DONNEES TECHNIQUES

Tension secteur : 110, 127, 220 et 240 V~.
Fréquence secteur : 50 Hz.
Tête de pick-up : AG 3305
Pression d'aiguille : 4 à 6 g.
Vitesse : 78, 45, 33 1/3 et 16 2/3 t/m.
Diamètre des disques : 17,5, 25 et 30 cm.
Hauteur maximale de la pile de disques : 23,5 mm
<table>
<thead>
<tr>
<th>Tableau des Matières</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A Pression d'aiguille</td>
<td>Page 3</td>
</tr>
<tr>
<td>B Manoeuvre manuelle</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>C Mécanisme de mise en marche</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>D Mécanisme d'entraînement</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>E Mécanisme changeur</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>F Mécanisme d'arrêt</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>G Mécanisme de mise en place de l'aiguille</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>H Poulie d'embrayage 46</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>J Bras de pick-up</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>K Instructions de lubrification</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Nomenclature</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>Vue étalée du changeur de disque</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Schéma de lubrification</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Schéma de branchement du moteur</td>
<td>21</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A. PRESSION D'AIGUILLE

La pression d'aiguille doit être comprise entre 4 et 6 g. Pour en contrôler la valeur, mesurer la pression d'aiguille exercée sur le cinquième disque. Elle doit être de 5 gr. environ.

Réglage

Le réglage se fait par la déformation de la languette à laquelle est accroché le ressort 106. En cas d'un trop grand écart, remplacer le ressort.

B. MANOEUVRE MANUELLE

A cette fin placer le levier 133 (voir la vue étalée) dans la position "MAN"; l'anneau logé sous la poulie d'embrayage 46 est alors tourné, de sorte que le bras de pick-up est soulevé. Si l'on enonce ensuite la touche de marche, le mécanisme changeur n'entre pas en fonctionnement car le levier 133 bloque le fil de démarrage.

Contrôle

Dans la position "MAN" du levier 133, la hauteur de soulèvement de l'aiguille de pick-up doit être comprise entre 4 et 6 mm au-dessus de la nervure extérieure du tapis en caoutchouc placé sur le plateau.

Réglage

Pour le réglage, rallonger ou raccourcir la tige qui relie le levier 133 à l'anneau de soulèvement logé sous la poulie d'embrayage.
C. MECANISME DE MISE EN MARCHE

1. Contrôle
   Levier 133 en position "MAN".
   a. Pousser la pièce en nylon du palpeur 40 contre l'ergot du plateau 11.
   b. Le bouton de marche étant enfoncé, le fil de démarrage doit se trouver à 1 mm au minimum du palpeur (voir la fig. 1).

Réglage
Pour le réglage, rallonger ou raccourcir le fil de démarrage.

2. Contrôle
   Levier 133 en position "AUT".
   a. Pousser la pièce en nylon du palpeur 40 contre l'axe du plateau.
   b. Le bouton de marche étant enfoncé, le fil de démarrage doit toucher à peine le palpeur (voir la fig. 2).

Réglage
Pour le réglage, rallonger ou raccourcir le fil de démarrage. Ensuite effectuer le contrôle décrit en 1.

D. MECANISME D'ENTRAINEMENT (voir les fig. 3, 4 et 5)

Contrôle
1. Dans les quatre positions de reproduction, la roue intermédiaire 167 doit se trouver à 0,5 mm au minimum des autres étages de la poulie (voir la fig. 4).

2. Dans la position inférieure de la roue intermédiaire (78 t/m), la face inférieure de la portée doit se trouver à 1,5 mm au minimum au-dessus de la surface inférieure du plateau.

3. Dans la position supérieure de la roue intermédiaire (16 2/3 t/m), celle-ci doit passer le plus bas possible sur l'étage supérieur de la poulie, c'est-à-dire le côté inférieur de la roue intermédiaire doit se trouver à 1 mm au maximum au-dessus de l'étage suivant.

4. Dans la position supérieure de la roue intermédiaire (16 2/3 t/m), celle-ci doit rester écartée de 1 mm au minimum de la platine (voir la fig. 5).

Réglage
Pour obtenir l'écartement indiqué en 1, déformer l'étrier 163 de la roue intermédiaire. Après le réglage, effectuer les contrôles des autres points.
5. Pendant la reproduction, l'étier de commutation 152 doit rester écarté de 1 mm au minimum de la tige qui débraye la roue intermédiaire.

