Omrekentabel

Koppel

Oude eenheid mkg en lb. ft.
in nieuwe eenheid **Nm**
(Newtonmeter)

1 mkg (meter kilogram) = 9,8066 Nm = 7,233 lb. ft. (Foot pounds)
1 Nm (Newtonmeter) = 0,102 mkg = 0,7375 lb. ft.
1 lb. ft. (Foot pounds) = 1,356 Nm = 0,1383 mkg

Omrekentabel zie ommezijde

Omrekentabel: Koppel mkg in Nm of lb. ft.

mkg	Nm	lb. ft.	mkg	Nm	lb. ft.	mkg	Nm	lb. ft.	mkg	Nm	lb. ft.
0,01	0,10	0,07	11	107,87	79,55	41	402,05	296,51	71	696,27	513,54
0,02	0,20	0,14	12	117,67	86,78	42	411,85	303,74	72	706,07	520,77
0,03	0,29	0,22	13	127,48	94,02	43	421,66	310,98	73	715,88	528,01
0,04	0,39	0,29	14	137,28	101,25	44	431,46	318,21	74	725,69	535,24
0,05	0,49	0,36	15	147,09	108,48	45	441,27	325,44	75	735,49	542,47
0,06	0,59	0,43	16	156,90	115,71	46	451,08	332,67	76	745,30	549,71
0,07	0,69	0,51	17	166,70	122,94	47	460,88	339,90	77	755,11	556,94
0,08	0,78	0,58	18	176,51	130,18	48	470,69	347,14	78	764,91	564,17
0,09	0,88	0,65	19	186,31	137,41	49	480,49	354,37	79	774,72	571,40
			20	196,12	144,64	50	490,30	361,60	80	784,52	578,64
0,1	0,98	0,72	21	205,93	151,87	51	500,14	368,88	81	794,33	585,87
0,2	1,96	1,45	22	215,73	159,10	52	509,94	376,11	82	804,14	593,10
0,3	2,94	2,17	23	225,54	166,34	53	519,75	383,35	83	813,95	600,34
0,4	3,92	2,89	24	235,34	173,57	54	529,56	390,58	84	823,75	607,57
0,5	4,90	3,62	25	245,15	180,80	55	539,36	397,81	85	833,56	614,80
0,6	5,88	4,34	26	254,96	188,02	56	549,17	405,05	86	843,36	622,04
0,7	6,86	5,06	27	264,76	195,26	57	558,98	412,28	87	853,17	629,27
0,8	7,84	5,79	28	274,57	202,50	58	568,78	419,51	88	862,98	636,50
0,9	8,83	6,51	29	284,37	209,73	59	578,59	426,74	89	872,78	643,73
			30	294,18	216,96	60	588,36	433,98	90	882,59	650,97
1	9,81	7,23	31	303,99	224,19	61	598,20	441,21	91	892,40	658,20
2	19,61	14,46	32	313,79	231,42	62	608,01	448,44	92	902,21	665,43
3	29,42	21,70	33	323,60	238,66	63	617,81	455,68	93	912,01	672,66
4	39,22	28,93	34	333,40	245,89	64	627,62	462,91	94	921,82	679,90
5	49,03	36,16	35	343,21	253,12	65	637,43	470,14	95	931,62	687,13
6	58,84	43,39	36	353,02	260,35	66	647,24	477,38	96	941,43	697,37
7	68,64	50,62	37	362,82	267,58	67	657,04	484,61	97	951,24	701,60
8	78,45	57,86	38	372,63	274,82	68	666,85	491,84	98	961,04	708,83
9	88,25	65,09	39	382,43	282,05	69	676,65	499,07	99	970,85	716,06
10	98,06	72,33	40	392,24	289,28	70	686,46	506,30	100	980,60	723,30

