

Omrekentabel

Vermogen

Oude eenheid PK
in nieuwe eenheid kW (kilowatt)

1 PK (paardenkracht) = 0,7355 kW 1 kW (kilowatt) = 1,36 PK

Duitse

Omrekentabel zie ommezijde

Omrekentabel: Vermogen

Pk	kW	Pk	kW	Pk	kW	Pk	kW	Pk	kW	Pk	kW	Pk	kW
1	0,74	51	37,54	101	74,28	151	111,05	210	154,43				
2	1,47	52	38,24	102	75,01	152	111,78	220	161,79				
3	2,21	53	38,98	103	75,75	153	112,52	230	169,14				
4	2,94	54	39,71	104	76,48	154	113,25	240	176,50				
5	3,68	55	40,45	105	77,22	155	113,99	250	183,85				
6	4,41	56	41,18	106	77,95	156	114,72	260	191,20				
7	5,15	57	41,92	107	78,69	157	115,45	270	198,56				
8	5,88	58	42,65	108	79,42	158	116,19	280	205,91				
9	6,62	59	43,39	109	80,16	159	116,92	290	213,27				
10	7,35	60	44,12	110	80,89	160	117,66	300	220,62				
11	8,09	61	44,86	111	81,63	161	118,40	310	227,97				
12	8,82	62	45,59	112	82,36	162	119,13	320	235,33				
13	9,56	63	46,33	113	83,10	163	119,87	330	242,68				
14	10,30	64	47,07	114	83,84	164	120,60	340	250,04				
15	11,03	65	47,80	115	84,57	165	121,34	350	257,40				
16	11,77	66	48,54	116	85,31	166	122,07	360	264,74				
17	12,50	67	49,27	117	86,04	167	122,81	370	272,10				
18	13,24	68	50,01	118	86,78	168	123,55	380	279,45				
19	13,97	69	50,74	119	87,51	169	124,28	390	286,80				
20	14,71	70	51,48	120	88,25	170	125,01	400	294,16				
21	15,44	71	52,21	121	88,98	171	125,75						
22	16,18	72	52,95	122	89,72	172	126,49						
23	16,91	73	53,68	123	90,45	173	127,22						
24	17,65	74	54,42	124	91,19	174	127,96						
25	18,39	75	55,16	125	91,93	175	128,70						
26	19,12	76	55,89	126	92,66	176	129,43						
27	19,86	77	56,63	127	93,40	177	130,16						
28	20,59	78	57,36	128	94,13	178	130,90						
29	21,33	79	58,10	129	94,87	179	131,64						
30	22,06	80	58,83	130	95,60	180	132,37						
31	22,80	81	59,57	131	96,34	181	133,10						
32	23,53	82	60,30	132	97,07	182	133,84						
33	24,27	83	61,04	133	97,81	183	134,58						
34	25,00	84	61,77	134	98,54	184	135,31						
35	25,74	85	62,51	135	99,28	185	136,05						
36	26,47	86	63,24	136	100,01	186	136,78						
37	27,21	87	63,98	137	100,75	187	137,51						
38	27,95	88	64,72	138	101,49	188	138,25						
39	28,68	89	65,45	139	102,22	189	138,99						
40	29,42	90	66,19	140	102,96	190	139,73						
41	30,15	91	66,92	141	103,96	191	140,46						
42	30,89	92	67,66	142	104,43	192	141,20						
43	31,62	93	68,39	143	105,16	193	141,93						
44	32,36	94	69,13	144	105,90	194	142,67						
45	33,09	95	69,86	145	106,63	195	143,40						
46	33,83	96	70,60	146	107,37	196	144,14						
47	34,56	97	71,33	147	108,10	197	144,87						
48	35,30	98	72,07	148	108,84	198	145,61						
49	36,03	99	72,80	149	109,57	199	146,34						
50	36,77	100	73,54	150	110,31	200	147,08						

Merk en model	Motorgegevens							Cleppen										Afstelling						
	Motoraard Q = dwarsgepl. motor B = Boxermotor R = Lijnmotor V = V-motor	Boring (mm)	Slag (mm)	Cilinderinhoud (l)	Max. vermogen (kW bij 1/min) D = DIN, S = SAE	Kompressiedruk (bar bij 1/min) A = start toerental	Kompressieverhouding :1	klepzetelhoek (°)		klepsteeldiameter (mm.)		Klepspeling (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatklep open (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	Stationair toerental v/d motor (1/min)	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	CO gehalte bij stationair toerental (vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mmHg)				
								inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat											
Motortype	Cilinder- aantal																							
Audi-NSU Audi 50 LS	-	Q4	69,5	72,0	1,093	D 36,8/5800 ¹	8,0-8,6	8-10 A	45	45	7,97	7,95	W0,20	W0,30	1,0 ⁴	2° v	-	11	10° v/3	KP <	950 ± 50	max. 2,5 ± 0,5	-	
Audi 50 GL	-	Q4	69,5	72,0	1,093	D 44,2/6000	8,1-9,7	8-10 A	45	45	7,97	7,95	W0,20	W0,30	1,0 ⁴	2° v	-	11	10° v/3	KP <	950 ± 50	max. 2,5 ± 0,5	-	
Audi 80 1,3 (55 PS)	-	R4	75	73,4	1,297	D 40,5/5000	8,5	8-11 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,3	W0,4-0,5	1,0 ⁴	7° v	NR >	OT ¹¹	30° v/3000 ⁵	SR OT	950 ± 50 ¹⁵	1,5 ± 0,2	453	
Audi 80 S, 80 LS 1,6 I	-	R4	79,5	80	1,588	D 55,2/5600	8,2	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,3	W0,4-0,5	1,0 ⁴	4° v	NR <	OT ¹¹	30° v/3000 ⁵	SR <	950 ± 50	0,7-1,3	453	
Audi 80 GL 1,6 I	-	R4	79,5	80	1,588	D 62,5/5600	8,2	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,3	W0,4-0,5	1,0 ⁴	4° v	NR <	OT ¹¹	30° v/3000 ⁵	SR <	950 ± 50 ¹⁵	0,7-1,3	453	
Audi 80 GTE 1,6 I	-	R4	79,5	80	1,588	D 81/6100	9,5	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,3	W0,4-0,5	1,0 ⁴	4° v	NR <	OT ¹¹	30° v/3000 ⁵	SR <	950 ± 50	1,5-2,0	453	
Audi 100 L 1,6 I	-	R4	79,5	80	1,588	D 62,5/5600	8,2	9-13 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,3	W0,4-0,5	0	4° v	NR <	11	0° v/950 ± 50	SR OT I	950 ± 50	1,0 ± 0,3	-	
Audi 100 LS 2,0 I	-	R4	86,5	84,4	1,984	D 84,6/5500	9,3	9-13 A	45	45	9,0	9,0	W0,2-0,25	W0,45-0,50	0	6° v	NR <	11	10° v/950 ± 50	SR + 10	950 ± 50	1,1 ± 0,2	-	
Audi 100 GL 2,2 I (5 E)	-	R5	79,5	86,4	2,144	D 100/5700	9,3	9-13 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,30	W0,40-0,50	0	0° v	NR <	11	5° v/900 ± 50	SR <	900 ± 50	1,0 ± 0,2	-	
Audi 100 GL 2,2 I (5 S)	-	R5	79,5	86,4	2,144	D 84,5/5500	8,2	9-13 A	45	45	8,0	8,0	W0,2-0,30	W0,40-0,50	0	0° v	NR <	11	8° v/900 ± 50 ⁸	SR <	950 ± 50	1,0 ± 0,2	-	
BMW 316	116,2	R4	84	71	1,573	D 66/6000	8,3	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2000	S Ku	900 ± 50	1,5	-	
318, 318 A	118,4	R4	89	71	1,766	D 72/5800	8,3	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2300	S Ku ¹³	900 ± 50	1,5	-	
320, 320 A	120,1	R4	89	80	1,990	D 80/5800	8,1	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2300 ¹³	S Ku ¹³	900 ± 50	1,5	-	
320 i	120,2	R4	89	80	1,990	D 92/5700	9,3	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/1750	S Ku	900 ± 50	3,0	-	
320 i USA, 320 iA USA (Anatomic)	-	R4	89	80	1,990	D 81/5800 ⁶	8,1	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2200 ¹²	S Ku ¹³	950 ± 50	1,0 ± 2,0 ¹⁶	-	
320/6, 320/6 A	-	R6	80	66	1,990	D 90/6000	9,2	10-12 A	44°30'	44°30'	6,975	6,96	K 0,25	K 0,25	0,5	11° v	14	10° v	22° v/1500	S Ku ¹³	900 ± 50	0,5-1,5	-	
323 i, 323 iA	-	R6	80	76,8	2,316	D 105/5800	9,5	10-12 A	44°30'	44°30'	6,975	6,96	K 0,25	K 0,25	0,5	11° v	14	10° v	22° v/1500	S Ku ¹³	900 ± 50	1,0-2,0	-	
518	118,3	R4	89	71	1,766	D 66/5800	8,3	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2000	S Ku	900 ± 50	0,5-1,5	-	
520	121,4	R4	89	80	1,990	D 85/5600	9,0	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2300	S Ku	900 ± 50	1-2	-	
520 A (Automatic)	121,4	R4	89	80	1,990	D 85/5600	9,0	9,5-11 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/2300	S Ku ¹³	900 ± 50	1-2	-	
520 i	121,5	R4	89	80	1,990	D 92/5700	9,3	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	3° v	25° v/1750	S Ku	900 ± 50	3	-	
520/6, 520/6 A	-	R6	80	66	1,990	D 90/6000	9,2	10-12 A	44°30'	44°30'	6,975	6,96	K 0,25	K 0,25	0,5	11° v	14	10° v	22° v/1500	S Ku ¹³	900 ± 50	0,5-1,5	-	
525, 525 A (Automatic)	125,2	R6	86	71,6	2,494	D 110/5600	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	6° v	14	0°	22° v/1500	S Ku ¹³	900 ± 50	1-0,5	-	
525, 528 A	128,2	R6	86	80	2,788	D 125/5800	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	0°	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	1-0,5	-	
530 i, 530 iA (USA)	130,8	R6	89	80	2,985	D 129/5500	8,1	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	0°	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	1,5-3,0	-	
630 CS Coupé, CSA Coupé Automatic	130,7	R6	89	80	2,985	D 136/5800	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	0°	22° v/1500	S Ku	900 ± 50	0,5-1,5	-	
633 CSI, Coupé; CSI Coupé Automatic	132	R6	89	86	3,210	D 147/5500	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	0°	22° v/1800	S Ku	900 ± 50	1,0-2,5	-	
630 CSI USA Coupé, CSiA Coupé Automatic	130,8	R6	89	80	2,986	D 129/5500	8,1	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	0°	22° v/1700 ¹⁸	S Ku ¹³	850 ± 1050	1,5-3,5	-	
728, 728 A	-	R6	86	80	2,788	D 125/5800	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25	K 0,25	0,5	14° v	14	0°	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	0,5-1,5	-	
730, 730 A	-	R6	89	80	2,986	D 135/5800	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25	K 0,25	0,5	14° v	14	0°	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	0,5-1,5	-	
733 i, 733 iA	-	R6	89	86	3,210	D 145/5500	9,0	10-12 A	45°30'	45°30'	8,0	8,0	K 0,25	K 0,25	0,5	14° v	14	0°	22° v/1800	S Ku ¹³	900 ± 50	0,5-1,5	-	
Ford Fiesta 1.1	LC	Q4	73,96	55,7	0,957	D 29,4/5500 ¹²	8,3 ¹²	9,5-11,5 A	45	45	7,86-7,886	7,846-7,864	K 0,20	K 0,60	0,4	21° v	ST	0° v	10° v/800 ⁸	KP < S	800 ± 50	1,25 ± 0,5	-	
Fiesta 1.1 i	-	Q4	73,96	64,98	1,117	D 39/5700	9,0	11-13 A	45	45	7,86-7,886	7,846-7,864	K 0,20	K 0,60	0,4	21° v	ST	0° v	10° v/800 ⁸	KP < S	800 ± 50	1,25 ± 0,5	-	
Fiesta 1.3 i	-	Q4	80,98	62,99	1,297	D 49/5600	9,2	11-13 A	45	45	7,86-7,886	7,846-7,864	K 0,25	K 0,55	0,30	28° v	ST	0° v	6° v/800 ⁸	KP < S	800 ± 50	1,25 ± 0,5	-	
Escort 1100	G1, G 2 C	R4	80,98	53,29	1,097	D 32/5500	8,0	9-11 A	45-45½	45-45½	7,868-7,886	7,846-7,864	W0,20	W0,55	0,25	21° v	KP <	8° v	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	809	
Escort 1300, Escort 1300 L	G3 A	R4	80,98	62,99	1,297	D 42/5500 ¹⁰	9,2 ¹⁰	10-12/360 ¹⁰	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	W0,20	W0,55	0,25	21° v	KP <	8° v	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	809	
Escort 1300 GL	J3 D	R4	80,98	62,99	1,297	D 51/5500	9,2	10-12/360	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	W0,25	W0,55	0,30	28° v	KP <	8° v	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	541	
Escort 1600 Sport	L 3 A	R4	80,98	77,62	1,598	D 62/5500	9,0	11-13/360	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	K 0,13-0,18	K 0,15-0,20	0,20	27° v	KP <	8° v	6° v/800	KP <	800 ± 25	1,5 ± 0,25	-	
Escort RS 2000	-	R4	90,82	76,95	1,993	D 110/5500	9,2	11-13/360	45½	45½	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR ↑	8° v	-	800 ± 20	1,5 ± 0,25	-		
Capri III 1600 L/GL	LCA	R4	87,65	66,0	1,593	D 53/5200	9,2	11-13 A	45½	45½	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,20	K 0,25	0	22° v	NR/Zyl.	8° v	6° v/800	KP < ⁸	750 ± 25	1,5 ± 0,25	-	
Capri III 2000 GL/S	-	V6	84,0	60,1	1,998	D 66/5000	8,75	11-13 A	44½?	44½?	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,35	K 0,40	0	20° v	ST	8° v	9° v/800	KP <	800 ± 25	1,5 ± 0,25	-	
Capri III 2300 S/2300 Ghia	-	V6	90,03	60,14	2,293	D 79/5000	8,75	10-12 A	45½	45½	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v	ST	8° v	9° v/800	KP <	800 ± 25	1,5 ± 0,25	-	
Taunus 1300	JAA	R4	79,0	66,0	1,294	D 40/5500	8,0	9-10,5 A	44½?	44½?	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR/Zyl.	8° v	6° v/800	KP <	750 ± 25	2 ± 0,5	-	
Taunus 1600, 1600 L	-	R4	87,65	66,0	1,593	D 50/5200	8,2	10-12/360	44½?	44½?	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR/Zyl.	8° v	6° v/800	KP <	800 ± 25	0,75 ± 0,25	-	
Taunus 1600 L, 1600 GL	LCA	R4	87,65	66,0	1,593	D 53/5500	9,2	11-13 A	44½?	44½?	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR/Zyl.	8° v	6° v/800	KP <	750 ± 25	1,5 ± 0,25	-	
Taunus 2000 L, GL V-6	-	V6	84,0	60,1	1,998	D 66/5000	8,75	10-12 A	44½?	44½?	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v	ST	8° v	9° v/800	KP <	800 ± 25	1,75 ± 0,25	-	
Taunus 2000 L, GL, Ghia, S R4	OHC	R4	90,8	76,95	1,993	D 72/5200	9,2	11-13 A	44½?	44½?	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	24° v	NR/Zyl.	4° v	8° v/825	KP < ⁸	700 ± 25	1,5 ± 0,25	-	
Taunus 2300 GXL; Ghia, S	-	V6	90,03	60,1	2,294	D 79/5000	8,75	10-12 A	44½?	44½?	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v	ST	8° v	9° v/800	KP <	800 ± 25	1,75 ± 0,25	-	
Granade 1,7	P 6/7	V4	90,00	66																				

Duitse Demokratische Republiek

Trabant 601	353 W, Tourist-Kombi	2-Takt	2	72	73	0,595	D 26/4200	7,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 ½°	—	KP <	700	2,5-3,5	—
		R 2-Takt	3	73,5	78	0,592	D 50/4250	7,5	7-8 A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 + ½°	—	SR	700-900	1,5-2,5	—

¹ Zwitsers: Motortype FJ met 38 kW

² Uitvoering «California» = 89 kW; uitvoering «US-Staaten» = 89 kW

³ Bij stationair toerental

4 Spelling (nul) dan de nokkenas zover verdraaien tot de klep 1 mm openstaat

5 Met losgenomen vacuüm leiding

⁶ Uitvoering «California» = 77 kW

⁷ Klepzetelhoek in de cilinderkop = 45°

⁸ Motor met 51 kW/5000/min, compressie verhouding = 7,75:1

⁹ Merkreken op het tandriemdeksel

¹⁰ Ook bij 40 kW/5500/min motor compressie

verhouding 8:1, compressie druk 9:11 bar

¹¹ Q₀ BDP (OT) afstellen

¹² Of 33 kW/6000/min,

kompressieverhouding = 9:1

¹³ Bij automaat modellen: Een lange stift opzija van de startterkrans

¹⁴ Pas pen boring in het ketting

nokas flensgietstuk in de cilinderkop

¹⁵ Met automatische bak = 1000 omw/min

¹⁶ Uitvoering «California» = 2,5–3,5

GN = Gietneus

UN — United Nations
KP — Kyraspo

NF = Nokkena

NR = Nokkena

NR = Nokkeria

S = Gradientschaal

SKu = Kogel in het v

ST = Distributie van

SR = Vliegviel

Sn = vliegwijs

Tekeus: ● = Center, < = kerf, ↑ = pijl

S = gradenschal

■ Ook viercilinderlijnmotor «R4 OHC» als

■ 50K Vierkylinderinjektor «114 GHE» als
Taunus 2000 L.

laundus 2000 L.