Réglage
Pour le réglage, rallonger cette tige.

6. Mettre l'interrupteur secteur en position "Arrêt"; la langue verticale de l'étier de commutation 152 doit alors reposer contre l'étier de la platine.

Réglage
Pour le réglage, rallonger ou raccourcir la tige qui débraye la roue intermédiaire.

7. Le réglage étant effectué selon le point 6 et l'appareil étant réglé sur 78 t/m, la roue intermédiaire doit être dégagée du plateau et de la poulie motrice.

Réglage
Si ce n'est pas le cas, déformer la languette A (fig. 3).

8. Placer l'interrupteur secteur en position "Marche". Dans la position 16 2/3 t/m, il faut que du moins un espace d'air soit visible entre l'étier 163 de la roue intermédiaire et la languette de réglage A de l'étier de commutation 152.

Réglage
Pour le réglage, déformer la languette A.
Après ce réglage, contrôler si la condition du point 7 est satisfaite.

9. L'écartement entre la face supérieure de la plaque de montage du moteur et la surface inférieure des étiers de suspension doit être de 1,5 mm (voir la fig. 7).

Réglage
Pour effectuer le réglage, déplacer les sièges de ressort.
Ensuite bloquer les écrous à la cire.

10. La force mesurée selon la fig. 3, sur l'étier de la roue intermédiaire doit être comprise entre 100 et 140 g.

Réglage
Raccourcir ou rallonger le ressort 164.

E. MECANISME CHANGEUR
Le mécanisme changeur entre en fonctionnement:
1. Lorsqu'on enfonce le bouton de marche;
2. Lorsque l'aiguille arrive dans le sillon mort du disque.
Dans les deux cas, l'ergot monté sous le plateau poussera contre la pièce en nylon du palpeur 40 de sorte que celui-ci est repoussé. Le rochet 23 est alors déplacé et l'étrier de commutation 19 est dégagé. Le ressort 50 tire la roue en nylon dans la rondelle du plateau. La barrette de commande 17 est entraînée au moyen de l'étrier d'entraînement et de la roue dentée 13. Cette barrette commande les mouvements des diverses parties du mécanisme. Le rouleau en laiton 37 commande l'étrier de réglage 24 de manière que la languette verticale s'applique contre l'étrier de commutation 19 de sorte que celui-ci est verrouillé pendant le changement des disques.

Pendant un cycle de changement, la barrette 17 est d'abord poussée hors de la position d'arrêt pour être ramenée ensuite dans cette position. Quand la barrette 17 atteint sa position extrême, le rouleau 31 du levier de changement 4 passe sur la partie biseauté de la barrette (voir la fig. 10). Le levier de changement tourne vers la droite et entraîne l'extrémité de la broche de centrage. L'ergot de cette dernière se déplace vers l'intérieur de sorte que le disque inférieur tombe sur le plateau.

Lorsque la barrette 17 reprend la position d'arrêt, le rochet 23 pousse contre l'étrier de commutation 19 de sorte que le pignon en nylon est dégagé de la rondelle montée sous le plateau. La barrette 17 aura alors atteint la position d'arrêt, c'est-à-dire la position dans laquelle le rouleau 39 repose dans l'encoche de cette barrette. L'ergot du plateau ne peut repousser le palpeur 40 que lorsque la barrette 17 occupe la position d'arrêt. Dans toutes les autres positions, la languette dirigée vers le bas du palpeur touche la cosse de guidage de la barrette 17.

1. Le mécanisme changeur doit entrer en fonctionnement lorsque l'aiguille se trouve à une distance de 60 à 65 mm du centre du plateau.

Réglage
Si ce mécanisme entre en fonctionnement trop tard ou qu'il ne fonctionne pas du tout, déformer l'étrier 83 dans la direction a.

2. Dans la position d'arrêt, l'ergot de la broche de centrage 234 doit être sorti entièrement. L'extrémité de la broche de centrage doit s'appliquer contre le levier de changement 4 (voir la fig. 11).

Réglage
Pour effectuer ce réglage, introduire un tournevis dans la fente prévue dans ce but et déformer le levier 4; on peut ainsi augmenter ou diminuer la distance entre le trou destiné à la broche de centrage et le rouleau 31.

