0,6	14	26 BFRH	24	95×F		0,50	3,5	110			8	5 mm Kamin gebohrt.
R 3 Front 12	65×64	2	0,4	10	26 BFRH	22	80×F		0,45	3,5	110			8	
R 3 Front 12	65×64	2	0,4	12,5	22 HR	16	0,85	270	40	4,8	120			20	
R 3 Front 6	65×64	1	0,2	6	22 HR	16	0,80	270	40	4,8	120			20	
R 4—VE 600	70×76	2	0,6	19	26 BFRH	22	95×F		0,50	3,5	110		4×1	8 gebohrt	5 mm Kamin
E 200	61×68	1	0,2	6	22 HR	17	0,75	220	40	4	120			22	
E 400	61×68	2	0,4	12	22 HR	17	0,80	220	40	4,8	120			22	
<b>Vomag</b>															
5 CZ—6 L	115×160	6	9,8	38/70	40 MOV	26	125×61		55					6	
5 CZ—4 VL 48	130×160	4	8,5	80	46 MOVLS	33	165×51		0,70	2×4	220			12×300	
	130×180	4	9,5	100	48 MOHRS	34	200×51		60	2×4	220			44 6 mm Kamin	
<b>Zündapp</b>															
	60×70	4	0,8	20	26 BFLH	23	110×51		0,50	4	130			13×300 5mm Kamin	Motorrad
	60×70	4	0,8	20	26 BFLH	22,5	115×53 C		0,50	4	130				
KS 750		2	0,75	23	30 BFRH	25,5	120×53		0,45	4	130				
	67×75	2	0,6	15	30 BFLH	24	102,5×51		0,50	5,5	90			44 5 mm Kamin	Einhebel-Vergaser

## Mögliche Vergaserstörungen

Mit Solex-Vergasern sind niemals Mißerfolge zu befürchten. Dagegen ist es wohl möglich, daß gelegentlich Fehler bei der Montage oder Einstellung unterlaufen. In diesem Kapitel werden eine Reihe von Störungsmöglichkeiten aufgezählt, deren tiefere Ursache manchmal im Vergaser selbst liegt, sehr häufig aber auch nur dort vermutet wird, in Wirklichkeit aber ganz wo anders zu suchen ist.

Bei der Untersuchung von Motorstörungen soll stets methodisch vorgegangen werden. Es ist also unrichtig, gleichzeitig zwei Änderungen vorzunehmen, da man dann nicht sicher ist, was den Erfolg brachte.

### Undichtigkeiten

Brennstoff-Förderung. Gebrochene Rohrleitung oder defekte Lötstelle — Undichter Hahn. — Mangelhaft angepreßte oder defekte Benzinfilter-Dichtung. Zu hohes Brennstoff-Niveau. Defekte, abgenützte oder zu große Nadel. — Unreinigkeiten auf dem Nadelsitz. — Undichter oder zu schwerer Schwimmer. — Klemmender Schwimmer. — Zum Schwimmer nicht passender, zu leichter Brennstoff. — Zu hoher Druck der Förderpumpe. — Lockerer Düsenhalter.

Alle Dichtungen des Vergasers können schlecht angezogen oder defekt sein.

### Kaltstart schwierig oder unmöglich

Vergaser. Kein Benzin. — Pumpe fördert nicht. — Eintritt von Nebenluft. — Schlechte Einstellung. — Mangelhafte Montage. — Ungeeigneter Brennstoff, zu schwer oder alkoholhaltig. — Unrichtige Wiedermontage des Startvergaser-Drehschiebers. — Unrichtige Montage des Bedienungskabels des Startvergasers. — Rohrleitung verstopft oder gebrochen. — Nadel klemmt. — Schwimmergehäuse infolge Verdampfen des Benzins leer.

Zündung. Entladene Batterie. — Magnet oder Batteriezünder in schlechtem Zustand. — Zu wenig Vorzündung. — Defekte oder verrostete Zündkerzen. — Elektroden-Abstand der Zündkerzen stimmt nicht (0,4 mm bei Magnetzündung, 0,6 bis 0,7 mm bei Batteriezündung). — Wasser-Kondensate auf den Zündkerzen (außen oder innen).

Motor muß beim Start einen ausreichenden Unterdruck erzeugen, ist dies nicht der Fall, so hängt der Fehler

- a) Dichtungsmängel: Abgastutzen schlecht festgezogen. — Zu viel Spiel der Einlaß-Ventilführungen. — Gebrochene oder klemmende Ventile. — Zündkerzen, Kolbenringe defekt.
- b) Ungenügende Drehzahl des Anlassers: Defekte Batterie. — Defekter Anlasser. — Öl von ungeeigneter Art oder Viskosität (sehr wichtig!). Zu dickes Schmieröl im Getriebe. — Motor dreht sich schwer, da neu oder kürzlich überholt.