Autotechnik

© Aargauer Tagblatt AG Aarau (Switzerland)

Merk en model	Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in Nm (1 Nm = 0,102 mkg = 0,7375 lb. ft.)														diversaen		
	motor											onderstel			diversaen		
	cilinderkop K = koud W = warm	drijfstaag	krukasvoeflagers	klepmeleers of nokkenasflagers	inlaaspruitstuk	uitlaaspruitstuk	krukaspulley	vliegwiel	motorophanging	buigjes	inspuitpomp	inspuitventilators EV = Insuit-klep U = Overtrek moeren	wielbouten	wielophanging L = langzaam D = dwarsarm	stuurarm X = spoorstaag aan de stuurarm	veroor- zaakende V = voor H = achter	Sp = Krukas- veroor- zaakende V = voor
Audi-NSU Audi 50 LS	K 73,5+90°	29,5+90°	64	20 ⁸	21,5	24,5	78,5	64-78,5	39	29,5	-	-	88	-	-	-	-
Audi 50 GL	K 59	29,5+90°	64	20 ⁸	21,5	24,5	78,5	64-78,5	39	29,5	-	-	88	V 59; H 59	Sp 39 LR 49	-	-
Audi 80 1,3 L (55 PS)	W 88	46±0,4	64	20,5	24,5	24,5	78,5	64-78,5	43	29,5	-	-	88	Q 57±6	-	F 20,5±3	-
Audi 80 S; 80 LS 1,6 I	W 88	34-44	64	20,5	24,5	24,5	78,5	64-78,5	43	29,5	-	-	88	Q 57±6	V 220+20/H 32±3	F 20,5±3	-
Audi 80 GL 1,6 I	W 88	34-44	64	20,5	24,5	24,5	78,5	64-78,5	43	29,5	-	-	88	Q 57±6	V 220+20/H32±3	F 20,5±3	-
Audi 80 GTE 1,6 I	W 88	34-44	64	20,5	24,5	24,5	78,5	64-78,5	43	29,5	-	-	88	Q 57±6	V 220+20/H 32±3	F 20,5±3	-
Audi 100 1,6 I	W 88	34-44	64	20,5	24,5	24,5	78,5	64-78,5	43	29,5	-	-	88	Q 57±6	V 220+20/H 32±3	F 20,5±3	-
Audi 100 LS 2,0 I	K 88	56±0,4	78,5	20,5	24,5	24,5	245 ⁵	88	43	29,5	-	-	108	Q 80±8	V 255+30/H 59±5	F 21,5±3	-
Audi 100 GL 2,2 I (5 E)	K 73,5+90°	46±0,4	64	16-20,5	24,5	24,5	451 ⁵	64-78,5	43	29,5	-	-	108	Q 80±8	V 255+30/H 59±5	F 21,5±3	-
Audi 100 GL 2,2 I (5 S)	K 73,5+90°	46±0,4	64	16-20,5	24,5	24,5	451 ⁵	64-78,5	43	29,5	-	-	108	Q 80±8	V 255+30/H 59±5	F 21,5±3	-
BMW 316	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/24,5 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	20	71+8 ¹⁷
318; 318 A	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/24,5 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H392-441	20	71+8 ¹⁷
320; 320 A	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/24,5 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	20	71+8 ¹⁷
320 i	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/24,5 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	20	71+8 ¹⁷
320 i USA; 320 iA USA (Anatomic)	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/24,5 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	20	71+8 ¹⁷
320 G, 320 G A	K 59-64 ⁶	20	59-66	88-106	21,5	29-32	392-430 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	20	71+8 ¹⁷
323 i, 323 iA	K 59-64 ⁶	20	59-66	88-106	21,5	29-32	392-430 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	20	71+8 ¹⁷
518	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
520	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
520 A (Automatic)	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
520 i	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
520 G, 520 G A	K 59-64 ⁶	20	59-66	88-106	21,5	29-32	392-430 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
525, 525 A (Automatic)	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
528, 528 A	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
530 i, 530 iA (USA)	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	137-147	98-113 ³	46/42-47 ⁷	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
630 CS Coupé; CSA Coupé Automatic	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	392-450 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
633 CSI; Coupé; CSI Coupé Automatic	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	392-450 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
630 CSI USA Coupé; CSI A Coupé Automatic	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	392-450 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	137+20 ¹⁵	71+8 ¹⁷
728, 728 A	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	392-450 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	176,5-196 ¹⁵	71+8 ¹⁷
730, 730 A	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	392-450 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	176,5-196 ¹⁵	71+8 ¹⁷
733 i, 733 iA	K 77±2°	50-55	57-62	88-106	21,5	29-32	392-450 ¹⁸	98-113 ³	2	24,5-29,5	-	-	79+9	Q 79+9 ¹⁹	V ⁹ H 392-441	176,5-196 ¹⁵	71+8 ¹⁷
Ford Fiesta 1 I	1	25-32	88-100	16-20 ¹⁶	16-20	20-24	53-58	64-70	40-50	15-20	-	-	68-98	Q 20-25	V 240-270	25-30	V 110
Fiesta 1,1 I	1	25-32	88-100	16-20 ¹⁶	16-20	20-24	53-58	64-70	40-50	15-20	-	-	68-98	Q 20-25	V 240-270	25-30	V 110
Fiesta 1,3 I	1	25-32	88-100	16-20 ¹⁶	16-20	20-24	53-58	64-70	40-50	15-20	-	-	68-98	Q 20-25	V 240-270	25-30	V 110
Escort 1100	W 88-95	41-47	74-81	23,5-29,5	17-21	21-25	29-37	68-76	40-50	30-40	-	-	68-75	Q 25-30	V 37-90°	25-30	V 42-49
Escort 1300, Escort 1300 L	W 88-95	41-47	74-81	23,5-29,5	17-21	21-25	29-37	68-76	40-50	30-40	-	-	68-75	Q 25-30	V 37-90°	25-30	V 42-49
Escort 1300 GL	W 88-95	41-47	74-81	23,5-29,5	17-21	21-25	29-37	68-76	40-50	30-40	-	-	68-75	Q 25-30	V 37-90°	25-30	V 42-49
Escort 1600 Sport	W 88-95	41-47	74-81	23,5-29,5	17-21	21-25	29-37	68-76	40-50	30-40	-	-	68-75	Q 25-30	V 37-90°	25-30	V 42-49
Escort RS 2000	54/68,5/108	41-47	88-102	-	18-22	17-21	54-68	65-70	40-50	20-28	-	-	68-75	-	V 37-90°	25-30	-
Capri III 1600 L/GL	88-108 ¹³	41-47	88-102	45-50 ¹⁶	17-21	21-25	55-60	65-70	40-50	20-28	-	-	68-87	Q 25-30	V 37-90°	25-30	-
Capri III 2000 GL/S	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 25-30	V 37-90°	25-30	-
Capri III 2300 S/2300 Ghia	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 25-30	V 37-90°	25-30	-
Taurus 1300	88-108 ¹³	41-47	88-102	45-50 ¹⁶	17-21	21-25	55-60	65-70	40-50	20-28	-	-	68-87	Q 70-80	V 37-90°	25-30	-
Taurus 1600, 1600 L	88-108 ¹³	41-47	88-102	45-50 ¹⁶	17-21	21-25	55-60	65-70	40-50	20-28	-	-	68-87	Q 70-80	V 37-90°	25-30	-
Taurus 1600 L, 1600 GL	88-108 ¹³	41-47	88-102	45-50 ¹⁶	17-21	21-25	55-60	65-70	40-50	20-28	-	-	68-87	Q 70-80	V 37-90°	25-30	-
Taurus 2000 L, GL V-6	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 37-90°	25-30	-
Taurus 2000 L, GL, Ghia, S R4	88-108 ¹³	41-47	88-102	45-50 ¹⁶	17-21	21-25	42-50	65-70	40-50	20-28	-	-	68-87	Q 70-80	V 37-90°	25-30	-
Taurus 2300 GLX, Ghia, S	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 37-90°	25-30	-
Grenada 1,7	88-108 ¹³	29-33	88-102	45-50	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 36-120°	25-30	-
Grenada 2,0 I ■	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 36-120°	25-30	-
Grenada 2300 L, 2300 GL	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 36-120°	25-30	-
Grenada 2,8	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 36-120°	25-30	-
Granda 2,8 i	88-108 ¹³	29-33	88-102	60-68	21-24	21-25	42-50	65-70	40-50	30-40	-	-	68-87	Q 70-80	V 36-120°	25-30	-

Duitse Demokratische Republiek

Trabant 601	42-2	-	20±2 ¹⁰	-	-	-	130+20	-	-	-	65-75	-	-	-	M 8=20±2 ¹²	M 10=35±2 ¹²
Wartburg 353 W, Tourist-Kombi	46+4	-	22+3	-	22+3	42+3	60+3	62+3	25+5	-	65+5	V 80/H 65	100+20	60 L	-	-

¹ Trapsgevijs met 10-15/40-50/80-90 aanhalen, na 10 min. wachten 100-110 Nm

² Draagbeugel aan de motor links (M8) = 22-24 Nm; Draagbeugel aan de motor rechts (M10) = 43-48 Nm; Motorlager aan de vooras draagbeugel (M10) = 43-48 Nm; Motorlager aan de draagbeugel (M8) = 25-28; M10 = 43-48 Nm

³ Met kunststof borgmiddel «Loctite»

⁴ Trapsgevijs met 35-45/68-72/78-82 Nm aanhalen

⁵ Trillingsdemper - naaf op de krukas

⁶ Trapsgevijs met 30-35/60-65 Nm

ontstekingsofporde 1e cil.:
v = voor, h = achterste
r = rechts, l = links
s = vliegwiel, Z = verdelers