Omrekentabel: Koppel lb. ft. in Nm of mkg

lb. ft.	Nm	mkg	lb. ft.	Nm	mkg	lb. ft.	Nm	mkg	lb. ft.	Nm	mkg
1	1,36	0,14	31	42,04	4,28	61	82,71	8,42	91	123,39	12,56
2	2,71	0,28	32	43,39	4,42	62	84,07	8,56	92	124,75	12,70
3	4,07	0,41	33	44,75	4,55	63	85,43	8,70	93	126,11	12,84
4	5,42	0,55	34	46,10	4,69	64	86,78	8,83	94	127,46	12,97
5	6,78	0,69	35	47,46	4,83	65	88,14	8,97	95	128,82	13,11
6	8,14	0,83	36	48,82	4,97	66	89,50	9,11	96	130,18	13,25
7	9,49	0,97	37	50,17	5,11	67	90,85	9,25	97	131,53	13,39
8	10,85	1,10	38	51,53	5,24	68	92,21	9,38	98	132,89	13,52
9	12,20	1,24	39	52,88	5,38	69	93,56	9,52	99	134,24	13,67
10	13,56	1,38	40	54,24	5,52	70	94,92	9,66	100	135,60	13,81
11	14,92	1,52	41	55,60	5,66	71	96,27	9,80	110	149,16	15,21
12	16,27	1,66	42	56,95	5,80	72	97,63	9,94	120	162,72	16,60
13	17,63	1,79	43	58,31	5,93	73	98,99	10,08	130	176,28	17,98
14	18,98	1,93	44	59,66	6,07	74	100,34	10,21	140	189,84	19,36
15	20,34	2,07	45	61,02	6,21	75	101,70	10,35	150	203,40	20,75
16	21,70	2,21	46	62,38	6,35	76	103,06	10,49	160	216,96	22,13
17	23,05	2,35	47	63,73	6,49	77	104,41	10,63	170	230,52	23,51
18	24,41	2,48	48	65,09	6,62	78	105,77	10,76	180	244,08	24,89
19	25,76	2,62	49	66,44	6,76	79	107,12	10,91	190	257,64	26,27
20	27,12	2,76	50	67,80	6,90	80	108,48	11,04	200	271,20	27,66
21	28,48	2,90	51	69,15	7,04	81	109,83	11,18	210	284,76	29,04
22	29,83	3,04	52	70,51	7,18	82	111,19	11,32	220	298,32	30,43
23	31,19	3,17	53	71,87	7,32	83	112,55	11,46	230	311,88	31,80
24	32,54	3,31	54	73,22	7,45	84	113,90	11,59	240	325,44	33,19
25	33,90	3,45	55	74,58	7,59	85	115,26	11,73	250	339,00	34,57
26	35,26	3,59	56	75,94	7,73	86	116,62	11,87	260	352,56	35,96
27	36,61	3,73	57	77,29	7,87	87	117,97	12,01	270	366,12	37,34
28	37,97	3,86	58	78,65	8,00	88	119,33	12,14	280	379,68	38,72
29	39,32	4,00	59	80,00	8,14	89	120,68	12,29	290	393,24	40,10
30	40,68	4,14	60	81,36	8,28	90	122,04	12,42	300	406,80	41,49