3. Lorsque la barrette 17 occupe sa position extrême et que la mince broche de centrage est placée dans l'appareil, le rouleau monté sur le levier changeur doit tourner avec souplesse (jus : environ 0,3 mm). Le réglage s'effectue de la manière décrite en 2. Après le réglage, contrôler si la condition du point 2 est satisfaite (voir fig. 10).
4. La tension mécanique préalable du ressort de traction fixé à l'étier 19 de la roue dentée doit être de 10 à 25 g. mesurée sur la butée (voir la fig. 9).

RÉGLAGE

a. En déformant la languette de l'étier de montage,

b. En raccourcissant ou en rallongeant le ressort 50.

5. Si l'on tourne le pignon en nylon 21 à la main vers la gauche jusqu'à ce que le rouleau en laiton de la barrette 17 se trouve sur la partie de droite de l'étier de réglage 24, celui-ci ne doit tout juste plus présenter de jeu par rapport à ce rouleau et à l'étier de commutation 19 (voir la vue étalée).

RÉGLAGE

Déformer la languette verticale de l'étier de réglage de manière qu'aucun jeu ne soit perceptible à la main.

F. MÉCANISME D'ARRET

La barrette d'arrêt de l'étier 169 est maintenue dans sa position supérieure par le ressort 206. Lorsque le dernier disque tombe sur le plateau, le presse-disques 174 descend lui aussi, en entraînant la barrette d'arrêt. Celle-ci tombe sur la lame de ressort 67. Le dernier disque étant joué, la barrette 17 se déplace vers l'arrière, tout comme l'étier d'arrêt 63 (voir la fig. 13). La lame de ressort 67 bute alors contre la barrette d'arrêt de sorte que l'étier de commutation 63 est tourné. La languette de l'étier de commutation 63, qui dépasse la barrette 17 du côté supérieur, déploie l'étier de blocage (voir la fig. 14). Celui-ci comporte une languette qui traverse l'étier de montage 2. Cette languette passe alors de la position b dans la position a. Dans cette position, elle se trouve devant la languette dirigée vers le bas de l'étier de mise en place 93. Le bras de pick-up est ainsi retenu. Pendant que la barrette 17 est amenée dans la position d'arrêt, le bras de pick-up descend sur son support et la languette de blocage qui a été libérée entre temps est ramenée dans sa position initiale b par le ressort 39. Quand la barrette 17 se trouve tout près de l'étier d'arrêt, la languette de l'étier 63, dirigée vers l'axe du plateau, pousse l'interrupteur secteur dans la position "Arrêt". Comme le rouleau 31 a déjà atteint la pente d'arrêt de l'encoche et qu'il exerce sur cette dernière une certaine force, la barrette 17 prend la position d'arrêt, voir la fig. 12. Pendant ce temps, le ressort en laiton de l'étier d'arrêt 63 bute contre la vis en saillie de l'étier de montage 2. De ce fait l'étier d'arrêt 63 reprend sa position initiale.

1. L'interrupteur secteur doit être ouvert lorsque le rouleau 31 se trouve sur le trajectoire a (voir la fig. 12).

RÉGLAGE

Le plaque de fixation 71c comporte deux trous ovalisés.
Après avoir desserré les vis de fixation, on peut déplacer la plaque. Si l'interrupteur secteur s'ouvre trop tôt (la position d'arrêt n'est pas atteinte), il faut déplacer la plaque dans la direction de l'axe du plateau. S'il s'ouvre trop tard, déplacer la plaque dans l'autre direction.

2. Tourner le pignon en nylon à la main jusqu'à ce que la barrette 17 ait atteint la position de changement (le rouleau s'applique alors contre le côté biseauté de la barrette). Introduire l'axe du presse-disques dans le trou qui lui est réservé de sorte que la barrette d'arrêt est pous-sée vers le bas. Lorsque la lame de ressort 67 est alors appliquée contre l'extrémité poussée vers le bas de la barrette d'arrêt, la languette en saillie de l'étier d'arrêt 63 doit appuyer contre le côté latéral de l'encoche pratiquée dans la barrette 17 (voir la fig. 13).

Réglage
La lame de ressort 67 comporte un trou ovalisé. Après avoir desserré la vis de fixation, on peut déplacer le ressort 67 par rapport à l'étier d'arrêt 63.