Merk en model	Ontsteking															
	bougies		bobine			verdelers				automatische vervroeging in krukasgraden (KW°)						
	merk en type (originele uitvoering)	elektrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	stand voorschakelweer- (Ω)	puntstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	ontdekker veerspanning (g)	condensator- capaciteit (μF)	vacuum (°/mbar)			centrifugaal (°/1 min)			
										begin	tussenwaarde	maximum	begin	tussenwaarde	maximum	
											(1 mbar = 0,75 mm Hg)					
Audi-NSU Audi 50 LS	Bo W 175 T 30/Be 175/14 3 A	0,7 ± 0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,4-0,45	47 ± 3	—	0,22	0°/53-93	—	10-12°/193	0°/900-1300	10-14°/2100	26-30°/4500	a r
Audi 50 GL	Bo W 200 T 30/Be 200/14 3 A	0,7 ± 0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,4-0,45	47 ± 3	—	0,22	0°/53-93	—	10-14°/193	0°/900-1300	14-18°/2200	21-25°/5500	a r
Audi 80 1,3 L (55 PS)	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 ¹	0,7 ± 0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,4 (-0,1)	44-50	400-530	0,22	0°/133-173	—	8-12°/226-233	0°/1100-1300	—	28-32°/4000	a v
Audi 80 S; 80 LS 1,6 I	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ²	0,6 ± 0,7	1,8-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,4 (-0,1)	44-50	400-530	0,22	0°/266-326	—	11-15°/460	0°/1050-1400	—	18-22°/3000	a v
Audi 80 GL 1,6 I	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ²	0,6 ± 0,7	1,8-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,4 (-0,1)	44-50	400-530	0,22	0°/266-326	—	11-15°/460	0°/1050-1400	—	18-22°/3000	a v
Audi 80 GTE 1,6 I	Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ³	0,7 ± 0,1	1,8-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,40	44-50	400-530	0,22	0°/266-326	—	11-15°/460	0°/1050-1400	—	26-30°/5500	a v
Audi 100 L 1,6 I	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3/7 A ²	0,7 ± 0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,40	47 ± 3 ¹²	400-530	0,22	0°/246-326 ⁵	—	11-15°/460 ⁵	0°/1050-1400	10-14°/2000	18-22°/3000	a v
Audi 100 LS 2,0 I	Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ³	0,7 ± 0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9 ± 5%	0,40	47 ± 3 ¹²	400-530	0,22	0°/93-133	—	12-16°/240-253	0°/1000-1250	20-26°/3500	23-28°/3800	a v
Audi 100 GL 2,2 I (5 E)	Bo W 200 T 30/Be 200/14/3 A ³	0,7 ± 0,1	0,95-1,4	5500-8000	0,9 ± 5%	—	—	—	—	0°/173-253 ¹⁷	—	8-12°/353-373 ¹⁷	0°/900	9-13°/2500	12-17°/6000	g v
Audi 100 GL 2,2 I (5 S)	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A	0,7 ± 0,1	0,95	5500-8000	0,9 ± 5%	—	43-65	—	—	0°/180-260	—	15-19°/420-460	0°/950	18-21°/2600	31-35°/6000	g v
BMW 316	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	2,9-3,4	9500-13 500	—	≥ 0,35	59-65	500-630	0,18-0,22	-/144-224 ¹⁹	—	14°/320-347 ¹⁹	0°/1000	—	43 ± 3°/4500	a v
318; 318 A	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	2,9-3,4	9500-13 500	—	≥ 0,35	59-65	500-630	0,18-0,22	-/144-224 ¹⁹	—	14°/320-347 ¹⁹	0°/1000	—	44 ± 3°/4200	a v
320; 320 A	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	2,9-3,4	9500-13 500	—	≥ 0,35	59-65	500-630	0,18-0,22	-/144-224 ¹⁹	—	14°/320-347 ¹⁹	0°/1000	—	44 ± 3°/4200	a v
320 i	Bo W 200 T 30/Be 200/14/3 A ²	0,6 ± 0,1	2,9-3,4	9500-13 500	—	≥ 0,35	59-65	500-630	0,18-0,22	-/153-220 ²¹	—	14°/320-347 ²¹	0°/1000	—	38 ± 3°/4500	a v
320 i USA; 320 iA USA (Anatomic)	Bo W 145 T 30/Ch N 10 Y	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,85-0,95	≥ 0,35	59-65	500-630	0,18-0,22	-/93-133	—	16°/227-280	0°/1000	—	34 ± 4°/4000	a v
320/6; 320/6 A	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,9 ± 0,05	≥ 0,35	35-41	500-630	0,18-0,22	-/24	—	24	0°/1000	—	30-36°/3500	b v
323 i; 323 iA	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A	0,6 ± 0,1	0,4	7500-11 500	0,4-0,6	—	—	—	—	-/25	—	25	0°/1000	—	27-36°/3500	b v
518	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ¹⁸	0,6 ± 0,1	2,9-3,4 ¹¹	9500-13 500	—	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/144-224 ¹⁹	—	14°/320-347 ¹⁹	0°/800	—	44 ± 2°/4500	a v
520	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	2,9-3,4 ¹¹	9500-13 500	—	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/144-224 ¹⁹	—	14°/320-347 ¹⁹	0°/800 ⁸	—	36 ± 3°/4000 ⁸	a v
520 A (Automatic)	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	2,9-3,4 ¹¹	9500-13 400	—	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/144-224 ¹⁹	—	14°/320-347 ¹⁹	0°/800 ⁸	—	36 ± 3°/4000 ⁸	a v
520 i	Bo W 200 T 30/Be 200/14/3 A ^{15 2}	0,6 ± 0,1	2,9-3,4 ¹¹	9500-13 400	—	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/153-220 ²¹	—	14°/320-347 ²¹	0°/1000	—	36 ± 3°/4500	a v
520/6; 520/6 A	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,9 ± 0,05	≥ 0,35	35-41	500-630	0,18-0,22	-/26	—	26	0°/1000	—	30-36°/3500	b
525; 525 A (Automatic)	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,85-0,95	0,35-0,40	35-41	500-630	0,18-0,22	-/153-207 ²²	—	14°/347-373 ²²	0°/1000	—	40 ± 3°/3500	b v
528; 528 A	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,85-0,95	0,35-0,40	35-41	500-630	0,18-0,22	-/153-207 ²²	—	14°/347-373 ²²	0°/1000	—	36 ± 3°/3500	b v
530 i; 530 iA (USA)	Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,85-0,95	0,35-0,40	35-41	500-630	0,15-0,20	-/107-160	—	13-15°/320	0°/750	—	13 ± 2°/2300	b v
630 CS Coupé; CSA Coupé Automatic	Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ⁴	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,85-0,95	0,35-0,40	35-41	500-630	—	-/153-207 ²²	—	14°/153-207 ²²	0°/1000	—	36 ± 3°/3500	b v
633 CSI; Coupé; CSI Coupé Automatic	Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ⁴	0,6 ± 0,1	0,35-0,45	7500-11 500	—	kontaktklos	—	500-630	—	-/7	—	7	0°/1000	—	30 ± 3°/4500	b v
630 CSI USA Coupé; CSI USA Coupé Automatic	Bo W 175 T 30/Ch N 10 Y	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,85-0,95	≥ 0,35	35-41	500-630	0,18-0,22	-/107-160 ^{23/13}	—	15 ± 2°/333-340 ^{23/13}	0°/1000	—	29 ± 3°/3000 ^{23/13}	b v
728; 728 A	Bo W 175 T 30/Be RS 35 145-175	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,9 ± 0,05	≥ 0,35	35-41	500-630	0,18-0,22	-/27	—	27	0°/1000	—	33-39°/3500	b v
730; 730 A	Bo W 175 T 30/Be RS 35 145-175	0,6 ± 0,1	1,7-2,1	11 500-15 500	0,9 ± 0,05	≥ 0,35	35-41	500-630	0,18-0,22	-/27	—	27	0°/1000	—	33-39°/3500	b v
733 i; 733 iA	Bo W 175 T 30/Be RS 35 145-175	0,6 ± 0,1	0,4	7500-11 500	0,4-0,6	—	—	—	—	-/28	—	28	0°/1000	—	27-33°/4500	b v
Ford Fiesta 11	Mo AGRF 22	0,75	0,95-1,6	5000-9300	—	0,4-0,5	48-52	—	0,18-0,26	0°/67	—	12-18°/333	0°/1000	10-14°/2000	20 1/2-24 1/2°/5000	c r
Fiesta 1,1 I	Mo AGRF 22	0,75	0,95-1,6	5000-9300	—	0,4-0,5	48-52	—	0,18-0,26	0°/120	—	18-24°/353	0°/1000	8-12°/2000	24 1/2-28 1/2°/4700	c r
Fiesta 1,3 I	Mo AGR 22	0,75	0,95-1,6	5000-9300	—	0,4-0,5	48-52	—	0,18-0,26	0°/68	—	12-18°/372	0°/1000	16 1/2-20 1/2°/2000	24 1/2-28 1/2°/4000	c r
Escort 1100	Mo AGR 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50 ± 2	510-824	0,21-0,25	-/100°/101	8-14°/295	18-24°/508	-/100°/1000	8-12°/2000	24 1/2-28 1/2°/5000	c v
Escort 1300; Escort 1300 L	Mo AGR 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50 ± 2	482-595	0,21-0,25	0°/68	8-14°/237	12-18°/372	0°/1000	10-14°/2000	22 1/2-26 1/2°/5000	c v
Escort 1300 GL	Mo AGR 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50 ± 2	510-824	0,21-0,25	0°/68	7-14°/237	12-18°/372	0°/1000	16-20°/2000	24 1/2-28 1/2°/4000	c v
Escort 1600 Sport	Mo AG 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50 ± 2	480-570	0,21-0,25	0°/101	9-15°/237	10-16°/305	0°/1000	12-16°/2000	21 1/2-25 1/2°/4000	c v
Escort RS 2000	Mo BF 32	0,60-0,70	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	38-40	430-530	0,21-0,25	—	—	—	—	—	—	c v
Capri III 1600 L/GL	Mo BF 22	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50 ± 2	500-630	0,21-0,25	0°/68	—	9-13°/273	0°/1050	10°/3000-3800	26-30°/5500	a v r
Capri III 2000 GL/S	Mo AG 22	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50 ± 2	500-630	0,21-0,25	0°/100-167	—	8-12°/338	0°/900	10°/2400-3000	24-28°/5000	a v
Capri III 2300 S/2300 Ghia	Mo AGR 22	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,3-0,4	38 ± 2	500-630	0,19-0,26	0°/93	—	8-12°/237	0°/900	10°/3000-4200	21-25°/5000	d v r
Taurus 1300	Mo BF 32	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50 ± 2	500-630	0,19-0,26	0°/133-169	—	14-18°/306	0°/950-1050	15°/1750-2050	29-33°/5000	a v
Taurus 1600; 1600 L	Mo BF 32	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50 ± 2	500-630	0,21-0,25	0°/68	—	6-1				

Merk en model	Carburator											Carburatortest					Brandstofpomp		Brandstofinspuiting							
	merk en type Mot = Motorcraft So = Solex St = Stromberg We = Weber Ze = Zenith	aantal	venturi	hoofdsproeier	compensatiesproeier (remlicht)	stationair benzinesproeier	stationair luchtsproeier	stationair benzinesproeier	acceleratie pompsproeier	Acceleratie pomp opborst per 10 slagen in cm	startsproeier of vlotternaalddoorlaat diameter	vlotterniveau afzichtsval tot vlotter (mm)	Inhoud vlotterkamer (just afgesteld) in cm ³	Verbruik per carburator onbelast ± 10%		Luchtdoorstromings waarde (pollux)		merk en type APb = Bosch Be = Berch Pb = Pierburg Se = Solex	pompsdruk (bar bij 1/min.)	merk en type	inspuitpomp	versluiser	inspuitdruk (bar bij 1/min.)	inspuitpomp		
														Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min. l/uur	Bij 3000 omw./min. l/uur	Bij 5000 omw./min. l/uur								Gaslek opening bij gesloten chokeklep	Stationair toerental 1 trap/2 trap
Audi-NSU Audi 50 LS	So 31 PICT-5	1	25,5	x 127,5	100 Z	g 50	100		10,8±0,15	9	1,5	20-22	80	0,70	1,10	2,50	4,50	X 245	N 120	Pb	-	-	-	-	-	-
Audi 50 GL	So 31 PICT-5	1	25,5	x 127,5	100 Z	g 50	100		10,9±0,15	9	1,5	20-22	80	0,65	1,05	2,25	4,25	X 245	N 120	Pb	-	-	-	-	-	-
Audi 80 1.3 L (55 PS)	So 30-35 POSIT	1	27	x 137,5	110	g 50	180		10,7±0,15	7-8	1,75	13-15	45	1,05	1,50	2,50	5,00	X 340	N 380	Pb	-	-	-	-	-	-
Audi 80 S; 80 LS 1.6 I	So 35 POSIT	1	27	x 140	100	g 50	180		10,7±0,15	7	1,75	13-15	45	1,20	1,50	2,50	4,90	-	N 380	Pb	-	-	-	-	-	-
Audi 80 GL 1.6 I	So 2 B 2	1	24/28	x 117,5 x 125	135/92,5	42,5	52,5/135/40/125		10,9±0,15	9	1,75	16,5	45	0,90	1,70	3,40	6,50	X 260	N 330/N 80	Pb	-	-	-	-	-	-
Audi 80 GTE 1.6 I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo K-Jetronic	-	-	-	-	-	
Audi 100 L 1.6 I	Ze 2 B 2	1	24/28	x 117,5 x 125	135/92,5	52,5	135		11,3±0,15 ²	2,0	2,0	128±0,5/130±0,5	52	0,90	1,40	3,10	6,80	-	N 250/K 150	Bo Stössel	-	-	-	-	-	-
Audi 100 LS 2.0 I	Ze 2 B 3	1	24/28	125/142,5	140/92,5	-	-		11,8±0,2	2,0/2,0	2,0	128±0,5/130±0,5	52	1,05	2,10	4,10	7,50	-	N 260/K 180	Bo Stössel	-	-	-	-	-	-
Audi 100 GL 2.2 I (5 E)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo K-Jetronic	-	-	-	-	-	-
Audi 100 GL 2.2 I (5 S)	Ze 2 B 2	1	24/28	x 120/x 127,5	135/115	42,5	45/40		-	15	2,0	128±1/130±1	52	-	-	-	-	-	-	Bo Stössel	-	-	-	-	-	-
BMW 316	So DIDTA 32/32	1	22/25	x 112,5/x 107,5	150/70	45 ²¹	-/100		0,8/2,2 ²²	10	2,0	15,5-17,5 ¹¹	45	1,10	1,70	3,40	6,50	Y 120	N 250/K 250	Pb PE 15615	-	-	-	-	-	-
318; 318 A	So DIDTA 32/32	1	23/27	x 117,5 ¹³ /x 110	140 ¹⁷ /80	45 ²¹	-/100		0,8/2,2 ²²	10	2,0	15,5-17,5 ¹¹	45	1,05	1,60	3,20	6,20	Y 120	N 250/K 250	Pb PE 15615	-	-	-	-	-	-
320; 320 A	So DIDTA 32/32	1	24/27	x 122,5 ¹⁵ /x 115	135 ¹⁶ /70	47,5 ²¹	-/100		0,8/2,2 ²²	10	2,0	15,5-17,5 ¹¹	45	1,10	1,60	3,00	6,70	Y 120	N 250/K 250	Pb PE 15615	-	-	-	-	-	-
320 i	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
320 i USA; 320 iA (USA (Anatomic)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
320/6, 320/6 A	So 4 A 1	1	20/54	x 97,5	90	42,5	110		3,2/4,0 ³	5	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb PE	-	-	-	-	-	-
323 i, 323 iA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
518	So DIDTA 32/32	1	23/27	x 117,5/x 110	140/80	45	100		1,3 ²²	10	2,0	15,5-17,5 ¹¹	52	1,00	2,40	5,00	9,50	X 245	N 390	Pb PE 15615 ¹⁸	-	-	-	-	-	-
520	St 175 COET	2	-	St 175 COET	St 175 COET	50/115 ¹²	45		2,48±0,30 ¹	-	1,75	17±0,5	60	0,45/0,70	0,70/0,95	1,80	4,00	-	N 190	Pb PE 15615 ¹⁸	-	-	-	-	-	-
520 A (Automatic)	St 175 COET	2	-	St 175 COET	St 175 COET	50/115 ¹²	45		2,48±0,30 ¹	-	1,75	17±0,5	60	0,45/0,70	0,70/0,95	1,80	4,00	-	N 190	Pb PE 15615 ¹⁸	-	-	-	-	-	-
520 i	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
520/6, 520/6 A	So 4 A 1	1	20/54	x 97,5	90	42,5	110		3,2/4,0 ³	5	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb PE	-	-	-	-	-	-
525, 525 A (Automatic)	So 4 A 1	1	20/54	x 97,5	2,1/3,7	42,5 ²¹	-		6	3,0	-	-	92	0,60	1,20	2,00	4,00	Y 310	N 210/K 120	Pb PE 20138	-	-	-	-	-	-
528, 528 A	So 4 A 1	1	20/54	97,5	2,1/3,7	42,5 ²¹	-		6	3,0	-	-	92	0,65	1,60	2,50	4,50	Y 350	N 225/K 110	Pb PE 20138	-	-	-	-	-	-
530 i, 530 iA (USA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
630 CS Coupé; CSA Coupé Automatic	So 4 A 1	1	20/54	97,5/Nadel B 3	2,1/3,7	42,5	115		6-9	3,0	-	7±14 ⁴	50	1,65	3,00	6,00	12,00	-	-	Pb PE 20266	-	-	-	-	-	-
633 CSI; Coupé; CSI Coupé Automatic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
630 CSI USA Coupé; CSiA Coupé Automatic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
728, 728 A	So 4 A 1	1	20/54	x 97,5	-	42,5	115		3,2/4,2 ³	7	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb PE	-	-	-	-	-	-
730, 730 A	So 4 A 1	1	20/54	x 97,5	-	42,5	115		3,2/4,2 ³	7	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb PE	-	-	-	-	-	-
733 i, 733 iA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	-	-	-	-	-
Ford Fiesta 1.1	Mot KBA	1	▲	112	▲	▲	191400		2,0	-	3,0	29,0	60	0,60	1,10	2,50	5,00	Y 190	N 270	Ford	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.1 i	Mot KFA	1	▲	122	▲	▲	191500		2,0	-	3,0	31,0	60	0,65	1,20	2,70	5,50	Y 190	N 290	Ford	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.3 i	We 32 D GV 15	1	22/22	107/105	230/165	50/55	-		-	-	-	36±0,5	35	0,75	1,20	2,50	5,10	X 330	K 190	Ford	-	-	-	-	-	-
Escort 1100	Mot C-7 AH-A	1	24	117	140	55	105/60		45	6	2,0	-	60	0,85	1,50	2,50	5,50	X 245	N 310	Ford	-	-	-	-	-	-
Escort 1300, Escort 1300 L	Mot C-7 AH-B	1	25	122 (117)	180	55	105/85		45	6	2,0	-	60	0,70	1,40	2,90	6,00	-	N 330	Ford	-	-	-	-	-	-
Escort 1300 GL	We DGF-HA	1	23/24	120/105	180/180	55/50	150/70		55	11	2,0	-	35	0,70	1,50	2,70	5,50	X 240	/K 190	Ford	-	-	-	-	-	-
Escort 1600 Sport	We 32/36 DGV	1	23/24	120/115	-	-	-		16	2,0	-	-	34	1,10	1,60	3,75	7,20	X 280	/K 170	Ford	-	-	-	-	-	-
Escort RS 2000	We	2	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Capri III 1600 L/GL	Mot	1	27	135	140	80	110/100		55	7	2,0	-	60	0,80	1,60	3,40	6,80	-	N 340	Mech.	-	-	-	-	-	-
Capri III 2000 GL/S	So 32/32 EEIT	1	23/23	115/115	160	40	155		40	10	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	Ford	-	-	-	-	-	-
Capri III 2300 S/2300 Ghia	So EEIT 35	1	25/25	130/130	200/200	40/40	155/155		45/45	15	2,0	-	70	1,20	2,00	4,50	9,30	-	N 320/N 320	Mech.	-	-	-	-	-	-
Taurus 1300	Mot 71 HW 95 10 AA	1	25	122 (127)	180	60	100/80		45	6	2,0	-	60	0,70	1,40	2,90	6,00	X 230	N 310	Ford	-	-	-	-	-	-
Taurus 1600, 1600 L	Mot 75 HF 9510 KKA	1	27	135	140	80	110/100		55	7	2,0	-	60	0,80	1,60	3,40	6,80	X 250	N 330	Mech.	-	-	-	-	-	-
Taurus 1600 L, 1600 GL	Mot 71 HW 95 10 AGA	1	27	135	140	80	110/100		55	8	2,0	-	60	0,80	1,60	3,40	6,80	X 250	N 340	Ford	-	-	-	-	-	-
Taurus 2000 L, GL V-6	So 32/32 EEIT	1	23/23	115/115	160	40	155		40	10	2,5	-	70	1,00	1,90	4,20	9,00	-	N 320/N 320	Ford	-	-	-	-	-	-
Taurus 2000 L, GL, Ghia, S R4	We 32/36 DGA V	1	26/27	135/127	170/125	60/50	170/70		50	15	2,0	-	34	1,00	1,80	4,10	9,00	X 280	N 300/K 150	Mech.	-	-	-	-	-	-
Taurus 2300 GLX; Ghia, S	So 35 EEIT	1	25/25	130/130	200	40	155		45	15	2,0	-	70	1,20	2,00	4,50	9,30	-	N 340/N 340	Mech.	-	-	-	-	-	-
Granada 1.7	So 32 TDID	1	23/24	122,5/140	135/145	42,5	135/100		45	12	2,0	-	47	0,70	1,50	3,50	7,50	-	N 300/K 100	Mech.	-	-	-	-	-	-
Granada 2.0 i	So 32/32 EEIT	1	23/23	115/115	160	40	155		40	10	2,5	-	70	1,00	1,90	4,20	9,00	-	N 320/N 320	Ford	-	-	-	-	-	-
Granada 2300 L, 2300 GL	So 35 EEIT	1	25/25	130/130	200	40	155		45	15	2,0	-	70	1,20	2,00	4,50	9,30	-	N 320/N 320	Mech.	-	-	-	-	-	-
Granada 2.8	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Granda 2.8 i	-																									