Merk en model	Motorgegevens: Motoraard Q = dwarsgepl. motor B = Boxermotor R = Lijnmotor V = V-motor	Motortype	Cilinderaantal	Boring (mm)	Slag (mm)	Cilinderinhoud (l)	Max. vermogen (kW bij 1/min) D = DIN, S = SAE	Kompressieverhouding :1	Kompressiedruk (bar bij 1/min) A = start toerental	Kleppen: klepzetelhoek (°) inlaat	klepzetelhoek (°) uitlaat	klepsteeldiameter (mm.) inlaat	klepsteeldiameter (mm.) uitlaat	Klepspeling (mm.) K = koud, W = warm inlaat	Klepspeling (mm.) K = koud, W = warm uitlaat	Inlaatklepspeling tijdens het controleren van klepopening	Inlaatklep opent (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerkteken... uitvoering van het afstelmerkteken	Afstelling: Statisch ontstekingstijdstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontstekingstijdstip met een afstellamp (°/bij 1/min) v = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerkteken... uitvoering van het afstelmerkteken	Stationair toerental v/d motor (1/min)	CO gehalte bij stationair toerental (Vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mbar)
Alfa Romeo																								
Alfasud L, 5 M		301.00	B 4	80	59	1,186	D 46/6000	8,8	10,5-11,5 A	45	45	7,985-8,000	7,985-8,000	K 0,35-0,40	K 0,45-0,50	0,70	12° v	SN<	8±1° v[3]	34° v/4500	SR<[1]	850±50	1,5-2,0	–
Alfasud Super; Giardinetta		301	B 4	80	64	1,286	D 50/6000	8,8	10,5-12,5 A	45	45	7,985-8,000	7,985-8,000	K 0,35-0,40	K 0,45-0,50	0,70	12° v	SN<	8±1° v[3]	34° v/4500	SR<[1]	850±50	1,5-2,0	–
Alfasud ti; Sprint 1,3 l		301 8 h	B 4	80	64	1,286	D 55/6000	9,0	10,5±1	45	45	7,985-8,000	7,985-8,000	K 0,35-0,40	K 0,45-0,50	0,70	12° v	SN<	8±1° v	36±1° v/4500	SR<	800±50	1,5-2,0	–
Alfasud ti; Sprint 1,5 l			B 4	84	67,2	1,490	D 62/5800	9,0	10,5±1	45	45	7,985-8,000	7,985-8,000	K 0,35-0,40	K 0,45-0,50	0,70	12° v	SN<	–	–	SR	800±50	1,5-2,0	–
Giulietta 1,3		OHC	R 4	80	67,5	1,357	D 70/6000	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	0,475	33° 5′ v	NN<	7±1° v	35-38° v/5100	KP<	850±50	≤ 4½	–
Giulietta 1,6		OHC	R 4	78,2	82	1,570	D 80/5600	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	0,475	33° 5′ v	NN<	7±1° v	35-38° v/5100	KP<	850±50	≤ 4½	–
Giulia Diesel		Perkins	D 4	79,4	88,9	1,760	D 38/4000	22	20-30 A	45	45	7,925	7,912	K 0,30	K 0,30	1,0	34°	ST I	–	–	SR	500-600	–	–
Giulia Super 1,3		OHC	R 4	74	75	1,290	S 76/6000	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,962-8,987	8,935-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	–	18°30′ v	NN	3±1° v	40-3° v/5300	KP<	600-700	≤ 4½	–
Spider 1,3		OHC	R 4	74	75	1,290	S 76/6000	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,962-8,987	8,935-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	–	18°30′ v	NN	3±1° v	40-3° v/5000	KP<	600-700	≤ 4½	–
Giulia Super 1,6		OHC	R 4	78	82	1,570	S 85/5500	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	–	36°50′ v	NN	3±1° v	43-3° v/5000	KP<	600-700	≤ 4½	–
Spider 1,6		OHC	R 4	78	82	1,570	S 92/6000	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	–	36°50′ v	NN	3±1° v	43-3° v/5000	KP<	600-700	≤ 4½	–