Start im warmen Zustand schwer oder unmöglich. Brennstoff-Förderung versagt wegen Defekt der Pumpe oder des Unterdruck-Förderers. — Dampfblasen in Brennstoffleitungen oder Pumpe. Zu kleine Leerlaufdüse. — Verstopfte Leerlaufdüse. — Zu mager eingestellter Leerlauf. — Ansaugrohr „erstickt“ (bei Fallstromvergaser einen Startversuch mit ganz geöffneter Drossel machen). — Zünddefekt. Ventil hat angefrassen oder klemmt, gebrochene Ventillfeder. — Benzin kocht im Schwimmergehäuse.

### Schlechter Leerlauf

Vergasereinstellung (s. „Einstellung“). — Ungleiche Kompression (Ventile). — Nebenluft (s. „Kaltstart schwierig“). — Zünddefekt. — Unregelmäßiger Elektroden-Abstand der Zündkerzen. — Ungeeignete Zündkerzen (zu kalt). — Hochsteigen von Öl (Ölpumpe).

### Schlechte Beschleunigung

Vergaser. Allgemein, Benzinmangel. — Schlechte Einstellung; zu großer Lufttrichter; zu kleine Düse; unpassende Zusatzluftdüse. — Gestänge schlecht montiert,

bleibt daher hängen. — Eintritt von Nebenluft (s. „Kaltstart schwierig“). — Motor zu wenig warm. — Zu starke Kühlung. — Unpassende Düse (Benzin-Alkohol-Gemisch)

Motor. Neu oder sonst zu geringes Spiel. — Zu wenig Kompression. — Defekte Zündkerzen. — Zündversteller schlecht einreguliert. — Unregelmäßig arbeitender Zündversteller. — Zündspule zu heiß. — Benzin kocht.

### Ungenügende Höchstgeschwindigkeit

Vergaser. Allgemein, zu geringe Querschnitte. — Schlechte Einstellung; zu kleine Hauptdüse; zu kleiner Lufttrichter; zu große Zusatzluftdüse. — Unreinigkeiten im Benzin. — Drosselklappe öffnet nicht ganz. — Ungenügender Pumpendruck. — Zu kleine Schwimernadel. — Überhitzung (im Sommer).

Motor und Fahrgestell. Allgemein, zu große Reibung oder Defekt irgendeines Organs. — Mangelhafte Kompression. — Motor klemmt. — Schlechte Kühlung. Zu wenig Vorzündung, automatischer Zündversteller klemmt. — Ungeeignete oder defekte Zündkerzen. — Auspufftopf verstopft. — Bremse angezogen. — Falsche Radstellung. — Zu dickes Öl.

### Steigleistung ungenügend

Unrichtige Einstellung; Zu großer oder zu kleiner Lufttrichter; zu kleine Düse. — Zu wenig Vorzündung beim Langsamlauf. — Motor zu kühl. — Unterdruckförderer versagt (in längerer Steigung). — Einstellung paßt nicht zum verwendeten Brennstoff. — (siehe auch Störungsursachen unter „Beschleunigung“ und „Höchstgeschwindigkeit“).

### Motor überhitzt sich

Vergaser. Schlecht eingestellt, zu fett oder zu mager. Motor. Neu oder überholt. — Schlechte Kühlung. — Kühler verstopft. — Mangelhaftes Schmieröl. — Ungenügende Schmierung. — Zu wenig Vorzündung. — Verstopfter Auspufftopf. — Kein Wasser.

### Motor klingelt

Vergaser. Zu mager eingestellt. — Brennstoff für Kompression zu wenig klopfest. Zum Klopfen neigender Brennstoff. — Übermäßiger Rußansatz (sehr wichtig). Zündung. Zu viel Vorzündung. — Ungeeignete Zündverstellkurve.

### Zu fette Vergaser-Einstellung

Infolge von: Schlechter Einstellung. — Zu großer Düse. — Erweiterter oder verdrehter Düse. — Düse zweifelhaften Ursprungs. — Gelockertem Düsenhut. — Eingeschaltetem oder nicht ganz abgeschaltetem Startvergaser. — Zu hoher Brennstoff (s. auch „Undichtigkeiten“). — Luftfilter unrichtig montiert oder zugesetzt. — Übermäßiger Pumpendruck.

Erkennbar an: Farbe der Innenseite des Kerzen-Isolators schwarz. — Schwarzer Rauch, Benzingeruch. — Motor „galoppiert“ (unregelmäßiger Lauf). — Motor überhitzt sich. — Leistung ungenügend.

### Zu arme Vergaser-Einstellung

Infolge von: Schlechter Einstellung. — Eintritt von Nebenluft (siehe auch „Schlechter Kaltstart“). — Zu starke Emulsionsbildung. — Düsen zweifelhaften Ursprungs. — Verstopften Kanälen. — Magernd wirkendem Brennstoffsparer. Erkennbar an: Weißfärbung an der Innenseite des Kerzen-Isolators. — Klingeln des Motors. — Überhitzung des Motors. — Schlechter Leistung. — Verzogenen Ventilen.