Duitse Democratische Republiek

Trabant 601	BVF 28 HB 2-8	1	23	115	—	45	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wartburg 353 W, Tourist-Kombi	BVF 40 F1-II	1	30	125	220	90	150	—	—	1,8	12,5±0,3	—	—	—	—	—	—	—	BVF 60 PP 1-1	—	—	—

1 Inspuit hoeveelheid in cm³ per slag

2 Alleen mechanische bak: autom. bak = 0,90 ± 0,15 ccm

3 Chokelepleet in mm

4 In het midden gemeten (niveau-benzine)

5 Naald sproeier

6 Sproeier type

7 Inspuitklep - Openingsdruk

8 Messingvlotter; plastic vlotter 35,3 ± 0,5

9 Bosch L «Jetronica»

10 Bosch K «Jetronica»

11 Systeem tot reguleren van de vlotter

12 Extra stationaire benzinesproeier = 50

Extra stationaire luchtsproeier = 115

13 Autom. modellen = X 115

14 Vlotter hangend/tegen de naald aanliggend

15 Autom. modellen = X 120

16 Of Delco EIEP 66351

17 Autom. modellen = 135

18 Autom. modellen = 130

19 Versneld stationair toerental

20 Bosch 0280 150 151

Merk en model	Electrische uitrusting															
	batterij		startmotor					dynamo					regelaar			
	spanning (V)	capaciteit (Ah)	merk en type Bo = Bosch Fe = Femsal Lu = Lucas	onbelaste meting		toerental omw./min.	belaste meting			merk en type Bo = Bosch Lu = Lucas	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgegeven spanning (V/A)
stroom (A)				spanning (V)	stroom (A)		spanning (V)	koppel (Nm) of vermogen (kW)								
Audi-NSU Audi 50 LS	12	36	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo K1	35/14	G 6000	0,26 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 50 GL	12	36	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo K1	35/14	G 8000	0,26 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 80 1,3 L (55 PS)	12	36	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo K1	35/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 80 S: 80 LS 1,6 l	12	36	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo K1	35/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 80 GL 1,6 l	12	45	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo K1	55/14	G 8000	0,14 ±10%	3,4 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 80 GTE 1,6 l	12	45	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo K1	55/14	G 8000	0,14 ±10%	3,4 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 100 L 1,6 l	12	45/54	Bosch EF 0,8 kW	54	11,4	>7500	400 ¹²	7,8	0,74	A Bo/Mo	55/14	G 8000	0,14 ±10%	3,4 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 100 LS 2,0 l	12	54/83	Bosch GF 1,1 kW	60	12,0	>8000	500 ¹²	6,0	1,1	A Bo K1	55/14	G 8000	0,14 ±10%	3,4 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 100 GL 2,2 l (5 E)	12	83	Bosch 1,1 kW	60	12,0	>8000	500 ¹²	6,0	1,1	A Bo K1	65/14	G 8000	0,1 ±10%	2,8 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
Audi 100 GL 2,2 l (5 S)	12	83	Bosch GF 1,1 kW	60	12,0	>8000	500 ¹²	6,0	1,1	A Bo K1	65/14	G 8000	0,1 ±10%	2,8 ±10%	-	13,7-14,5/5-7 ⁴
BMW 316	12	36	Bosch EF → 12 V 0,6 kW	35-55	11,5	6500-8500	175/340 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,6	A Bo K1	45/14	G 8000 ²	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
318; 318 A	12	36	Bosch EF → 12 V 0,6 kW	35-55	11,5	6500-8500	175/340 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,6	A Bo K1	45/14	G 8000 ²	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
320; 320 A	12	44	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,7	A Bo K1	45/14	G 8000 ²	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
320 i	12	44	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,7	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
320 i USA; 320 iA USA (Anatomic)	12	55	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,7	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
320/6; 320/6 A	12	44	Bosch GF → 12 V 1,1 kW	40	11,5	10 000	300/350	9,8/8 ⁸	1,1	A Bo	65/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,7-14,5
323 i; 323 iA	12	55	Bosch GF → 12 V 1,1 kW	40	11,5	10 000	300/350	9,8/8 ⁸	1,1	A Bo	65/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,7-14,5
518	12	36	Bosch EF → 12 V 0,6 kW	35-55	11,5	6500-8500	175/340 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,6	A Bo K1	45/14	G 8000 ⁹	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
520	12	44 ¹⁶	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,7	A Bo K1	45/14	G 8000 ⁹	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
520 A (Automatic)	12	44 ¹⁶	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,7	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
520 i	12	44 ¹⁶	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,6/7,7 ⁸	0,7	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
520/6; 520/6 A	12	44	Bosch GF → 12 V 1,1 kW	40	11,5	10 000	300/350	9,8/8 ⁸	1,1	A Bo	65/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,7-14,5
525; 525 A (Automatic)	12	55	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,8/8,0 ⁸	0,7	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
528; 528 A	12	55	Bosch GF → 12 V 0,7 kW	-	-	-	210/380 ¹³	9,8/8,0 ⁸	0,7	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
530 i; 530 iA (USA)	12	55	Bosch GF → 12 V 0,9 kW	-	-	-	270/540 ¹³	9,1/6,8 ⁸	0,9	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
630 CS Coupé; CSA Coupé Automatic	12	66	Bosch GF → 12 V 1,3 kW	-	-	-	270/540 ¹³	9,1/6,8 ⁸	1,3	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
633 CSI; Coupé; CSI Coupé Automatic	12	68	Bosch GF → 12 V 1,3 kW	-	-	-	270/540 ¹³	9,1/6,8 ⁸	1,3	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
630 CSI USA Coupé; CSIa Coupé Automatic	12	55	Bosch GF → 12 V 1,3 kW	-	-	-	270/540 ¹³	9,1/6,8 ⁸	1,3	A Bo K1	65/14	G 8000 ¹	0,14	3,4 ±10%	-	13,9-14,8/28-30
728; 728 A	12	66	Bosch GF → 12 V 1 kW	35	11,5	13 000	340/550	9,1/7 ⁸	1,0	A Bo	55/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,7-14,5
730; 730 A	12	55	Bosch GF → 12 V 1,3 kW	48	11,5	13 000	340/550	9,1/7 ⁸	1,3	A Bo	65/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,7-14,5
733 i; 733 iA	12	66	Bosch GF → 12 V 1,3 kW	48	11,5	13 000	340/550	9,1/7 ⁸	1,3	A Bo	65/14	G 8000 ¹⁰	0,14	3,4 ±10%	-	13,7-14,5
Ford Fiesta 1 l	12	35/43	Bo 0,4 kW; Fe MOA 12-10, Lu M35J	25-40	11,8	-	305/320 ¹²	8,5	0,4	A Bo GI/K1 ⁸	28/14; 45/14	G 8000	0,2/0,1	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Fiesta 1,1 l	12	35/43	Bo 0,5 kW; Fe MOA 12-10, Lu M35J	30-50	11,8	-	305/320 ¹²	8,5	0,5	A Lu 17/18 ACR ⁷	35/14; 45/14	G 8000	0,133/0,092	3,25 ±5%	-	14,2-14,6/3-7
Fiesta 1,3 l	12	35/43	Bo EF	30-50	11,8	-	355 ¹²	8,5	0,5	A Bo	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1100	12	44	Bosch EF	30-50	11,8	-	355 ¹²	8,5	0,5	A Bo GI	45/14	G 8000 ¹⁴	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1300; Escort 1300 L	12	44/55 ³	Bosch EF	30-50	11,8	-	355 ¹²	8,5	0,5	A Bo K1	45/14 55/14	G 8000 ¹⁴	0,13 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1300 GL	12	44	Bosch EF	30-50	11,8	-	355 ¹²	8,5	0,5	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁴	0,13 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1600 Sport	12	44/55 ³	Bosch EF	30-50	11,8	-	355 ¹²	8,5	0,5	A Bo K1	55/14	G 8000 ¹⁴	0,01 ±0,007	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort RS 2000	12	55	Lu 5 M 90	65	11,8	-	370 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	55/14	G 8000	0,13 ±10%	4,0 ±10%	-	13,7-14,5/3-7
Capri III 1600 L/GL	12	44/55 ³	Bosch EF	45	11,5-12	-	330 ¹²	8,0	0,5	A Bo K1	45/14	G 8000	0,13 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/25
Capri III 2000 GL/S	12	55/66	Bosch EF	45	11,5-12	-	340 ¹²	8,0	0,8	A Bo K1	55/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/25
Capri III 2300 S/2300 Ghia	12	55/66 ¹¹	Bosch GF	54	11,5-12	-	440 ¹²	7,5	0,8	A Bo K1	55/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/25
Taunus 1300	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 1600; 1600 L	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 1600 L; 1600 GL	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 2000 L; GL V-6	12	55	Bosch EF	45	12	-	340 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 2000 L; GL; Ghia; S R4	12	55	Bosch EF	45	12	-	340 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 2300 GXL; Ghia; S	12	55	Bosch EF	54	11,5	-	340 ¹²	7,0	0,8	A Bo K1	45/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	-	13,9-14,8/28
Granada 1,7	12	44/55 ³	Bosch EF	48	11,5	-	340 ¹²	8,0	0,6	A Bo K1	55/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 2,0 l	12	55/66 ¹¹	Bosch EF	45	12	-	340 ¹²	8,0	0,8	A Bo K1	55/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 2300 L; 2300 GL	12	55/66 ¹¹	Bosch GF	54	11,5	-	440 ¹²	7,5	0,8	A Bo K1	55/14	G 8000	0,20 ±10%	4,0 ±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 2,8	12	55/66	Bosch JF	95	12	-	1350 ¹²	7,0	2,0	A Bo N1	70/13,5	G 8000	0,05 ±10%	2,8 ±10%	-	13,7-14,6/3-7
Granada 2,8 i	12	55/66	Bosch JF	95	12	-	1350 ¹²	7,0	2,0	A Bo N1	70/13,5	G 8000	0,05 ±10%	2,8 ±10%	-	13,7-14,6/3-7

Duitse Demokratische Republiek

Trabant 601	6	56 ⁵	FER 8201/6/3	-	-	-	230	4	-	ELMO 8001.11	-	3000	-	-	7,2-7,7	6,9-7,3/36
Wartburg 353 W; Tourist-Kombi	12	42	AKA AL 0,8/12 R-82,5	80	11,6	-	200	10,6	0,6	A AKA 80 423/2	42/14	G 7000 ¹⁵	-	-	14,4-15,0	13-13,8/18

¹ Laadstroom begin bij 1060/min² Laadstroom begin bij 1250/min³ Met automaat = 55 Amp. uur⁴ Bij 25°C ± 3°C⁵ Of 84 Amp. uur⁶ Of Femsal ALT - 12 N 32 A/14 V:

Stator weerstand = 0,173 Ω,

rotor weerstand = 4,0 Ω,

afgegeven spanning = 13,7-14,4 V

⁷ Of Femsal ALS - 12 N 45 A/14 V:

stator weerstand = 0,09 Ω, rotor weerstand = 4,5 Ω,

afgegeven spanning = 13,7-14,5 V

⁸ Spanning bij max. vermogen/max. koppel⁹ Laadstroom begin bij 1150/min¹⁰ Laadstroom begin bij 1000/min¹¹ Met automaat = 66 Amp. uur¹² Bij geblokkeerd startmotor¹³ Spanning bij max. vermogen/max. koppel¹⁴ Laadstroom begin bij 455/min (motor)¹⁵ Laadstroom begin bij 660/min (motor)¹⁶ Of 55 Amp. uur