Alfetta 1,6 l		OHC	R 4	78	82	1,570	D 79/5600	9,0	10,5-11,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	–	36°50′ v	NN	7±1° v	7±1° v/850±50	KP<	850±50	1,5-3,0	–
Alfetta 1,8 l; Alfetta GT		OHC	R 4	80	88,5	1,779	D 84/5300	9,5	11-13 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	0,475	41°20′ v	NN<	7±1° v	7±1° v/850±50	KP<	850±50	1,5-3,0	–
Alfetta 2000		116.55	R 4	84	88,5	1,962	S 103/5300	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	0,475	33°54′ v	NN<	7±1° v	7±1° v/850±50	KP<	850±50	<4,5	–
Alfetta GTV 2000		OHC	R 4	84	88,5	1,962	D 89/5300	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	9,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	0,475	41°20′ v	NN<	3±1° v	40-3° v/4600	KP<	850±50	≤ 4½	–
Spider 2000		OHC	R 4	84	88,5	1,962	D 94/5300[5]	9,0	11,5-12,5 A	30	30	8,972-8,987	8,945-8,960	K 0,475-0,50	K 0,525-0,55	0,475	33,5°	NN<	6-8° v	6-8° v/800-900	KP<	850±50	1,5-3,0	–
Autobianchi Giardiniera		120.000	Q 4	67,4	70	0,499	D 13/4600	7,1	7,5-8,5 A	45°±5′	45°±5′	7,985-8,000	7,965-7,98	K 0,15	K 0,15	0,39	25° v	ST<	10° v	38° v/3600	KP I	800	≤ 4½	–
A 112		A 112 A5000	Q 4	65	68	0,903	D 31/5400	9,0	10-11 A	[2]	[2]	6,985-7,000	6,985-7,000	K 0,15±0,05	K 0,20±0,05	0,45	43° v	ST<	10° v	38°±2° v/4700	SR<	850±50	≤ 4½	–
A 112 E		A 112 A.000	Q 4	65	68	0,903	D 33/5600	9,0	–	45°±5′	45°±5′	6,985-7,000	6,985-7,000	K 0,15±0,05	K 0,20±0,05	0,50	17° v	ST<	10° v	38°±2° v/4700	SR<	850±50	≤ 4½	–
A 112 Abarth		A 112 A.1000	Q 4	65	74	0,982	D 42,5/6600	10,0	–	[2]	[2]	6,985-7,000	6,985-7,000	K 0,20	K 0,25	0,375	20° v	ST<	10° v	38°±2° v/4700	SR<	850±50	≤ 4½	–
A 112 Abarth 70 PS		A 112 A2.000	Q 4	67,2	74	1,050	D 51,5/6600	10,4	–	[2]	[2]	6,982-7,000	6,982-7,000	K 0,25±0,05	K 0,30±0,05	0,75	16° v	ST<	10° v	38°±2° v/4700	SR<	850±50	≤ 4½	–
Ferrari Dino 208 GT 4		VF 106 C.000	V-8	66,8	71	1,990	D 125/7000	9,0	10/900	45°±5′	45°±5′	7,960-7,975	7,960-7,975	K 0,20-0,25	K 0,30-0,35	0,50	34° v	NN<	5° v	29° v/5000	SR	900	≤ 4½	–
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB; 308 GTS		VF 106 A.020	V-8	81,0	71	2,927	D 187,5/7700	8,8	10/900	45°±5′	45°±5′	7,960-7,975	7,960-7,975	K 0,20-0,25	K 0,30-0,35	0,50	30° v	NN<	6° v	33° v/5000	SR	800	3,8	–
400 Automatic; 400 GT		V F 101 C.000	V-12	81,0	78	4,823	D 250/6500	8,8	10/900	45°±5′	45°±5′	7,960-7,975	7,960-7,975	K 0,10-0,15	K 0,25-0,30	0,50	42° v	NN<	11° v	30° v/5000	SR	900	3,94	–
BB 512		V F 102 B.000	V-12	82,0	78	4,942	D 265/6600	9,2	10/900	45°±5′	45°±5′	7,960-7,975	7,960-7,975	K 0,20-0,25	K 0,30-0,35	0,50	38° v	N+Z<	5° v	35° v/5000	SR	900	2,65	–
Fiat 126; 126 Personal		126A.1000	R 2	77	70	0,652	D 18/4500	7,5	8-9,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,25	0,625	26° v	ST I	10° v	–	KP I	600	≤ 4½	–
127; 127 Special		100GL.000	Q 4	65	68	0,903	D 33/5600	9,0	11 A	[2]	[2]	6,982-7,000	6,982-7,000	K 0,15	K 0,20	0,375	17° v	ST I	10° v	–	KP I	700	≤ 4½	315
127 1,050 l		127A.000	Q 4	76	57,8	1,049	D 37/5600	9,3	9,5-10,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,70	2° v	ST I	10° v	25°±2°/4000	KP I	–	≤ 4½	–