3. Le dernier disque étant joué, le bras de pick-up se déplace vers l'extérieur. Lorsque la barrette dirigée vers le bas de l'étier de mise en place 93 a alors dépassé de 1 mm la languette de blocage, cette dernière doit se déplacer de la position b dans la position a (voir la fig. 14). Quand les deux languettes sont adossées, le bras du pick-up doit descendre exactement dans son support.

Réglage
Pour le réglage, déplacer le support.
Si ce réglage ne suffit pas, rapprocher ou écarter les deux languettes en les déformant.

4. Lorsqu'il se trouve à 3 mm de la position d'arrêt, l'étier d'arrêt 63 est ramené dans sa position initiale par le fait que le ressort en laiton bute contre l'extrémité en saillie de la vis de l'étier de montage. Ceci doit se faire de manière que, dans la position d'arrêt, la languette de l'étier d'arrêt 63 s'applique contre le bord latéral de l'encoche pratiquée dans la barrette 17.

Réglage
Déformer la lame de ressort en laiton montée sur l'étier d'arrêt 63.

G. MECANISME DE MISE EN PLACE
Le mécanisme de mise en place est constitué par le palpeur de disques 75d, relié au grand étier étagé 75c par l'intermédiaire du ressort 75a, le petit étier étagé 75b et le culbuteur fixé sur la plaque 93 (voir les fig. 16, 17, 18).
Si l'on joue un disque de 7", le grand étrier étagé reste dans la position normale. Lorsque le bras de pick-up se déplace vers l'intérieur, le culbuteur tombe sur le premier étage. Quand un disque de 10" tombe sur le plateau, il pousse le palpeur 75d légèrement vers l'extérieur.
Le petit étrier étagé 75b bute alors, avec le second étage, contre le palpeur 75d. Pendant que le bras de pick-up se déplace vers l'intérieur, le culbuteur touche le second étage du grand étrier étagé 75c. L'aiguille descend alors à un plus grand diamètre. Lorsque un disque de 12" tombe sur le plateau, le palpeur 75d est poussé vers l'extérieur à un point tel que l'étage inférieur du petit étrier 75b bute contre le palpeur. Le culbuteur touche alors le troisième étage du grand étrier étagé et l'aiguille descend au plus grand diamètre. Lorsque, après la reproduction du dernier disque, le bras de pick-up se déplace vers l'extérieur, l'étrier 54 se déplace à nouveau vers l'arrière. L'ergot du palpeur et la lame de ressort du grand étrier étagé suivent ce mouvement. Tout d'abord le palpeur prend sa position supérieure, ensuite le petit étrier étagé bute, par son étage supérieur, contre le palpeur. Le mécanisme changeur occupe alors la position correcte pour poser l'aiguille dans le sillon d'entrée d'un disque de 7". On peut régler le diamètre de mise en place en modifiant l'angle que forme le culbuteur avec le bras de pick-up. A cette fin, tourner la vis à tête de réglage 100.

1. L'aiguille doit toujours descendre dans le sillon d'entrée.

2. Réglage
Pour ce réglage, tourner la vis 100 (fig. 5).
On peut accéder à cette vis à travers un trou pratiqué dans la tourelle.
Si l'aiguille doit descendre à un point situé plus proche du centre (sens a, fig. 15), tourner la vis de réglage dans le sens a. Dans le cas inverse, tourner la vis dans le sens b.

3. Le culbuteur (93a) doit toucher l'étrier étagé 75c à peu près au milieu des étages (voir la fig. 16).

Réglage

4. Le petit étrier étagé 75b comporte un trou ovalisé.
On peut tourner cet étrier après avoir desserré la vis de fixation (voir la fig. 17).

5. Enfoncer la palpeur 75d jusqu'à ce que le second étage de l'étrier 75b bute contre le palpeur.

6. Tourner le pignon en nylon à la main jusqu'à ce que le culbuteur 93a bute contre le second étage du grand étrier 75c. Régler le petit étrier 75b de manière que le culbuteur 93a bute contre l'étrier 75c au milieu du second étage.

7. Resserrer l'étrier 75b.

8. Lorsque la cosse de butée du culbuteur 93a occupe sa position supérieure, elle doit dépasser l'étrier étagé de 0,5 à 1 mm (voir la fig. 16).
9. Lorsque, pendant le cycle de changement, le palpeur 75b est à peine amené dans la position supérieure le petit étier 75b doit encore être écarté de 0,5 mm du côté latéral du palpeur.