■ Ook viercilindertijdmotor «R 4 OHC» als

Taunus 2000 L

Merk en model	Vulhoeveelheid in liters						Koeling		Wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen					Banden		Remmen		remwielstof (1)		
	motorolie m = met filter o = zonder filter	versnellingsbak/ wisselmontage/ totaal vulning	automatische bak	voorassolie	achterassolie	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine	koelsysteeminhoud m = met kachet o = zonder kachet	overdruk in het koelsysteem (bar)	thermostaat opent bij s = zomer w = winter (°C)	naaspoor (caster)	wielvlucht (camber)	toespoor (toe-in) (mm)	dwaarschelling fussepen (KPI)	sparing in de bocht moethoek 20°	bandenmaat	bandenspanning (bar)	toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.)	remwielstof		
Audi-NSU Audi 50 LS	3,5 m	2,35	-	-	-	36	5 m	1,15	85	L 2°21'±30'	L 0°18,8'±30'	L -2,1 bis +1,8	-	-	135 SR 13	1,6	18-2,0	7,0	181,0	
Audi 50 GL	3,5 m	2,35	-	-	-	36	5 m	1,15	85	L 2°21'±20'	L 0°18,8'±30'	L -2,1 bis +1,8	-	-	135 SR 13	1,6	18-2,0	7,0	181,0	
Audi 80 1,3 L (55 PS)	3,5 m	2,0 ¹	-	-	-	45 N	6,2 m	1,2	80	B ² 21'±30'	B ² 0°±30' ³	B ² 0...-2°	-	20°	155 SR 13/155x13	1,7	8,5	181,0	0,40	
Audi 80 S; 80 LS 1,6 l	3,5 m	2,0 ¹	3,0/6	-	-	45 S	6,2 m	1,2	80	B ² 21'±30'	B ² 0°±30'	B ² 0...-2°	-	20°	155 SR 13/155x13	1,7	8,5	181,0	0,40	
Audi 80 GL 1,6 l	3,5 m	2,0 ¹	3,0/6	-	-	45 S	6,2 m	1,2	80	B ² 21'±30'	B ² 0°±30'	B ² 0...-2°	-	20°	155 SR 13	1,7	8,5	181,0	0,40	
Audi 80 GTE 1,6 l	4,5 m	1,8 ¹	-	-	-	45 S	6,2 m	0,9	83	B ² 21'±30'	B ² 0°±30'	0-2 neg.	-	20°	165 SR 14	1,8	9,0	201	0,40	
Audi 100 L 1,6 l	4,5 m	2,0 ¹	-	-	-	60 N	7,0 m	1,2	80	L-5°±40'	L-30°±30'	L +0,5 bis -1,1	-1°40'±30'	-1°40'±30'	165 SR 14/165/70 SR 14	2,0/1,9	2,0/1,9	11,5	201	0,50
Audi 100 LS 2,0 l	5,0 m	2,0 ¹	-	-	-	60 S	7,0 m	1,2	80	L-5°±40'	L-30°±30'	L +0,5 bis -1,1	-1°40'±30'	-1°40'±30'	165 SR 14/165/70 SR 14	2,0/1,9	2,0/1,9	11,5	201	0,50
Audi 100 GL 2,2 l (5 E)	5,0 m	2,0 ¹	30/6	-	-	60 S	8,1 m	1,2	80	L-5°±40'	L-30°±30'	L +0,5 bis -1,1	-1°40'±30'	-1°40'±30'	185/70 HR 14	1,9	20,5	231	0,50	
Audi 100 GL 2,2 l (5 S)	5,0 m	2,0 ¹	30/6	-	-	60 A	8,1 m	1,2	80	L-5°±40'	L-30°±30'	L +0,5 bis -1,1	-1°40'±30'	-1°40'±30'	185/70 HR 14	1,9	20,5	231	0,50	
BMW 316	4 ⁵	1,0	-	-	0,95	52 N	7 m	1,0+0,15-0,10	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
318; 318 A	4 ⁵	1,0	-	-	0,95	52 N	7 m	1,0+0,15-0,10	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
320; 320 A	4 ⁵	1,0	-	-	0,95	52 N	7 m	1,0+0,15-0,10	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
320 i	4 ⁵	1,0	-	-	0,95	52 S	7 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
320 i USA; 320 iA USA (Anatomic)	4 ⁵	1,0	-	-	0,95	52 S	7 m	1,0+0,15-0,10	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
320/6, 320/6 A	4,5 ⁵	1,0	-	-	0,95	58 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
323 i, 323 iA	4,5 ⁵	1,0	-	-	0,95	58 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
518	4 ⁵	1,0	-	-	1,5	70 N ²²	7,2 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
520	4 ⁵	1,0	-	-	1,5	70 S	7,2 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
520 A (Automatic)	4 ⁵	-	-	-	1,5	70 S	7,2 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
520 i	4 ⁵	1,0	-	-	1,5	70 S	7,2 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
520/6, 520/6 A	4,5 ⁵	1,0	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
525, 525 A (Automatic)	5 ⁷	1,1	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
528, 528 A	5 ⁷	1,1	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
530 i, 530 iA (USA)	5 ⁷	1,1	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
630 CS Coupé; CSA Coupé Automatic	5 ⁷	1,1	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
633 CSI; Coupé; CSI Coupé Automatic	5 ⁷	1,1	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
630 CSI USA Coupé; CSIA Coupé Automatic	5 ⁷	1,1	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 0°±30' ²¹	B ⁸ 1,5+/-0,5 ²⁵	B 10°54'±30° ⁹	41,2°	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	18,2/0	11,7	251	-
728, 728 A	5 ⁷	1,1	-	-	1,7	85 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30'	B ⁸ 0°±30'	B ⁸ 0,5+/-0,5	B 11°35'±30° ⁹	43°37'	195/70 HR 14	2,2-2,3	2,2-2,6	21,0	9	-
730, 730 A	5 ⁷	1,1	-	-	1,7	85 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30'	B ⁸ 0°±30'	B ⁸ 0,5+/-0,5	B 11°35'±30° ⁹	43°37'	205/70 HR 14	2,2-2,3	2,2-2,6	21,0	9	-
733 i, 733 iA	5 ⁷	1,1	-	-	1,7	85 S	12 m	1,0	80	B ⁸ 0°±30'	B ⁸ 0°±30'	B ⁸ 0,5+/-0,5	B 11°35'±30° ⁹	43°37'	205/70 HR 14	2,2-2,3	2,2-2,6	21,0	9	-
Ford Fiesta 1 l	3,55 m	2,8 ¹	-	-	-	34 N	5,8 m	0,91	85-89	L 0°15'±1°	L 1°49'	-2±1 neg.	13°48'	20°	145/155 SR 12	1,6-1,8	18-2,0	8,7	177,8	-
Fiesta 1,1 l	3,55 m	2,8 ¹	-	-	-	34 S	5,8 m	0,91	85-89	L 0°15'±1°	L 1°49'	-2±1 neg.	13°48'	20°	145/155 SR 12	1,6-1,8	18-2,0	8,7	177,8	-
Fiesta 1,3 l	3,55 m	2,8 ¹	-	-	-	34 S	5,8 m	0,91	85-89	L 0°15'±1°	L 1°49'	-2±1 neg.	13°48'	20°	145/155 SR 12	1,6-1,8	18-2,0	8,7	177,8	-
Escort 1100	3,25 m	0,9	-	-	0,9/1,1	41 N	5,0 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ¹¹	L 0°30° ¹¹	0,6	8°20'±30°	35°	6,00-12	1,7	20,32	9,00	203,2	0,52
Escort 1300, Escort 1300 L	3,25 m	0,9	6,5	-	0,9/1,1	41 N	5,0 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ¹¹	L 0°30° ¹¹	0,6	8°20'±30°	35°	155 SR 12	1,7	2,0	9,00	203,2	0,52
Escort 1300 GL	3,25 m	0,9	6,5	-	0,9/1,1	41 N	5,4 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ¹¹	L 0°30° ¹¹	0,6	8°20'±30°	35°	155 SR 12	1,7	2,0	9,00	228,6	0,52
Escort 1600 Sport	3,25 m	1,0	6,3	-	1,1	41 S	5,4 m	0,9-1,1	85-89	L 0°50'±30° ¹¹	L 1°30° ¹¹	0,5-7,0	8°50'	35°	155 SR 13/175/70 SR 13	1,5-1,7	1,7-2,5	9,00	228,6	0,50
Escort RS 2000	3,8 m	1,35	-	-	1,1	41 S	6,8 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ¹¹	L 1°30° ¹¹	0,5-7,0	8°50'	35°	175/70 HR 13	1,5-1,6	1,6-2,0	8	228,6	0,50
Capri III 1600 L/GL	3,75 m	1,45	6,5	-	1,1	58 S	5,8 m	0,9-1,1	85-89	L 0°45'±45°/30°	0°52'±45° ¹¹	0-6	8°±30'	20°	165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Capri III 2000 GL/S	4,25 m	1,45	6,5	-	1,1	58 S	6,9 m	0,9-1,1	84-88	L 0°45'±45°/30°	0°52'±45° ¹¹	0-6	8°±30'	20°	165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Capri III 2300 S/2300 Ghia	4,25 m	1,45	6,5	-	1,1	58 S	7,8 m	0,9-1,1	84-88	L 0°45'±45°/30°	0°52'±45° ¹¹	0-6	8°±30'	20°	165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Taunus 1300	3,75 m	0,85	-	-	1,1	54 S	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'±3°45'	L -0°9'±1°39'	1 neg.	3°57'	20°	6,00/165 SR 13 ¹⁷	1,7-1,9	1,7-2,1	10,0	203,2	0,425
Taunus 1600, 1600 L	3,75 m	1,35	6,8	-	1,1	54 N	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'±3°	L -0°9'±1°39'	1 neg.	3°57'	20°	165 SR 13	1,7-1,9	1,7-2,1	10,0	203,2	0,425
Taunus 1600 L, 1600 GL	3,75 m	1,35	6,8	-	1,1	54 S	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'±3°	L -0°9'±1°39'	1 neg.	3°57'	20°	6,45 S/165 SR 13	1,7-1,9	1,7-2,1	10,0	203,2	0,425
Taunus 2000 L, GL V-6	4,25 m	1,35	6,8	-	1,1	54 S	6,90 m	0,9-1,1	84-88	L 1°45'±3°	L -0°9'±1°39'	1 neg.	3°57'	20°	165 SR 13	1,7-1,9	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Taunus 2000 L, GL Ghia, S R4	3,75 m	1,35	6,8	-	1,1	54 S	6,10 m	0,9-1,1	88±1	L 1°45'±3°	L -0°9'±1°39'	1 neg.	3°57'	20°	165 SR 13 ¹⁶	1,7-1,9	1,7-1,9	11,4	228,6	0,425
Taunus 2000 GLX; Ghia, S	4,25 m	1,35	6,5	-	1,1	54 S	6,90 m	0,9-1,1	87±1	L 1°45'±3°	L -0°9'±1°39'	1 neg.	3°57'	20°	165 SR 13	1,7-1,9	1,7-1,9	11,4	228,6	0,425
Granada 1,7	3,75 m	1,66	7,0	-	1,95	66	6,0 m	0,9	89-93	L 1°30'±1°45'	0°24'±45° ²⁶	0-6 ²⁶	5°54'±30°	20°	6,45/1					

Merk en model	Motorgegevens							Kleppen										Afstelling					
	Motoraard Q = dwarsgepl. motor B = Boxermotor R = Lijnmotor V = V-motor	Cilinder- aantal	Boring (mm)	Slag (mm)	Cilinderinhoud (l)	Max. vermogen (kW bij 1/min) D = DIN, S = SAE	Kompressieverhouding :1	klepzetelhoek (°)		klepsteeldiameter (mm.)		Klepspel (mm.) K = koud, W = warm		Inlaetklep opent (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	Statisch ontsleutings- tijdstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontstekings-tijdstip met een astelamp (° bij 1/min) v = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	Stationair toerental v/d motor (1/min)	CO gehalte bij stationair toerental (Vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mbar)		
								inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat										
Motortype																							
Mercedes-Benz 200 D	OM 615.940	R-4	87,0	83,6	1,988	D 40/4200	21,0	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD	†S	-	-	900	-	-		
	M 115.938	R-4	87,0	83,6	1,988	D 69/4800	9,0	45	45	8,95-8,97	10,93-10,95	K 0,10/W 0,15	K 0,20/W 0,25	14°n	SD	†S	14°v	40°v/4500	SD	†S	800-900	1-2	-
	OM 615.941	R-4	87,0	92,4	2,197	D 44/4200	21,0	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD	†S	-	-	900	-	-		
	OM 616.912	R-4	91,0	92,4	2,404	D 48/4200	21,0	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD	†S	-	-	900	-	-		
	OM 617.912	R-5	91,0	92,4	3,005	D 59/4000	21,0	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD	†S	-	-	900	-	-		
	M 115.954	R-4	93,75	83,6	2,307	D 80/4800	9,0	45	45	8,95-8,97	10,93-10,95	K 0,10/W 0,15	K 0,20/W 0,25	14°n	SD	†S	14°v	40°v/4500 ²	SD	†S	800-900	1-2	-
	M 123.920	R-6	86,0	72,45	2,525	D 95/5500	8,7	45	45	8,955-8,97	10,93-10,95	K 0,10/W 0,15	K 0,20/W 0,25	15°n	SD	†S	8°v	32°v/4500 ²	SD	†S	800-900	0,5-1,5	-
	M 110.923	R-6	86,0	78,8	2,746	D 115/5500	9,0	45	45	8,95-8,97	10,94-10,96	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	7°n ⁶	SD	†S	5°v	28°v/4500 ²	SD	†S	800-900	0,5-1,5	-
	M 110.984	R-6	86,0	78,8	2,746	D 130/6000	9,0	45	45	8,95-8,97	10,94-10,96	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	7°n ⁶	SD	†S	10°v	32°v/3000 ²	SD	†S	750-850	0,5-1,5	-
	110.922	R-6	86,0	78,8	2,746	D 115/5500	9,0	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	7°n ⁶	LN-SD	S	5°v	28°v/4500 ²	SD	†S	800-900	0,5-1,5	-
M 110.985	R-6	86,0	78,8	2,746	D 130/6000	9,0	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	7°n ⁶	LN-SD	S	10°v	32°v/3000 ²	SD	†S	750-850	0,5-1,5	-	
350 SE/SLC/SL	116.985	V-8	92,0	65,8	3,499	D 151/5800	9,0	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	4°n	LN-SD	S	10°v	30°v/3000 ²	SD	†S	700-750	0,5-1,5	-
450 SE/450 SEL/SLC/SL	117.986	V-8	92,0	85,0	4,520	D 165/5000	8,8	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	6,5°n	LN-SD	S	10°v	30°v/3000 ²	SD	†S	700-750	0,5-1,5	-
450 SEL 6,9	M 100.985	V-8	107,0	95,0	6,834	D 210/4250	8,8	45	45	8,95-8,97	11,93-11,95	-	-	14°n	SD	†S	10°v	30°v/3000 ²	SD	†S	580-620	0,5-1,5	-
600	M 100.980	V-8	103,0	95,0	6,332	D 184/4000	9,0	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	24½°n	LN-SD	S	2°v	26°v/3000 ²	SD	†S	600	0,5-1,5	-
Opel Kadett S	10*	R-4	72,0	61,0	0,993	D 35/5800	8,8	44/45	44/45	7,00	7,00	W 0,15	W 0,25	39°v	KR	5°v	25-29°v/3400	KP	800-850	2,5-3,5	-		
	12*	R-4	79,0	61,0	1,196	D 40/5400	7,8	44/45	44/45	7,00	7,00	W 0,15	W 0,25	46°v	KR	5°v	25-29°v/3400	KP	800-850	2,5-3,5	-		
	Kadett Spec City; Ascona	12 S*	R-4	79,0	61,0	1,196	D 44/5400	9,0	45 ¹¹	45 ¹¹	7,00	7,00	W 0,15	W 0,25	46°v	KR	5°v	27-29°v/3400 ²	KP	800-850	3 ± ½	-	
	Kadett Ascona DL; Manta L	16 S*	R-4	85,0	69,8	1,584	D 55/5000	8,8	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850	1-3½	-	
	Ascona Spec, Manta Spec,	19*	R-4	93,0	69,8	1,897	D 65/4800	7,9	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2 + ½	-	
	Rekord E, Manta SR, Ascona Spec	19 S*	R-4	93,0	69,8	1,897	D 66/4800 ¹²	8,8	44-45	44-45	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	
	Rekord E, Manta SR, Ascona SR	20 S*	R-4	95,0	69,8	1,978	D 74/5400	9,0	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	32°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2 + ½	-	
	Rekord E, Kadett GT/E; Manta GT/E	20 E*	R-4	95,0	69,8	1,978	D 81/5400	9,4	46	46	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	34°v	KR	10°v	15-21°v/3000 ²	KP	850-900 ³	1,0	-	
	Commodore	25 S*	R-6	87,0	69,8	2,490	D 84/5200	8,8	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	40°v	KS	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	
	Monza, Senator	28 H	R-6	92,0	69,8	2,783	D 103/5200	9,0	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	32°v	KS	5°v	19-23°v/2900 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	
	Monza, Senator	30 E	R-6	95,0	69,8	2,969	D 132/5800	9,4	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	32°v	KS	10°v	18-22°v/3000 ²	KS	850-900 ³	0,5-1,5	-	
	Rekord 21 D Diesel	21 D*	R-4	88 ¹⁰	85	2,068 ¹⁰	D 44/4400 ¹⁰	22	45	45	9,00	9,00	W 0,20 K	W 0,30 K	24°v	ST	-	-	-	650-750 ³	0,5-1,5	-	
	Porsche 924	XK 924	R-4	86,5	84,4	1,984	D 92/5800	9,3	45	45	8,97	8,96	K 0,1 + 0,05	K 0,40 + 0,05	1,00	6°v	ST <	10°v	10°v/950 + 50 ²	SR <	950 ± 50	1-1,5	-
911 SC-L		B-6	95,0	70,4	2,994	D 132/5500	8,5	45	45	9,0	9,0	K 0,10	K 0,10	1,00	7°v	KP <	-	5°v/950 + 50 ²	KP <	900 ± 50	3 ± 1	-	
Turbo		B-6	97,0	74,4	3,299	D 221/5500	7,0	45	45	9,0	9,0	K 0,10	K 0,10	1,00	3°n	KP <	-	28°v/4000 ²	KP <	900 ± 50	3,0 ± 1	-	
928		M 28.01/M 28.02	V-8	95,0	78,9	4,474	D 177/5500	8,5	45	45	8,97	8,95	hydr.	hydr.	-	8°n	ST <	-	31°v/3000 ²	KP <	700-800	2,0-3,0	-
VW Polo, L; Derby L	-	Q-4	69,5	59,0	0,895	D 29/5900	8,0	45	45	7,97	7,95	K 0,15/W 0,2	K 0,25/W 0,3	9	2°v	ZR	-	10°v/900-1000	KP < ↑	900-1000	1,5 ± 0,5	-	
	Polo S, LS, GLS; Derby S, LS, GLS	-	Q-4	69,5	72,0	1,093	D 37/5800	8,0	45	45	7,97	7,95	K 0,15/W 0,2	K 0,25/W 0,3	9	2°v	ZR	-	10°v/900-1000	KP < ↑	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Polo LS, GLS; Derby LS, GLS	-	Q-4	75,0	72,0	1,272	D 44/5600	8,2	45	45	7,97	7,95	K 0,15/W 0,2	K 0,25/W 0,3	9	2°v	ZR	-	5°v/900-1000	KP < ↑	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Golf, L, GL	-	Q-4	69,5	72,0	1,093	D 37/6000	8,0	45	45	7,97	7,95	K 0,15/W 0,2	K 0,25/W 0,3	9	2°v	ZR	-	10°v/900-1000	KP < ↑	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Golf S, LS, GLS	-	Q-4	79,5	73,5	1,457	D 51/5600	8,2	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	4°v	ZR	-	7,5°v/900-1000	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Golf D, LD, GLD	-	Q-4	76,5	80,0	1,471	D 37/5000	23,5	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	5°n	ZR	-	-	SR <	800 ± 25	-	-
	Golf GTI	-	Q-4	79,5	80,0	1,588	D 81/6100	9,5	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	4°v	ZR	-	0°v/900-1000	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Passat, L, GL	-	R-4	75,0	73,5	1,297	D 40/5500	8,5	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	6°v	ZR	-	9°v/900-1000 ²	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Passat S, LS, GLS	-	R-4	79,5	80,0	1,588	D 55/5600	8,2	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	4°v	ZR	-	0°v/900-1000	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Passat LS, GLS	-	R-4	79,5	80,0	1,588	D 63/5600	8,2	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	4°v	ZR	-	0°v/900-1000	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Scirocco, L	-	Q-4	69,5	72,0	1,093	D 37/5800	8,0	45	45	7,97	7,95	K 0,15/W 0,2	K 0,25/W 0,3	9	2°v	ZR	-	10°v/900-1000 ²	KP < ↑	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Scirocco S, LS, GT, GL	-	Q-4	79,5	73,5	1,457	D 51/5600	8,2	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	4°v	ZR	-	7,5°v/900-1000 ²	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Scirocco GTI, GLI	-	Q-4	79,5	80,0	1,588	D 81/6100	9,5	45	45	7,97	7,95	K 0,15-0,25 ⁷	K 0,35-0,45 ⁸	9	4°v	ZR	-	0°v/900-1000	SR <	900-1000	1,5 ± 0,5	-
	Käfer 1200 L	-	B-4	77,0	64,0	1,192	D 25/3800	7,3	45	45	7,95	7,92	K 0,15	K 0,15	1,0	7°30°v	N+K	-	7,5°v/800-950 ²	KP <	800-950	2-4	-
	Käfer Cabrio 1303, 1,6 l	-	B-4	85,5	69,0	1,584	D 37/400																