127 Sport		127A.1000	Q 4	76	57,8	1,049	D 51,5/6500	9,8	9,5-11 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	–	–	–	6° v	ST I	10° v	25°±2°/4000	KP I	–	≤ 4½	–
128; 128 Special 1100		128A.000	Q 4	80	55,5	1,116	D 40/6000	9,2	11-12 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	12° v	ST I	10° v	28°±2° v/4000	KP I	700	≤ 4½	–
128; 128 Special 1300		128A1000	Q 4	86	55,5	1,290	D 44/6000	9,2	10,5-11,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	20° v	ST I	10° v	28°±2° v/4000	KP I	700	≤ 4½	–
128 3 P 1100		128AC5000	Q 4	80	55,5	1,116	D 48/6000	9,2	10,5-11,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,40	K 0,50	0,60	20° v	ST I	10° v	28°±2° v/6000	KP I	700	≤ 4½	–
128 3 P 1300		128AC.000	Q 4	86	55,5	1,290	D 54/6000	9,2	10,5-11,5 A	45°±5′	45°±5′	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,40	K 0,50	0,60	12° v	ST I	10° v	28°±2° v/6000	KP I	700	≤ 4½	–
Ritmo 60		138A1000	Q 4	80	55,5	1,116	D 44/5800	9,2	11-12 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	12° v	ST I	5° v	27° v	KP I	700	≤ 4½	–
Ritmo 65		138A1000	Q 4	86,4	55,5	1,301	D 48/5800	9,1	10,5-11,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	–	–	–	12° v	ST I	5° v	27° v	KP I	700	≤ 4½	–
Ritmo 75		138A2000	Q 4	86,4	63,9	1,498	D 55/5800	9,0	10-11 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	–	–	–	12° v	ST I	5° v	27° v	KP I	700	≤ 4½	–
X 1/9		128AS.000	Q 4	86	55,5	1,290	D 54/6000[4]	9,2[4]	10,5-11,5 A	45°±5′	45°±5′	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,50	12° v	ST I	5° v	–	KP I	–	≤ 4½	–
131 Mirafiori 1,3 l		131A.000	R 4	76	71,5	1,297	D 48/5200	9,2	10,5-11,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,20	0,45	3° v	ST I	10° v	10° v/800±50	KP I	800±50	≤ 4½	–
131 Mirafiori 1,6 l		131A1.000	R 4	84	71,5	1,585	D 55/5200	9,2	10,5-11,5 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,20	0,75	10° v	ST I	10° v	10° v/800±50	KP I	800±50	≤ 4½	–
131 Mirafiori 1,8 l USA		131A1.000	R 4	84	79,2	1,756	D 64/6200	8,0	9-10 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,40-0,45	K 0,50-0,60	0,80	15° v	ST I	8° v	–	KP I	800±50	≤ 2½	–
131 Supermirafiori 1,3 l		131B000	R 4	76,1	71,5	1,297	D 57/6000	8,9	10-11 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,20	0,45	17° v	ST I	10° v	28±2° v	KP I	800±50	≤ 4½	–
131 Súpermirafiori 1,6 l		131B1000	R 4	84	71,5	1,585	D 70,5/6000	9,0	10-11 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,20	0,80	12° v	ST I	10° v	28±2° v/	KP I	800±50	≤ 4½	–
131 Racing		131B2000	R 4	84	90	1,995	D 84/5800	8,9	10-11 A	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,80	15° v	ST I	10° v	24±2° v/	KP I	800±50	≤ 4½	–
Abarth 131 Rally		131AR.000	R 4	84	90	1,995	D 103/6400	10,0	11-12 A	45°±5′	45°±5′	7+0/–0,02	7+0/–0,02	K 0,40±0,05	K 0,50±0,05	0,80	21° v	ST I	5° v	0°/1000	KP<	900	≤ 4½	–
132 GL, 1,6 l		132B000	R 4	84	71,5	1,585	D 72/5600	9,0	12/400	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,80	12° v	ST ●	10° v	28±2° v/4000	KP I	650	≤ 4½	–
132 GLS 2,0 l		132C2000	R 4	84	90,0	1,995	D 82/5600	8,9	11-12/400	[2]	[2]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,80	15° v	ST ●	10° v	28±2° v/4000	KP I	650	≤ 4½	–