Réglage
Déformer légèrement la lame de ressort du grand étier 75c (voir la fig. 17).

10. Dans la position d'arrêt, le palpeur 75d doit rester écarté de 2 mm au minimum de l'étier de montage 2.

Réglage
Déformer le languette horizontale de l'étier 54. Cette languette dépasse l'étier de montage du côté supérieur (voir la fig. 18).

11. Pendant que les disques sont changés, l'étier 54 doit rester écarté de 0,3 mm au minimum des extrémités de la fente pratiquée dans l'étier de montage.

Réglage
Pour le réglage, déformer légèrement la languette verticale de cet étier. Après le réglage, contrôler si la condition du point 10 (voir la fig. 18) est satisfaite.

H. POULIE D'EMBRAYAGE 46 (voir la fig. 19)

1. Lors de la descente du bras de pick-up, la longue languette de la poulie d'embrayage 46 doit pousser contre la broche de butée avec une force de 100 g au minimum (voir la fig. 19).

Réglage
Déformer la languette à laquelle est acrochée le ressort.

2. Dans la position inférieure la distance entre la pièce de frottement en nylon 99 et la poulie d'embrayage 46 doit être de 0,6 à 0,7 mm (voir la fig. 19).

Réglage
Pour le réglage desserrer les vis de réglage 102 et déplacer l'étier 101 le long de l'axe.