1 Spelingsvrij, 2 mm klepopening

2 Vacuum leiding los nemen

3 Met automaat in stand «N»

4 Bij start toerental

5 Uitlaatklep sluit 12° voor BDP

6 Klepspel openen en dan de stelschroef een omwenteling andraaien

7 Warm = 0,25 ± 0,05

8 Warm = 0,45 ± 0,05

9 Speling (nul) dan de nokkenas zover verdraaien tot de klep 1 mm openstaat

10 Of boring = 86,5 mm; Cilinderinhoud = 1,998 l; Vermogen 40,5 kW

11 Klepschotel = 44°

12 Rekord E ook met 17* motor = 44 kW/4800/min., kompressieverhouding = 8,1

KP

KR

KS

Merk en model	Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in Nm (1 Nm = 0,102 mkg = 0,7375 lb. ft.)																
	motor											onderstel				diversaen	
	cilinderkop K = koud W = warm	drijfstaag	kraskaafblagers	kleptuimelaars of nokkenaslagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	kruskapuley	vliegwiél	motorophanging V = voor A = achter	bougies	inspuitpomp	inspuitversluisers	wielbouten	wielophanging L = langsaam D = dwarsaam	wielaslagers V = voor A = achter	stuurarm X = sportstang aan de stuurarm	verspot aan de opbouw h = achter v = voor
Mercedes-Benz 200 D	K+W 90	14	90	25	-	-	270-330 ¹	15	-	50 ²	-	70-80	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
200	K+W 90	14	90	25	-	-	270-330 ¹	15	-	25-30	-	-	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
220 D	K+W 90	14	90	25	-	-	270-330 ¹	15	-	50 ²	-	70-80	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
240 D	K+W 90	14	90	25	-	-	270-330 ¹	15	-	50 ²	-	70-80	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
300 D	K+W 90	14	90	25	-	-	270-330 ¹	15	-	50 ²	-	70-80	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
230, Coupé 230 C	K+W 100	14	90	25	-	-	270-330 ¹	15	-	25-30	-	-	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
250	K+W 100	14	80	25	-	-	400-450 ¹	15	-	25	-	-	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
280, Coupé 280 C	K+W 100	14	80	25	-	-	400-450 ¹	15	-	25	-	-	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
280 E, Coupé 280 CE	K+W 100	14	80	25	-	-	400-450 ¹	15	-	25	-	10 ⁷	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
280 S	K+W 100	14	80	25	-	-	400-450 ¹	15	-	25	-	-	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
280 SE/SLC/SL	K+W 100	14	80	25	-	-	400-450 ¹	15	-	25	-	10 ⁷	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
350 SE/SLC/SL	K+W 60	14	M 10: 65/M 12: 100	50	-	-	270-330 ¹	15	-	25	-	10 ⁷	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
450 SE/450 SEL/SLC/SL	K+W 100	14	M 10: 65/M 12: 100	50	-	-	270-330 ¹	15	-	25	-	10 ⁷	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
450 SEL 6,9	K+W 100	14	M 10: 60/M 12: 80	50	-	-	400 ¹	50	-	25	-	10 ⁷	100+10	-	0,02 mm ³	70-80 ⁴ 120 ⁵	-
600	K 80/W 90	60	80	45	-	-	400 ¹	47	-	25	-	10 ⁷	100+10	-	-	80 ⁴ 200 ⁵	-
Opel Kadett S	45	25	65	-	-	-	40	35	30	30-40	-	-	90	0,42	25 ¹¹	X 40	20 ¹²
Kadett; Caravan	45	25	65	-	-	-	40	35	30	30-40	-	-	90	0,42	25 ¹¹	X 40	20 ¹²
Kadett Spec City; Ascona	45	25	65	-	-	-	40	35	30	30-40	-	-	90	0,42	25 ¹¹	X 40	20 ¹²
Kadett Ascona DL; Manta L	100	50	100	40 ⁹	-	-	75	60	-	30-40	-	-	90	-	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Ascona Spec; Manta Spec;	W 80/K 100	50	100	40 ⁹	40	40	80	60	V 40/h 30	30-40	-	-	90	0,80	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Rekord E; Manta SR; Ascona Spec	W 80/K 100	50	100	40 ⁹	-	-	75	60	V 40/h 30	30-40	-	-	90	0,80	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Rekord E; Manta SR; Ascona SR	100	45	110	35	35	35	100	60	V 40/h 30	30-40	-	-	90	0,80	25 ¹¹	X 40	14 ¹²
Rekord E; Kadett GT/E; Manta GT/E	100	45	110	35	35	35	100	60	V 40/h 30	40	-	-	90	0,80	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Commodore	W 80/K 100	45	100-110	40	-	-	75	60	-	30-40	-	-	90	-	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Monza; Senator	W 80/K 100	45	100-110	40	-	-	75	60	-	30-40	-	-	90	-	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Monza; Senator	W 80/K 100	45	100-110	40	-	-	75	60	-	30-40	-	-	90	-	25 ¹¹	X 40	15 ¹²
Rekord 21 D Diesel	130	50-55	110	30-40	-	-	110-120	60	V 40/h 30	35-45 ²	-	60-80	90	0,80	25 ¹¹	X 40	15
Porsche 924	W 90/K 100	60	65	18-25	25	25	250	90	42	30	-	-	110	V 50+10/h 105+20	-	-	-
911 SC	30	50	35	22-25	25	-	80	90	90	25-30	-	-	130	Lh 90	-	-	-
Turbo	-	-	-	-	-	-	-	-	90	25-30	-	-	130	-	-	-	-
928	85	58+5	6	45	-	-	250+10	95+5	-	25	-	-	130	-	22	85	-
VW Polo, L; Derby L	85	30	65	-	-	-	80	75	40	35	-	-	90	0,58	-	X 30	V 50 h 35
Polo S, LS, GLS; Derby S, LS, GLS	85	30	65	-	-	-	80	75	40	35	-	-	90	0,58	-	X 30	V 50 h 35
Polo LS, GLS; Derby LS, GLS	85	30	65	-	-	-	80	75	40	-	-	-	90	0,58	-	X 30	V 50 h 35
Golf, L, GL	85	30	65	-	-	-	80	75	40	35	-	-	90	0,60	-	X 30	V 20
Golf S, LS, GLS	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	0,60	-	X 30	V 20
Golf D, LD, GLD	95	45	65	20	-	-	80	20	40	40 ²	25	70	90	0,60	-	X 30	V 20
Golf GTI	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	-	-	-	-
Passat, L, GL	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	-	-	-	-
Passat S, LS, GLS	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	Q M 10 = 45	VM 18 = 190 ⁶	X 30	-
Passat LS, GLS	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	Q M 10 = 45	VM 18 = 190 ⁶	X 30	-
Scirocco, L	85	30	65	20	-	-	80	75	40	35	-	-	90	Q M 10 = 45	VM 18 = 190 ⁶	X 30	-
Scirocco S, LS, GT, GL	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	Q 60	-	X 30	V 20
Scirocco GTI, GLI	85	45	65	20	-	-	80	20	40	35	-	-	90	Q 60	-	X 30	V 20
Käfer 1200 L	25	35	35	25	-	22	45	350	30	35	-	-	120-130	-	-	70	25 ¹³
Käfer Cabrio 1303, 1,6 l	25	35	35	25	-	22	45	350	30	35	-	-	120-130	-	-	70	25 ¹³
Transporter, Bus	25	35	35	25	-	20	45	350	30	30	-	-	120-130	-	-	70	25 ¹³
Transporter, Bus	30	35	30	14	20	20	20	110	30	30	-	-	120-130	-	-	70	-

¹ Centrale bout² Gloeibougies³ Axiale speling⁴ Bestuuring⁵ Tussenarm⁶ M 12 = 60+5/M 10 = 40+5 Nm⁷ Inspuitspuitkhouder⁸ M 20 = 230 Nm⁹ Tuimelaar moeren¹⁰ Kroonwiel bevestigingsbouten¹¹ Aanhaken, dan losdraaien en spelingvrij instellen¹² Stuurwielmoer¹³ Koppelingsdrukplaat¹⁴ Drijfstaag = 40-50 Nm +90-100°¹⁵ Vliegwiél = 30-40 Nm +90-100°

* Motortype

Merk en model	Ontsteking														
	bougies		bobine			verdelers				automatische vervroeging in krukasgraden (KW°)					
	merk en type (originele uitvoering)	elektrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweert- stand (Ω)	puntstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	ontsteking verspanning (V)	condensator- capaciteit (μF)	begin	tussenwaarde	maximum	begin	tussenwaarde	maximum
	Be = Beru Bo = Bosch Ch = Champion									(1 mbar = 0,75 mm Hg)					
Mercedes-Benz 200 D	Bo-/Be 382 GK ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
200	Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,7	1,2-1,6	8000-9000	1,8	0,4-0,5	47-53	—	0,16-0,20	—	—	14-20°/-	13-19°/1500	30-36°/3000	40°/4500
220 D	Bo-/Be 382 GK ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
240 D	Bo-/Be 382 GK ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
300 D	Bo-/Be 382 GK ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
230, Coupé 230 C	Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,7	0,38-0,43	8000-9000	1,8	0,4-0,5	47-53	—	0,16-0,20	—	—	14-20°/-	13-19°/1500	30-36°/3000	40°/4500
250	Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4+0,6	min. 0,30	35-41 ¹²	—	0,16-0,20	2,6-10°/-	9°13-17°/-	13-20°/1500	30-32°/3000	32°/4500	d v
280, Coupé 280 C	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4+0,6	min. 0,30	39-54 ¹²	—	0,16-0,20	2,4-6°/-	9°8-12°/-	13-21°/1500	27-31°/3000	28-31°/4500	d v
280 E, Coupé 280 CE	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4+0,6	min. 0,30	33-51 ¹⁴	—	0,16-0,20	2,8-12°/-	9°8-12°/-	15-25°/1500	—	32°/3000	d v
280 S	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4+0,6	min. 0,30	33-51 ¹²	—	0,16-0,20	2,4-6°/-	9°8-12°/-	13-21°/1500	28°/3000	28°/4500	d v
280 SE/SLC/SL	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	min. 0,30	33-51 ¹⁴	—	0,16-0,20	2,8-12°/-	9°8-12°/-	15-25°/1500	—	32°/3000	d v
350 SE/SLC/SL	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	0,2-0,3	25-39 ¹⁴	—	0,16-0,20	2,8-12°/-	9°8-12°/-	15-19°/1500	—	30°/3000	i v r
450 SE/450 SEL/SLC/SL	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	min. 0,30	25-39 ¹⁴	—	0,16-0,20	2,8-12°/-	9°8-12°/-	14-22°/1500	—	30°/3000	i v r
450 SEL 6,9	Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ³	0,7	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	—	25-39	—	0,16-0,20	2,8-12°/-	9°8-12°/-	13-17°/1500	—	30°/3000	i v r
600	Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A	0,7	1,2-1,6	8000-9000	1,8	0,3-0,4	33-38	—	0,16-0,20	—	—	7-13°/-	0°/560	14-20°/1500	26°/3000
Opel Kadett S	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	4 A ⁵	—	0,9-1,3	0,40	47-53	500-630 ⁶	0,23-0,32	0°/126-168 ¹⁰	—	16,4°/254 ¹⁰	0°/1000-1240 ¹⁰	16°/1500 ¹⁰	29°/3800 ¹⁰
Kadett; Caravan	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	4 A ⁵	—	0,9-1,3	0,40	47-53	500-630 ⁶	0,23-0,32	0°/126-168 ¹⁰	—	16,4°/254 ¹⁰	0°/1000-1240 ¹⁰	16°/1500 ¹⁰	29°/3800 ¹⁰
Kadett Spec City; Ascona	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,1-3,6	—	0,9-1,3	0,40	47-53	500-630 ⁶	0,23-0,32	0°/126-168 ¹¹	—	12,4°/267 ¹¹	0°/1000-1240 ¹¹	12°/1620 ¹¹	25°/3900 ¹¹
Kadett Ascona DL; Manta L	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,1-3,6	—	0,9-1,3	0,40	47-53	500-630	0,23-0,32	0°/120-160	—	12,4-16,4°/254-267	0°/1000-1240	17-21°/1800	28-32°/3000-3160
Ascona Spec; Manta Spec.	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	—	1,8	0,40	47-53	500-630	0,23-0,32	0°/140-185	—	17,5-23,5°/417-428	0°/1000-1250 ¹²	5-9°/1390	28-34°/4600 ¹²
Rekord E; Manta SR; Ascona Spec.	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,1-3,6	—	0,9-1,3	0,40	47-53	500-630	0,23-0,32	0°/130-165	—	12,5-16,5°/252-265	0°/1000-1240	23-27°/3325-3400	b v
Rekord E; Manta SR; Ascona SR	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	—	1,8	0,40	47-53	500-630	0,23-0,32	0°/120-173	—	11,5-17,5°/246-266	0°/1000-1250	5,5-9°/1400	22-28°/4000
Rekord E; Kadett GT/E; Manta GT/E	AC 42-6 FS/	0,7-0,8	3,2-3,9	—	1,8	0,40	47-53	500-630	0,23-0,32	0°/120-173 ¹⁵	—	11,5-17,5°/246-266 ¹⁵	0°/1000 ¹⁵	5-13°/1500 ¹⁵	15-21°/3000 ¹⁵
Commodore	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	1,2-1,6	—	1,8	0,30	35-41	490-630	0,23-0,32	—	—	—	—	—	d v
Monza; Senator	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	1,2-1,6	—	1,8	0,30	35-41	490-630	0,23-0,32	0°/122-168	—	9,5°-15,5°/266-280	0°/1000	10-16,5°/2000	18-24°/5000
Monza; Senator	AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	0,33-0,46	—	1,8	0,30	35-41	490-630	0,23-0,32	0°/126-165	—	11,5-17,5°/253-261	0°/1000	10,5-17,5°/2000	16,5-22,5°/5000
Rekord 21 D Diesel	Bo KE 4270 D 8 V ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porsche 924	Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A1 ⁴	0,7	—	—	0,9	0,40	44-50	400-600	0,22	0°/146	—	10°/293	2°/140	—	26°/3500
911 SC	Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A	0,8	—	—	—	1,6	16	16	16	0°/1200	—	—	0°/1200	—	30°/6000
Turbo	Bo W 280 P 21	0,8	—	—	—	1,6	16	16	16	0°/133	5°/266	10°/320	0°/600	10°/3000	10°/6000
928	Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A	0,7-0,8	—	—	—	1,6	16	16	16	0°/186	—	10°/360	10°/750	—	32°/3500
VW Polo, L; Derby L	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	—	—	—	0,40	47±3	400-530	0,22	-/142-204	—	6-10°/356	-/1050-1450	—	26-30°/4400
Polo S, LS, GLS; Derby S, LS, GLS	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	—	—	—	0,40	47±3	400-530	0,22	-/142-204	—	6-10°/356	-/1050-1450	—	26-30°/4400
Polo LS, GLS; Derby LS, GLS	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	—	—	—	0,40	47±3	400-530	0,22	-/142-204	—	6-10°/356	-/1050-1450	—	26-30°/4400
Golf, L, GL	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	—	—	—	0,40	47±3	400-600	0,22	-/142-204	—	10-14°/329	-/1050-1450	10-14°/2100	26-30°/4500
Golf S, LS, GLS	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁸	0,6-0,7	—	—	—	0,40	47±3	400-600	0,22	-/175-225 ¹³	—	11-15°/480 ¹³	-/1100-1400	14-18°/2500	18-22°/3000
Golf D, LD, GLD	¹ Bosch oder Beru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI	Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ¹⁷	0,6-0,7	—	—	—	0,40	47±3	400-600	0,22	-/356-436 ¹³	—	11-15°/613 ¹³	-/1050-1400	15-20°/2200	26-30°/5500
Passat, L, GL	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁸	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	47±3	400-530	0,22	-/158-237	—	8-12°/313	-/1050-1350	20-24°/3000	28-32°/4100
Passat S, LS, GLS	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁸	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	47±3	400-530	0,22	-/356-436 ¹³	—	11-15°/613 ¹³	-/1050-1400	10-14°/2000	18-22°/3000
Passat LS, GLS	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁸	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	47±3	400-530	0,22	-/356-436 ¹³	—	11-15°/613 ¹³	-/1050-1400	10-14°/2000	18-22°/3000
Scirocco, L	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	47±3	400-600	0,22	-/142-204	—	10-14°/329	-/1050-1450	10-14°/2100	26-30°/4500
Scirocco S, LS, GT, GL	Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁸	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	47±3	400-600	0,22	-/175-225 ¹³	—	11-15°/480 ¹³	-/1100-1400	14-18°/2500	18-22°/3000
Scirocco GTI, GLI	Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ¹⁷	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	47±3	400-600	0,22	-/356-436 ¹³	—	11-15°/613 ¹³	-/1050-1400	15-20°/2200	26-30°/5500
Käfer 1200 L	Bo W 145 T 1/Be 145/14 ⁷	0,6-0,7	3,6-4,1	—	—	0,40	47±3	400-600	0,22-0,25	-/89-177	—	8-12°/356	-/1050-1400	4-8°/1500	20-24°/3800
Käfer Cabrio 1303, 1,6 I	Bo W 145 T 1/Be 145/14 ⁷	0,6-0,7	3,6-4,1	—	—	0,40	47±3	400-600	0,22-0,25	-/89-177	—	8-12°/356	-/1050-1400	4-8°/1500	20-24°/3800
Transporter, Bus	Bo W 145 T 1/Be 145/14 ⁷	0,6-0,7	3,6-6,4	—	—	0,40	47±3	400-530	0,22	-/89-177	—	8-12°/356	-/1050-1400	4-8°/1500	20-24°/3800
Transporter, Bus	Bo W 145 T 2/Be 145/14/3	0,6-0,7	3,6-4,1	—	—	0,40	47±3	400-530	0,22	-/142-196	—	8-12°/348	-/1000-1200	9-14°/1600	21-25°/3400