[1] Derde kerf
[2] 45½°±5′; Klepzetelhoek in het cilinderkop = 45°
[3] Met verdeler Ducellier: met verdeler Bosch = 6°±1°V
[4] Of 45,5 kW/5800/min met kompressieverhouding 8,5 :1 (USA uitvoering)
[5] Of 98 kW/5500/min

KP = Krukaspoulie
N = Nokkenas
NN = Nokkenas en nokkenaslager
N+Z = Nokkenas en cilinderkop
SD = Trillingsdemper
SR = Vliegwiel
ST = Distributiewielen

Tekens:
I = streep
< = kerf
–< = streep en kerf
≤ = gelijk of minder dan
● = punt

Autotechnik
© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in Nm (1 Nm = 0,102 mkp = 0,7375 lb. ft.)

Merk en model	motor												onderstel				diversen
	cilinderkop K = koud W = warm	drijfstang	krukashoofdlagers	kleptuimelaars of ◇ nokkenaslagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	krukaspulley	vliegwiel	motorophanging	bougies	inspuitpomp	inspuitverstuivers	wielbouten	wielophanging L = langsarm D = dwarsarm	wiellagers	stuurarm X = spoorstang aan de stuurarm	
Alfa Romeo																	
Alfasud L, 5 M	83-89	44-49	67-74 [2]	19-24	19-24	19-24	120-147	96-107	70-87	25-35 [4]	–	–	65-80	D 54-87	300-350	X 56-70	[6] 40-49
Alfasud Super; Giardinetta	83-89	44-49	67-74 [2]	19-24	19-24	19-24	120-147	96-107	70-87	25-35 [4]	–	–	65-80	D 54-87	300-350	X 56-70	[6] 40-49
Alfasud ti; Sprint 1,3 l	83-89	44-49	67-74 [2]	19-24/◆ 64-71	19-24	19-24	120-147	96-107	70-87	25-35 [4]	–	–	65-80	D 54-87	300-350	X 56-70	[6] 40-49
Alfasud ti; Sprint 1,5 l	83-89	44-49	67-74 [2]	19-24/◆ 64-71	19-24	19-24	120-147	96-107	70-87	25-35 [4]	–	–	65-80	D 54-87	300-350	X 56-70	[6] 40-49
Giulietta 1,3	77-79	33-35	46-49	◆20-22	–	–	187-195	110-113	–	25-35 [4]	–	–	88-107	–	–	–	–
Giulietta 1,6	77-79	33-35	46-49	◆20-22	–	–	187-195	110-113	–	25-35 [4]	–	–	88-107	–	–	–	–
Giulia Diesel	83	58	115	–	15-18	15-18	205	83	–	–	60-70	17	90	120	–	75	–
Giulia Super 1,3	62-64 [1]	35-36 [2]	32-35 [2]	◆ 20-22	–	–	–	42-45 [2]	–	25-35 [4]	–	–	60-80	–	–	125-140	[3] 30-35
Spider 1,3	62-64 [1]	35-36 [2]	32-35 [2]	◆ 20-22	–	–	–	42-45 [2]	–	25-35 [4]	–	–	60-80	–	–	125-140	[3] 30-35
Giulia Super 1,6	62-64 [1]	50-53 [2]	47-50 [2]	◆ 20-22	–	–	–	42-45 [2]	–	25-35 [4]	–	–	60-80	56-59	–	125-140	[3] 30-35
Spider 1,6	62-64 [1]	50-53 [2]	47-50 [2]	◆ 20-22	–	–	–	42-45 [2]	–	25-35 [4]	–	–	60-80	56-59	–	125-140	[3] 30-35
Alfetta 1,6 l	84-85 K	50-53 [2]	47-50 [2]	◆ 20-22	–	–	190-200	112-115	–	25-35 [4]	–	–	100	56-59	–	125-140	[6] 45-55
Alfetta 1,8 l; Alfetta GT	84-85 K	50-53 [2]	47-50 [2]	◆ 20-22	–	–	190-200	112-115	–	25-35 [4]	–	–	100	–	–	–	[6] 45-55
Alfetta 2000	84-85 K	50-53 [2]	–	◆ 20-22	–	–	110-130	97-100 [2]	–	25-35 [4]	–	–	100	56-59	–	–	[6] 40-45