J. BRAS DE PICK-UP

À l'une de ces extrémités, la barrette 17 comporte une languette dirigée vers le tas. Lorsque la barrette se met en mouvement, la poulie d'embrayage 46 est soulevée par l'intermédiaire de cette languette. La plaque 93, qui repose par la pièce en nylon 99 sur la poulie d'embrayage, est soulevée elle aussi. La broche sertie sur cette plaque pousse sur la lame de ressort 113 (voir la fig. 20). Quand la barrette est déplacée davantage vers l'arrière, la broche 59 pousse sur la petite cosse de la poulie d'embrayage 46. Celle-ci est alors tournée et le bras de pick-up tourne, sous l'effet de la friction existant entre
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pos.</th>
<th>Désignation</th>
<th>Numéro de code</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2a</td>
<td>Axe du plateau</td>
<td>AE 153 66</td>
</tr>
<tr>
<td>2c</td>
<td>Eborou</td>
<td>AE 010 01</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Ensemble du levier de changement</td>
<td>AE 605 86</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Anneau</td>
<td>PE 520 25/0000</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Cage à billes</td>
<td>P5 510 99/931</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Bille de 1/8&quot;</td>
<td>89 205 77</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Ensemble du plateau</td>
<td>AE 605 88</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Ensemble de roue dentée</td>
<td>AE 605 76</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Ensemble de l'étier de commutation</td>
<td>AE 605 80</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Engrenage</td>
<td>P5 511 38/334</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Ensemble du levier d'arrêt</td>
<td>AE 605 91</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Ressort</td>
<td>AE 011 73</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Ensemble du palpeur</td>
<td>AE 605 79</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Rondelle</td>
<td>K 69 019</td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td>Poulie d'embrayage</td>
<td>AE 007 63</td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>Ressort de pression conique</td>
<td>AE 010 15</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>Ressort de traction</td>
<td>AE 010 29</td>
</tr>
<tr>
<td>63</td>
<td>Ensemble de l'étier d'arrêt</td>
<td>AE 605 90</td>
</tr>
<tr>
<td>71a</td>
<td>Commutateur</td>
<td>A9 869 12</td>
</tr>
<tr>
<td>75a</td>
<td>Poulie</td>
<td>P5 511 06/931</td>
</tr>
<tr>
<td>75e</td>
<td>Ensemble d'étier</td>
<td>AE 605 97</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td>Étrier + came en bout</td>
<td>AE 605 99</td>
</tr>
<tr>
<td>93</td>
<td>Ensemble de plaque</td>
<td>AE 605 82</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>Vis à tête de réglage</td>
<td>K 61 004</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
<td>Ressort de traction</td>
<td>AE 010 50</td>
</tr>
<tr>
<td>117</td>
<td>Vis de réglage</td>
<td>B 061 AD/3X8</td>
</tr>
<tr>
<td>118</td>
<td>Vis de réglage</td>
<td>B 061 AD/3X5</td>
</tr>
<tr>
<td>119</td>
<td>Ensemble du bras de pick-up</td>
<td>AE 605 95</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
<td>Plaquette de réglage</td>
<td>AE 008 88</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>Bouton de réglage</td>
<td>P5 511 11/423XX</td>
</tr>
<tr>
<td>129</td>
<td>Ressort de traction</td>
<td>AE 605 93</td>
</tr>
<tr>
<td>130a</td>
<td>Ressort de torsion</td>
<td>AE 008 26</td>
</tr>
<tr>
<td>130b</td>
<td>Bouton d'arrêt</td>
<td>P5 511 02/423JE</td>
</tr>
<tr>
<td>130c</td>
<td>Bouton de marche</td>
<td>P5 511 01/423FB</td>
</tr>
<tr>
<td>130d</td>
<td>Ressort de pression</td>
<td>AE 008 25</td>
</tr>
<tr>
<td>133</td>
<td>Levier</td>
<td>P5 511 13/423</td>
</tr>
<tr>
<td>137</td>
<td>Ressort de pression</td>
<td>49 952 68</td>
</tr>
<tr>
<td>138</td>
<td>Ressort de pression</td>
<td>49 897 74</td>
</tr>
<tr>
<td>140</td>
<td>Ensemble du moteur 50 Hz</td>
<td>49 917 07</td>
</tr>
<tr>
<td>141</td>
<td>Poulie 50 Hz</td>
<td>49 894 33</td>
</tr>
<tr>
<td>149</td>
<td>Rondelle</td>
<td>K 69 015</td>
</tr>
<tr>
<td>150</td>
<td>Ressort de pression</td>
<td>49 935 64</td>
</tr>
<tr>
<td>151</td>
<td>Siège de ressort</td>
<td>49 935 25</td>
</tr>
<tr>
<td>152</td>
<td>Ensemble de l'étier de commutation</td>
<td>AE 605 83</td>
</tr>
<tr>
<td>154</td>
<td>Oupille</td>
<td>K 75 005</td>
</tr>
<tr>
<td>155</td>
<td>Rondelle</td>
<td>K 67 018</td>
</tr>
<tr>
<td>161</td>
<td>Rondelle</td>
<td>K 69 019</td>
</tr>
<tr>
<td>163</td>
<td>Ensemble de l'étier pour roue intermédiaire</td>
<td>AE 605 92</td>
</tr>
<tr>
<td>164</td>
<td>Ressort de traction</td>
<td>AE 001 62</td>
</tr>
<tr>
<td>166</td>
<td>Rondelle</td>
<td>K 69 022</td>
</tr>
<tr>
<td>167</td>
<td>Ensemble de la roue intermédiaire</td>
<td>AE 153 01</td>
</tr>
<tr>
<td>169</td>
<td>Ensemble d'étier</td>
<td>AE 605 76</td>
</tr>
<tr>
<td>174</td>
<td>Ensemble du presse-étoupe</td>
<td>AE 153 64</td>
</tr>
<tr>
<td>184</td>
<td>Ressort de traction</td>
<td>AE 502 22</td>
</tr>
<tr>
<td>185</td>
<td>Bouton</td>
<td>AE 153 68</td>
</tr>
<tr>
<td>186</td>
<td>Ressort</td>
<td>994/03</td>
</tr>
<tr>
<td>188</td>
<td>Tapis en caoutchou</td>
<td>PE 520 26/0000</td>
</tr>
<tr>
<td>191</td>
<td>Support pour bras de pick-up</td>
<td>AE 605 84</td>
</tr>
<tr>
<td>194</td>
<td>Tourelle</td>
<td>P5 511 04/423XX</td>
</tr>
<tr>
<td>195</td>
<td>Capot</td>
<td>P5 511 12/423XX</td>
</tr>
<tr>
<td>198</td>
<td>Bague</td>
<td>K 69 022</td>
</tr>
<tr>
<td>233</td>
<td>Ressort de pression</td>
<td>49 946 05</td>
</tr>
<tr>
<td>234</td>
<td>Broche de centrage</td>
<td>49 914 59</td>
</tr>
<tr>
<td>236</td>
<td>Bague</td>
<td>P5 515 79/159FB</td>
</tr>
</tbody>
</table>

N.B.: Les numéros de code sont des codes de stockage interne utilisés dans le système de gestion des pièces détachées.