### Vergaser-Rückschläge

Defekte Zylinderkopfdichtung. — Zu magere Vergaser-Einstellung. — Glühzündungen durch zu heiße Kerzen oder Ölkohlenansätze. — Zündstörung. — Defekte Zündkerze. — Gebrochenes oder hängenbleibendes Ventil (Ventillfeder gebrochen.) Zu kalte Zündkerzen.

## Auspuff-Knaller

Zu armes Leerlaufgemisch. — Ventile bleiben hängen. — Ventilspiel zu gering. — Lufteintritt ins Auspuffgemisch. — Zündaussetzer.

## Übermäßiger Brennstoffverbrauch

Der Brennstoffverbrauch hängt von folgenden wichtigen Faktoren ab: Gewicht des Wagens, Drehzahl des Motors und Durchschnittsgeschwindigkeit, Vergasung, Zustand und Einstellung der mechanischen Teile, Art der Verwendung, Witterungs-umstände und verwendeter Brennstoff.

Bevor man sich ein Urteil über den Brennstoffverbrauch eines Wagens erlaubt, muß man eine exakte Verbrauchsmessung vornehmen. Diese Arbeit ist schwierig, da leichte Fehler in Ablesung und Einschätzung unterlaufen.

Um genaue Resultate zu erhalten, sollen die folgenden drei Punkte berücksichtigt werden:

1. Am Wagen ein kleines Hilfsreservoir anbringen, das direkt mit dem Vergaser zu verbinden und hoch genug zu verlegen ist, um daraus den Vergaser durch das natürliche Gefälle zu speisen.

2. Diesen Behälter mit Hilfe eines geeichten Meßglases auffüllen, damit man genau weiß, wieviel Benzin man hineinschüttete. Das gleiche Glas verwenden, um den nach dem Versuch verbleibenden Benzinrest im Behälter zu messen.

3. Die Versuchsfahrt auf einer genau bekannten Strecke von mindestens 25 km Länge durchführen, die den Durchschnittsstraßen ungefähr entspricht. Falls kein Hilfsbehälter verfügbar ist, den Wagen genau waagrecht aufstellen und seinen Brennstoffbehälter bis zum Rand auffüllen, danach ungefähr 100 km fahren und darauf den Brennstoffbehälter mit einem geeichten Meßgefäß abermals bis zum Rand nachfüllen. Der Verbrauch entspricht der nachgefüllten Benzinmenge. Fällt der Brennstoffverbrauch tatsächlich zu hoch aus, so kontrolliert man nach-einander einen nach dem anderen der folgenden Punkte:

Vergaser. Undichtigkeiten: Schlechte Dichtungen. — Undichter, klemmender oder zu schwerer Schwimmer (nach Wechsel in der Art des verwendeten Brennstoffes). — Verschmutzte, abgenützte oder zu große Nadel (im Falle einer Brennstoffförderung durch Pumpe). — Vergaser: Abnutzung der Drosselwellenlager. — Mangelhafte Montage. Einstellung: Mangelhafte Einstellung (zu fett oder zu mager). — Verwendung von Düsen mit erweiterter Bohrung, bzw. deformierte Düsen. — Verwendung von Düsen zweifelhaften Ursprungs. — Düsenhalter oder Düsenhut gelockert.

Startvergaser. Falls es sich um einen Startvergaser mit Startknopf handelt, feststellen, ob der Startvergaser beim vollständigen Hineinstoßen des Startknopfes ganz ausgeschaltet wird.

Durchwärmung. Ungenügend, besonders bei Lastwagen.

Luftfilter. Schlecht montiert, ungenügende Größe oder verstopft.

Zündung. Unrichtige Einstellung der Vorzündung (Spätzündung oder allzuviel Vorzündung). — Defekte oder nicht zum Motor passende Zündkerzen (zu kalt oder zu heiß). — Unrichtige Einstellung des Zündverteilers. — Alles, was die Güte der Zündfunken beeinträchtigen kann.

Motor. Neuer, frisch überholter und noch nicht eingelaufener Motor. — Zu enges Spiel der arbeitenden Teile. — Ungenügende Kompression. — Spiel oder unrichtige Einstellung des Zündverteilers. — Verbrannte Ventile oder zu schwache Federn. — Ver-rustes Auspuffsystem. — Lufteintritt an allen möglichen Stellen. — Kupplung schleift. Unterdruckförderer schafft Brennstoff direkt in die Ansaugleitung. — Abgenützte Brennstoffpumpe. — Und ganz allgemein all das, was zu einer Leistungseinbuße oder eine Überhitzung führen kann.

Fahrgestell. Alles was bremst.

Kühler. Im Winter ist es manchmal von Vorteil, wenn man die Kühlwirkung vermindert.

Endlich darf nicht außer Acht gelassen werden, daß hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, schlechtes Wetter, häufiges Halten und die Fahrweise den Verbrauch ganz wesentlich beeinflussen.

Eduard Wollny Buchdruckerei, Berlin NW 87, Alt-Moabit 43