Alfetta GTV 2000	84-85 K	50-53 [2]	47-50 [2]	◆ 20-22	–	–	110-130	97-100 [2]	–	25-35 [4]	–	–	100	56-59	330-360	–	[6] 40-45
Spider 2000	84-85 K	50-53 [2]	47-50 [2]	◆ 20-22	–	–	110-130	97-100 [2]	–	25-35 [4]	–	–	100	56-59	330-360	–	[6] 40-45
Autobianchi Giardiniera	33	33	21	21	–	25	150	32	–	25-30	–	–	60-70	–	–	–	–
A 112	60	40	70	40	–	–	100	50	35	35	–	–	70	70/70 [7]	160	50	[13] 50
A 112 E	60	40	70	40	–	–	100	50	35	35	–	–	70	70/70 [7]	160	50	[13] 25
A 112 Abarth	60	40	70	40	–	–	100	50	35	35	–	–	70	70/70 [7]	160	50	[13] 25
A 112 Abarth 70 PS	68	40	70	40	–	–	100	50	35	35	–	–	70	70/70 [7]	160	50	[13] 25
Ferrari Dino 208 GT 4	90	66	90	◆ 9	–	–	200	85	70	20	–	–	100	100/100 [7]	–	160	[9] 70
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB; 308 GTS	100	66	90	◆ 9	–	–	200	85	70	20	–	–	100	100/100 [7]	–	160	[9] 70
400 Automatic; 400 GT	100	66	[5]	◆ 9	–	–	200	85	50	20	–	–	–	–	–	–	–
BB 512	110	66	[5]	◆ 9	–	–	200	85	80	20	–	–	–	–	–	–	–
Fiat 126; 126 Personal	40	35	30	25	–	–	150	35	–	30	–	–	50	–	–	–	–
127; 127 Special	60	40	70	40	–	–	100	40	35	35	–	–	70	D 25	140 [10]	[6] 70	–
127 1,050 l	85	52	82	[8] 120	28	28	140	85	60	38	–	–	–	–	140 [10]	–	–
127 Sport	85	52	82	[8] 120	28	28	140	85	60	38	–	–	–	–	140 [10]	–	–
128; 128 Special 1100	85	50	80	[8] 85	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	140 [10]	–	–
128; 128 Special 1300	85	50	80	20	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	140 [10]	–	–
128 3 P 1100	85	50	80	–	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	–
128 3 P 1300	85	50	80	20	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	[9] 140
Ritmo 60	85	50	80	20	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	[9] 140
Ritmo 65	85	50	80	20	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	[9] 140
Ritmo 75	85	50	80	20	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	[9] 140
X 1/9	95	50	80	–	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	[9] 160
131 Mirafiori 1,3 l	85	50	115	40	25	25	200	85	35	40	–	–	90	–	–	–	–
131 Mirafiori 1,6 l	85	55	115	40	25	25	200	85	35	40	–	–	90	–	–	–	–
131 Mirafiori 1,8 l USA	75	65	80 [11]	–	25	25	250	85	–	40	–	–	–	–	–	–	–
131 Supermirafiori 1,3 l	85	50	115	40	25	25	250	85	35	40	–	–	90	–	–	–	–
131 Supermirafiori 1,6 l	85	50	115	40	25	25	250	85	35	40	–	–	90	–	–	–	–
131 Racing	85	55	115	◆ 120	25	25	250	85	35	40	–	–	90	–	–	–	–
Abarth 131 Rally	85	95	115 [14]	25	25	25	250	145	–	40	–	–	–	–	200	–	–
132 GL, 1,6 l	85	55	115 [12]	◆ 120	25	25	250	85	–	40	–	–	70	–	160	–	–
132 GLS 2,0 l	85	55 [7]	115 [12]	◆ 120	25	25	250	85	–	40	–	–	70	–	160	–	–