1 Gloebougies

2 Verlatting

3 Of Champion N 9 Y

4 Of Champion N 7 Y

5 Stroomafname in amp

6 Delco-Remy = 480-570 g

7 Of Champion L 88 A

8 Of Champion N 8 Y

9 Vervroeging

10 Bosch-Verdelers: Delco-Remy = Vacuum 0°/100-167 mbar/17,5°/213 mbar, centrifugaal = 0°/940-1140/15°/1400/25°-29°/3650

11 Bosch-Verdelers: Delco-Remy = Vacuum 0°/100-167 mbar/12,5°/257 mbar, centrifugaal = 0°/940-1140/11,8°/1450/25°-29°/3,660

12 Bij kontaktpuntloze elektronische transistorontsteking = 33-51° bij 1500/min

13 Vervroeging: verlatting = begin 0°/186-293; max. = 7°-9°/347-400

14 Bij 1500/min

15 Rekord E, Manta B = vacuum max 12,5-16,5°/245-260 mbar

16 Centrifugal max 29-33°/4425-4575/min

17 Elektronische ontsteking

18 Of Champion N 6 Y

a = 1-2-4-5-3

b = 1-3-4-2

c = 1-6-2-4-3-5

d = 1-5-3-6-2-4

e = 1-4-3-2

f = 1-8-4-3-6-5-7-2

g = 1-5-4-8-6-3-7-2

h = 1-3-7-2-6-5-4-8

* Motortype

Merk en model	Carburator										Carburatortest				Brandstofpomp		Brandstofinspuiting				
	stationair luchtsproeier	stationair benzinesproeier	compensatiesproeier (remlucht)	hoofdsproeier	venturi	aantal	merk en type So = Solex St = Stromberg We = Weber Ze = Zenith Ro = Rochester	startsproeier of vlottermaiddoorlaat diameter	vlotterniveau afzettingssvlak tot vlotter (mm)	Inhoud vlotterkamer (just afgeteld) in cm³	Verbruik per carburator onbelast ±10%			Luchtdoorstromings waarden (pollux)		merk en type APG = Pierburg Bo = Bosch Pb = Pierburg So = Solex	systeemdruk (bar bij 1/min.)	merk en type		laagstedruk (bar bij 1/min.)	v = ver, n = na BDP
											Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min. l/uur	Bij 3000 omw./min. l/uur	Bij 5000 omw./min. l/uur	Gastlep opening bij gesloten chokeklep			Stationair toerental 1 trap/2 trap	inspuitpomp		
Mercedes-Benz 200 D	-	-	-	-	-	1	-	2,25 ●	16-17	56	0,90	1,80	3,70	8,00	-	Bo FP/K 22 M 14	min. 0,8/3000	Bo¹	Bo²	min.100	26
200	St 175 CDTU	-	-	100³	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	APG PE 20/02 7 299	0,25-0,38/4	-	-	-	-	
220 D	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 M 14	min. 0,8/3000	Bo³	Bo⁴	min.100	24	
240 D	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 M 14	min. 0,8/3000	Bo³	Bo⁴	min.100	24	
300 D	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 MW 7	min. 0,8/3000	Bo⁷	Bo⁸	min.100	24	
230 Coupé 230 C	ST 175 CDTU	-	-	100³	-	1	-	2,25 ●	16-17	56	1,00	1,95	4,00	9,00	APG PE 20/02 7 299	0,25-0,38/4	-	-	-	-	
250	So 4 AI	-	-	x97,5	45	1	-	-	+4	50	1,45	2,80	5,50	10,50	APG PE 20/02 7 299	0,25-0,38/4	-	-	-	-	
280 Coupé 280 C	So 4 AI	-	-	x97,5	45	1	-	-	+2	50	1,65	3,00	6,00	12,00	APG PE 20/02 7 299	0,25-0,38/4	-	-	-	-	
280 E Coupé 280 CE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,8/12 Volt⁹	Bo	Bo	min. 3,0	20	
280 S	So 4 AI	-	-	x 97,5	45	1	-	-	+2	50	1,65	3,00	6,00	12,00	APG PE 20/02 7 299	0,25-0,38/4	-	-	-	-	
280 SE/SLC/SL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,8/12 Volt⁹	Bo¹³	Bo	2,0	14	
350 SE/SLC/SL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,8/12 Volt⁹	Bo¹³	Bo	2,0	14	
450 SE/450 SEL/SLC/SL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,8/12 Volt⁹	Bo¹³	Bo	2,0	14	
450 SEL 6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,8/12 Volt⁹	Bo¹³	Bo	2,0	14	
600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo	-	Bo¹⁵	-	-	-	
Opel Kadett S	So 30 PDSI	1	24	x127,5	90	47,5	-	6-8	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,60	0,95	2,20	4,80	X340	N 320	mech.	0,22-0,26/1950	-	-
Kadett; Caravan	So 30 PDSI	1	26	x127,5	85	47,5	-	8-9	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,65	1,00	2,50	5,00	X340	N 325	mech.	0,22-0,26/1950	-	-
Kadett Spec City; Ascona	So 35 PDSI	1	26	x127,5	80	47,5	-	8	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,65	1,00	2,50	5,00	X320	N 345	mech.	0,22-0,26/1950	-	-
Kadett Ascona DL; Manta L	So 32 DIOTA-4	1	26/26	x135/x 145	140/125	50	-	6-9	2,0 ●	7,3¹⁶	42	0,80	1,60	3,30	6,70	Y 215	N 240/N 90	mech.	0,22-0,26/1950	-	-
Ascona Spec, Manta Spec,	So 35 PDSI	1	28	x132,5	80	50	-	7-9	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,90	1,80	3,30	7,20	X320	N 350	mech.	0,24-0,28/3000	-	-
Rekord E, Manta SR, Ascona Spec	Ze 35/40 INAT	1	28	x130	80	50	-	8,0	1,75 ●	-	92	0,90	1,70	3,10	7,00	X320	N 235/K 145	mech.	0,22-0,26/1950	-	-
Rekord E, Manta SR, Ascona SR	Ze 35/40 INAT	1	26/32	x135/165	120/120	45	-	8-10	2,0 ●	-	92	1,15	2,10	4,50	9,00	X330	N 250/K 150	mech.	0,24-0,28/3000	-	-
Rekord E, Kadett GT/E; Manta GT/E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Commodore	Ze 35/40 INAT	1	26/32	x135/x 160	130/135	45	-	7-10	2,0 ●	8,5¹⁶	92	1,30	2,50	5,00	9,50	-	-	elektr.	3-4,5	Bo¹³	Bo
Monza, Senator	So 4 A1	1	20	x 95	-	42,5	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	0,27/1500	-	-
Monza, Senator	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	0,27/1500	-	-
Rekord 21 D Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	elektr.	3-4,5	Bo¹³	Bo
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	0,90/4000	Bo	Bo
Porsche 924	-¹⁹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo
911 SC	-¹⁹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo
Turbo	-¹⁹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo
928	-¹⁹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo
VW Polo, L; Derby L	So 31 PICT	1	23	x115	110 Z	50	100	-	-	80	0,50	0,90	2,50	4,60	0,8-0,9	N 290	Pb	0,10-0,20	-	-	
Polo S, LS, GLS; Derby S, LS, GLS	So 31 PICT	1	25,5	x127,5	100 Z	50	100	-	-	80	0,80	1,40	2,60	5,50	0,8	N 310	Pb	0,10-0,20	-	-	
Polo LS, GLS; Derby LS, GLS	So 34 PICT	1	27	x132,5	105 Z	52,5	100	-	-	80	0,80	1,40	2,60	5,50	1⁸	N 320	Pb	0,10-0,20	-	-	
Golf, L, GL	So 31 PICT	1	25,5	x130	100 Z	52,5	100	-	-	80	0,80	1,40	2,60	5,50	0,75¹¹	N 310	Pb	0,10-0,20	-	-	
Golf S, LS, GLS	So 34 PICT	1	26	x135	100 Z	50	120	-	-	80	0,90	1,40	2,60	5,70	2⁰	N 340	Pb	0,10-0,20	-	-	
Golf D, LD, GLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Golf GTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	-	Bo	
Passat, L, GL	So 30/35 PDSIT	1	27	x140	100	52,5	150	-	-	45	0,80	1,30	3,10	5,00	0,6-0,7	N 320	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo K¹⁹	Bo	
Passat S, LS, GLS	So 30/35 PDSIT	1	27	x140	110	55	150	-	-	45	1,10	1,70	2,50	5,00	2¹	N 380	Pb	0,15-0,25	-	-	
Passat LS, GLS	So 2 B 2	1	24/28	x117,5/x 125	135/92,5	52,5/40	135/125	-	-	52	0,95	1,70	3,40	6,50	0,15-0,25	-	Pb	0,15-0,25	-	-	
Scirocco, L	So 31 PICT	1	25,5	x130	100 Z	52,5	100	-	-	-	-	-	-	-	0,75¹¹	-	Pb	0,10-0,20	-	-	
Scirocco S, LS, GT, GL	So 34 PICT	1	26	x135	100 Z	50	120	-	-	80	0,70	1,10	2,50	4,50	2⁰	N 280	Pb	0,10-0,20	-	-	
Scirocco GTI, GLI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Käfer 1200 L	So 30 PICT	1	24	112,5	170 W	47,5	150	-	-	82	0,65	1,60	3,10	7,50	-	N 285	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo K¹⁹	Bo	
Käfer Cabrio 1303, 1,6 l	So 34 PICT	1	26	x127,5	60 Z	55	120	-	-	82	0,80	1,30	3,60	7,50	-	N 340	Pb mech.	0,25/3800	-	-	
Transporter, Bus	So 34 PICT	1	26	x125	80 Z	55	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb	0,25/3800	-	-	
Transporter, Bus	So 34 PDSIT	2	26	x132,5¹⁰	160	52,5	130	-	-	-	-	-	-	-	0,85	-	Pb	0,35/3800	-	-	

¹ PES 4 M 50 C 320 RS 59
² DNO SD 1510

³ Naaldsproeier
⁴ Bij starttoerental
⁵ Typ PES 4 M 55 C 320 RS 60

⁶ DNO SD 220

⁷ PES 5 MW 55/320 RS 3

⁸ Bij temperatuur boven +29°C = 0,9 ± 0,15;
onder +21°C = 1,4 ± 0,15

⁹ Systeemdruk bij 12 V Spanning

¹⁰ Automaat = X 135

¹¹ Automaat = 0,85 ± 0,05

¹² Insuipbegin = 0,83 mm, slag van het insuipventielanker bij BDP

¹³ Jetronic

¹⁴ Slag van het insuipventielanker = 0,15 mm; bewegingstijd 0,001 sec; openingstijd 0,002-0,01 sec

¹⁵ Typ PES 8 KL 75/120 L 17 W

¹⁶ Vlottergewicht

¹⁷ Constante insuiping

¹⁸ Regeling alleen bij lopende motor

¹⁹ Mechanische insuiping Bosch K-Jetronic

²⁰ 0,7 ± 0,05

²¹ 0,8 ± 0,05

²² 0,65 ± 0,05

* Motortype

Merk en model		Electrische uitrusting														
		batterij		startmotor					dynamo					regelaar		
				onbelaste meting			belaste meting		A = wisselstroomdyn. L = gelijkstroomdyn.							
spanning (V)	capaciteit (amp. uur) (Ah)	merk en type	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel of vermogen (kW) (Nm)	merke en type Bo = Bosch DR = Delco Remy Mo = Motorola	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgegeven spanning (V/A)	
Mercedes-Benz 200 D	12	88	Bosch IF 12 V 2,0 kW	65-95	11,5	6500-8500	530-700	3,5	-	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	55	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	88	Bosch IF 12 V 2,0 kW	65-95	11,5	6500-8500	530-700	3,5	-	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	88	Bosch IF 12 V 2,0 kW	65-95	11,5	6500-8500	530-700	3,5	-	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	88	Bosch IF 12 V 2,0 kW	65-95	11,5	6500-8500	530-700	3,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	66	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	66	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	66	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	66	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	66	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	88	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
	12	88	Bosch GF 12 V 1,5 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	2,9	-	13,7-14,5/5-7
12	88	Bosch GB 12 V 1,5 kW	55-88	11,0	8000-10000	430-520	5,0	-	Bo K1	A 75/14	G 6000	0,08	3,4	-	13,7-14,5/5-7	
12	88	Bosch	60-90	11,5	5000-7000	300-360	9,0	-	Bo K1	A 2x35/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,9-14,8/28-30 ¹	
Opel Kadett S	12	36	Bosch AL od. Delco Remy	25-45	11,5	8000-9500	270-310	7,0	0,5	Bo K1/DR	A 45/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	36	Bosch AL od. Delco Remy	25-45	11,5	8000-9500	270-310	7,0	0,5	Bo K1/DR	A 45/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	36	Bosch AL od. Delco Remy	25-45	11,5	8000-9500	270-310	7,0	0,5	Bo K1/DR	A 45/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	44	Bosch EF	45	12	6400-7000	280-370	7,0	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	44	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-370	7,5	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	44	Bosch EF	45	12	6400-7000	280-370	7,5	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	44	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-370	7,5	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 7000	0,14	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	44	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-370	7,5	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 7000	0,10	3,4±10%	-	13,8/14,5
	12	44	Bosch GF od. Delco R.144	35-55	11,5	6500-8500	300-350	7,0	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8-14,5
	12	44	Bosch GF od. Delco R.144	35-55	11,5	6500-8500	300-350	7,0	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8-14,5
	12	44	Bosch GF od. Delco R.144	35-55	11,5	6500-8500	325-375	7,0	0,85	Bo K1/DR	A 55/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8-14,5
	12	88	Bo JF 2,0 kW	95	11,5	6500-8500	700-880	4,5	2,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8-14,5
Porsche 924	12	45	Bo	45	11,5	7100	200/1250/min.	-	0,6 kW	Bo	A 75/14	G 6000	-	-	-	14,2±0,2
	12	66	Bo	45	11,5	7100	200/1250/min.	-	0,6 kW	SEV	A 70/14	G 6000	-	-	-	14,2±0,2
	12	66	Bo	-	-	-	-	-	-	SEV	A 70/14	G 6000	-	-	-	14,2±0,2
	12	66	Bo	-	-	-	-	-	-	-	A 90/14	G 6000	-	-	-	14,2±0,2
VW Polo, L; Derby L	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,25	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	63	Bosch	-	-	-	-	-	-	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,25	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 55/12,5-14,5	M 3000	0,16	3,4	14,5	12,5/35
	12	36	Bosch EF	54	11,4	-	230	9,0	0,55 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	54	11,4	-	230	9,0	0,55 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	54	11,4	-	230	9,0	0,55 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,5 kW	Bo K1 ²	A 35/12,5-14,5	M 3000	0,24	3,4	14,5	12,5/25
	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	200	9,0	0,55 kW	Bo K1	A 55/12,5-14,5	M 3000	0,16	3,4	14,5	12,5/35
	12	36	Bosch	35-45	11,5	7400-9000	170-205	9,0	-	Bo	A 50/12,5	M 3000	0,12	4,6	14,5	12,5/30
	12	36	Bosch	35-45	11,5	7400-9000	170-205	9,0	-	Bo	A 50/12,5	M 3000	0,12	4,6	14,5	12,5/30
	12	36	Bosch	35-45	11,5	7400-9000	170-205	9,0	-	Bo	A 50/12,5	M 3000	0,12	4,6	14,5	12,5/30
	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	-	Bo	A 55/12,5	M 3000	0,13	4,2	14,5	12,5/30

¹ Bij 4000 omw/min van de dynamo² Of Bosch KI A 55/14

* Motortype

Merk en model	Vulhoeveelheid in liters						Koeling			Wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen						Banden		Remmen		remvervalsset (1)	
	motorolie m = met filter o = zonder filter (1)	versnellingsbak (1)	automatische bak (1)	voorasolie (1)	achterasolie (1)	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine (1)	koelsysteem m = met kachel o = zonder kachel (1)	overdruk in het koelsysteem (bar)	thermostaat opent bij (°C)	naspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toe-in) (mm)	dwarshelling fussepen (RP) (°)	sporing in de bocht meethoek 20°		bandenmaat	bandenspanning (bar)		toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.)		
														binnenwiel	buitenwiel		voor	achter	voor		achter
Mercedes-Benz 200 D	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	10 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
200	5,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 S	10 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
220 D	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	10 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
240 D	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	10 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
300 D	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	11,0 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
230 Coupé 230 C	5,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 S	10 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114 ¹⁸	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
250	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	65 S	10 m	1,0	80	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	175 SR 114	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
280 Coupé 280 C	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	80 S	10 m	1,0	87	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	195/70 HR 14	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
280 E Coupé 280 CE	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	80 S	10 m	1,0	87	L 8°15'±30'	L 0'±10'¹	L 3±1¹	-	20°	1°10'±40'	195/70 HR 14	2,0	2,2	12,6	8,3	0,5
280 S	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	96 S	10 m	1,0	87	L 9°30'±30'	L 0°10'±10' ¹³	L 3±1³	-	20°	0°50'±40'	185 HR 14	2,1	2,3	20,0	8,3	0,5
280 SE/SLC/SL	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	90 S	11 m	1,0	87	L 9°30'±30' ²	L 0°10'±10' ^{4,2}	L 3±1 ^{4,2}	-	20°	0°50'±40'	185 HR 14	2,2	2,5	20,0	8,3	0,5
350 SE/SLC/SL	8,0 m	1,8	6,9	-	1,3	96 S	14 m	1,0	75	L 9°30'±30' ^{4,2}	L 0°10'±10' ^{4,2}	L 3±1 ^{4,2}	-	20°	0°50'±40'	205/70 HR 14	2,1	2,3	20,0	8,3	0,5
450 SE/450 SEL/SLC/SL	8,0 m	-	7,9	-	1,3	96 S	15 m	1,0	75	L 9°30'±30' ²	L 0°10'±10' ^{3,2}	L 3±1 ^{3,2}	-	20°	0°50'±40'	205/70 VR 14	2,1	2,3	20,0	8,3	0,5
450 SEL 6.9	11,0 m	-	7,9	-	1,3	96 S	16 m	1,0	87	L 9°45'±30'	L 0°20'±10'	L 3±1	-	20°	1°±40'	215/70 VR 14	2,2	2,2	20,0	8,3	0,5
600	8,0 m	1,4	7,75/8,75	-	3,25	112 S	23 m	1,0	79 S/87W	L 2°±30'	L 0°±10' ⁵	L 6±1 ⁵	6°30'±10'	-	19°±40'	9,00 H 15/225 HR 15	1,9-2,4	2,1-2,6	19	15	0,5
Opel Kadett S	2,75 m	0,6	-	-	0,64	43 N	4,9 m	0,73-0,87	87	2°30'...5°7	-1°45'...0°15'	4-6¹¹	8°	20°	19°±45'	155 SR 13	1,4-1,6	1,7-2,4	10,0	201,0	0,4
Kadett; Caravan	2,75 m	0,6	-	-	0,64	43 N	4,6 m	0,73-0,87	87	2°30'...5°7	-1°45'...0°15'	4-6¹¹	8°	20°	19°±45'	155 SR 13	1,4-1,6	1,7-2,4	10,0	201,0	0,4
Kadett Spec City; Ascona	2,75 m	0,6	2,3¹³	-	0,64	43 S	4,6 m¹⁵	0,73-0,87	87	2°30'...5°7 19	-1°45'...0°15'¹⁹	4-6¹¹ 19	8°	20°	19°±45'	155 SR 13	1,4-1,6	1,7-2,4	10,0	201,0	0,4
Kadett Ascona DL; Manta L	3,8 m	1,1	2,3¹³	-	0,64	50 S	6,6 m¹⁶	1,0-1,15	87	2°30'...5°7 19	-1°45'...+0°15'¹⁹ 9	4-6¹¹ 9	8°	20°	19°	155 SR 13	1,7-2,0²⁰	1,7-2,2²⁰	10,0	230,8	0,4
Ascona Spec, Manta Spec,	3,8 m	1,1	2,3¹³	-	1,2	65 N	6,3 m	1,0-1,15	87	3°...5°30'¹⁹	-1°...+0°30'¹⁹	3-5	8°	20°	19°10'±45'	165 SR 13/185/70 SR 13	1,8-2,0	1,8-3,2	10,0	230,8	0,37
Rekord E, Manta SR, Ascona Spec	3,8 m	1,1	2,3¹³	-	1,1	50 S	6,1 m¹⁷	1,0-1,15	87	1°30'...3°10	-0°15'...+0°45'²⁰	2,5-4,5	8°	20°	18°30'±45'	175 HR 14/185/70 SR 14²	1,7-2,0	1,7-2,2	11,7	231	0,4
Rekord E, Manta SR, Ascona SR	3,8 m	1,1	2,3¹³	-	1,2	65 S	6,1 m	1,0-1,15	87	1°30'...3°36	-0°15'...+0°45'²⁰	2,5-4,5²	8°	20°	18°30'±45'	175 SR 14/185/70 SR 14²	1,8-2,0	1,8-3,2	11,7	231	0,37
Rekord E, Kadett GT/E; Manta GT/E	3,8 m	1,1	2,3¹³	-	1,2	65 S	9,1 m	1,0-1,15	80	L 2°15'±45'²³	L 0°15'...+0°45'²³	2,5-4,5	-	20°	18°30'±45'	175 SR 14/185/70 SR 14²	1,8-2,0	1,8-3,2	11,7	231	0,37
Commodore	5,5 m	1,1	2,3¹³	-	1,4	75 S	9,6 m²⁷	1,0-1,15	87	-	-	B 2,5-4,5	-	20°	18°45'±45'	175 HR 14/185/70 HR 14	1,8-2,0	1,8-2,0	-	-	0,46
Monza, Senator	5,5 m	1,1	2,3¹³	-	1,4	70 S	9,6 m²⁷	1,0-1,15	87	B 5°±1°	B 0°40'±0°30'	B 2,5-4,5	-	20°	18°45'±45'	185 HR 14/195/70 HR 14	2,2	2,2	21	9,5	0,46
Monza, Senator	5,5 m	1,1	2,3¹³	-	1,4	70 S	9,6 m	1,0-1,15	80	B 5°±1°	B 0°40'±0°30'	B 2,5-4,5	-	20°	18°45'±45'	185 HR 14/195/70 HR 14	2,2	2,2	21	9,5	0,46
Rekord 21 D Diesel	5,5 m	1,1	2,3¹³	-	1,2	65 D	11,5 m	0,93-1,07	80	L 2°15'±45'	L 0°30'±15'	2,5-4,5¹⁴	8°	20°	18°±45'	175 SR 14	2,0	2,0-3,2	10,0	230,8	0,37
Porsche 924	4,0 m	2,6³²	-	-	-	66 S	8,0 m	0,9-1,15	80-93	2°45'±30'	-2°±15'²¹	0°±5'-15'²¹	-	20°	-	185 HR 14/185/70 HR 14	2,0	2,0	12,0	231,0	0,40
911 SC	13 m	3,0³²	2,5	-	-	80 N	-	-	-	L 6°5'±15'	L 0°±10'¹²	0°12	10° 55'	20°	19° 30'	v 185/70 VR 15/h 215/60 VR 16	2,0	2,4	18,6	18,6	2x0,20
Turbo	13,0	3,7³²	-	-	-	80 S	-	-	-	L 6°5'±15'	L 0°±10'¹²	0° 22	-	20°	20°...19°30'	v 205/55 VR 16/h 225/50 VR 16	2,0	3,0	30,6	26,6	2x0,20
928	7,0 m	3,8³²	-	-	-	86 N	16 m	-	-	3°30'±30'	-3°±10'²⁵	0°±5'²⁵	-	20°	19°±20'	225/50 VR 16	2,5	2,5	18,6	18,6	2x0,20
VW Polo, L; Derby L	3,5 m	2,2	-	-	-	36 N	6,5 m	0,9-1,15	78-82	2°20'±30'	+20'±30'³¹	+1...¹³¹	-	20°	-40'±20'	135 SR 13³⁵	1,8³⁵	2,0³⁵	7	181	0,40
Polo S, LS, GLS; Derby S, LS, GLS	3,5 m	2,2	-	-	-	36 N	6,5 m	0,9-1,15	78-82	2°20'±30'	+20'±30'³¹	+1...¹³¹	-	20°	-40'±20'	145 SR 13	1,7	1,9	7	181	0,40
Polo LS, GLS; Derby LS, GLS	3,5 m	2,2	-	-	-	36 N	6,5 m	0,9-1,15	78-82	2°20'±30'	+20'±30'³¹	+1...¹³¹	-	20°	-40'±20'	145 SR 13	1,7	1,9	7	181	0,45
Golf, L, GL	3,5 m	2,2	-	-	-	40 N	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±30'³³	-0,5...³³³	-	20°	-1°50'±30'	145 SR 13	1,8	2,2	8,5	181	0,45
Golf S, LS, GLS	3,5 m	1,5	6,0	-	-	40 N	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±30'³³	-0,5...³³³	-	20°	-1°50'±30'	155 SR 13	1,8	2,2	10,5	181	0,45
Golf D, LD, GLD	3,5 m	1,5	-	-	-	40 D	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±30'³³	-0,5...³³³	-	20°	-1°50'±30'	145 SR 13	1,8	2,2	8,5	181	0,45
Golf GTI	3,5 m	1,5	-	-	-	40 S	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±20'³⁰	-0,5...³³⁰	-	20°	-1°50'±30'	175/70 HR 13	1,8	2,2	18,5	181	0,45
Passat, L, GL	3,0 m	1,70	-	-	-	45 N	6,5 m	0,9-1,15	85	30'±30'	+30'±30'³⁴	+2,5...-0,5³⁴	-	20°	-1°15'±30'	155 SR 13	1,8	2,2/2,4	8,5	181²⁸	0,45
Passat S, LS, GLS	3,0 m	1,70	6,0	-	-	45 N	6,5 m	0,9-1,15	85	30'±30'	+30'±30'³⁴	+2,5...-0,5³⁴	-	20°	-1°15'±30'	155 SR 13	1,8	2,2/2,4	10,5	181²⁸	0,45
Passat LS, GLS	3,0 m	1,70	6,0	-	-	45 N	6,5 m	0,9-1,15	85	30'±30'	+30'±30'³⁴	+2,5...-0,5³⁴	-	20°	-1°15'±30'	175/70 SR 13	1,8	2,2/2,4	10,5	181	0,45
Scirocco, L	3,5 m	1,50	-	-	-	40 N	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±30'³³	-0,5...³³³	-	20°	-1°50'±30'	155 SR 13	1,8	2,2	10,5	181	0,45
Scirocco S, LS, GT, GL	3,5 m	1,50	6,0	-	-	40 N	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±30'³³	-0,5...³³³	-	20°	-1°50'±30'	155 SR 13	1,8	2,2	10,5	181	0,45
Scirocco GTI, GLI	3,5 m	1,50	-	-	-	40 S	6,5 m	0,9-1,15	85	1°50'±30'	+20'±30'³³	-0,5...³³³	-	20°	-1°50'±30'	175/70 HR 13	1,8	2,2	18,5	181	0,45
Käfer 1200 L	2,5 o	3,0	-	-	-	40 N	Luft	-	-	3°20'±1°	+30'±20'³⁶	+5,4...+1,8³⁶	5°	20°	5,60-15/155 SR 15	1,3	1,9	231,5/8	231,5	0,50	
Käfer Cabrio 1303, 1,6 I	2,5 o	3,0	-	-	-	40 N	Luft	-	-	3°20'±1°	+30'±20'³⁶	+5,4...+1,8³⁶	5°	20°	5,60-15/155 SR 15	1,3	1,9	249,5/8	231,5	0,50	
Transporter, Bus	2,5 o	3,5	-	-	-	56 N	Luft	-	-	3°±40'	+40'±20'²⁹	+3,8...0,2⁶	5°	20°	-2°30'±30'	185 R14C6PR	2,1	3,1	11,5	253,5	0,55
Transporter, Bus	3,5 m	3,5	6,0	-	-	56 N	Luft	-	-	3°±40'	+40'±20'²⁹	+3,8...0,2⁶	5°	20°	-2°30'±30'	185 R14C6PR	2,1	3,1	11,5	253,5	0,55

1 Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°30'±30';
Toespoor = 1,5 ±1 mm

2 SL+SLC: Naspoor (caster) = 3°15'±20';
Wielvlucht (camber) = 0°+10'±20';
Toespoor = 2 ±1 mm

3 Wielvlucht (camber) achterwielen = 45'±30';
Toespoor = 1,5 ±1 mm

4 Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°15'±30';
Toespoor = 1,5 ±1 mm

5 Wielvlucht (camber) achterwielen = 1°30'±15';
Toespoor = 0 ±2 mm

6 Ascona SR: Naspoor (caster) = 3°...5°30';
Wielvlucht (camber) = -1°...+0°30';
Toespoor = 3-5 mm

7 Coupé = 2°45'...5°15'; Combi = -1°45'...0°15';
Manta SR = 185/70 SR 13

8 Manta B: Naspoor (caster) = 3°30'...6°;
Wielvlucht (camber) = -1°...0°30';
Toespoor = 3-5 mm

9 Rekord-Combi: Naspoor (caster) = 1°...2°30';
Wielvlucht (camber) = -0°15'...+0°45';
Kadett, Combi = 2-4 mm

10 Kadett, Combi = 2-4 mm

11 Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°±10';
Toespoor = +20'/-20'

12 Vul na demontage van de oliepan tot markering
min op de peilstok

13 Caravan = 0,5...3,5 mm

14 Ascona-B = 5,11