[1] Bij warme motor = 66–67 Nm
[2] Met olie op de schroefdraad
[3] Gelijk of wisselstroom dynamobevestiging
[4] Schroefdraad met grafiet ingesmeert
[5] Bouten M8 × 1 = 48 Nm, M12 × 1,25 = 83 Nm
[6] Bevestigingsmoer van het spoorstang gewricht aan de tandheugel
[7] M14 × 1,5 = 135 Nm
M10 × 1,25 = 66 Nm
[8] Nokkenastandwielbouten
[9] RM wielnaafmoeren
[10] Achterwielen
[11] Voorste lager; overige lagers = 115 Nm
[12] Voorste lager = 82 Nm
[13] Hulpstuurarm
[14] Voor = 95 Nm

Merk en model	Ontsteking															
	bougies		bobine			verdeler				automatische vervroeging in krukasgraden (KW°)						ontstekingsvolgorde 1e cil.: v = voor, h = achterste r = rechts, l = links s = vliegwiel
	merk en type (originele uitvoering) Bo = Bosch Ch = Champion Lo = Lodge Mr = Marelli	electrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweerstand (Ω)	puntafstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	onderbreker veerspanning (g)	kondensator-capaciteit (μF)	vacuum (°/mbar) (1 mbar = 0,75 mmHg) begin	tussenwaarde	maximum	centrifugaal (°/1 min) begin	tussenwaarde	maximum	
Alfa Romeo																
Alfasud L, 5 M	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8	9000	–	0,40 ±0,05	60-64 [11]	500-630 [11]	0,20	–	–	–	8 ±1°/900	22 ±1°/2000	36 ±1°/4500	a vr
Alfasud Super; Giardinetta	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8	9000	–	0,40 ±0,05	60-64 [11]	500-630 [11]	0,20	–	–	–	8 ±1°/900	22 ±1°/2000	36 ±1°/4500	a vr
Alfasud ti; Sprint 1,3 l	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8	9000	–	0,40 ±0,05	60-64 [11]	500-630 [11]	0,20	–	–	–	8 ±1°/900	22 ±1°/2000	36 ±1°/4500	b vr
Alfasud ti; Sprint 1,5 l	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8	9000	–	0,40 ±0,05	60-64 [11]	500-630 [11]	0,20	–	–	–	–	–	–	–
Giulietta 1,3	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8	9000	–	0,37-0,43	55 ±3°	475 ±50	0,20	–	–	–	0°/150 [1]	5°15'-8°15'/1000 [1]	13½-16½/3000 [1]	b v
Giulietta 1,6	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8	9000	–	0,37-0,43	55 ±3°	475 ±50	0,20	–	–	–	0°/150 [1]	5°15'-8°15'/1000 [1]	13½-16½/3000 [1]	b v
Giulia Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Giulia Super 1,3	Lo 2 HL	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	–	0,35-0,40	58-62	–	0,20	–	–	8°/600	–	–	18 ±1°/2750 [1]	b v
Spider 1,3	Lo 2 HLN	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	–	0,35-0,40	58-62	–	0,20	–	–	8°/600	–	–	18 ±1°/2750 [1]	b v
Giulia Super 1,6	Lo 2 HL	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	–	0,35-0,40	58-62	–	0,20	–	–	–	–	–	20°/2750 [1]	b v
Spider 1,6	Lo 2 HL	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	–	0,35-0,40	58-62	–	0,20	–	–	–	–	–	20°/2750 [1]	b v
Alfetta 1,6 l	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8 [13]	9000 [13]	–	0,30-0,40 [12]	66 ±2 [12]	500-630 [12]	0,20	–	–	–	0°/900	9-12°/1700 [1]	13½-16½°/3000 [1]	b v
Alfetta 1,8 l; Alfetta GT	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8 [13]	9000 [13]	–	0,30-0,40 [12]	66 ±2 [12]	500-630 [12]	0,20	–	–	–	0°/900	9-12°/1700 [1]	13½-16½°/3000 [1]	b v
Alfetta 2000	Lo 2 HL	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	–	0,35-0,40	62-68	500-600	0,20	–	–	–	6-9°/1000	18-25°/2000	40-43°/4600	b v
Alfetta GTV 2000	Lo 2 HL	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	–	0,35-0,40	62-68	–	0,20	–	–	–	6-9°/1000	18-25°/2000	40-43°/4600	b v
Spider 2000	Lo 2 HL/E	0,5-0,6	–	–	–	[6]	[6]	[6]	[6]	–	–	–	0°/900	10°15'-12°15'/2000 [1]	13°15'-15°15'/3000 [1]	b v
Autobianchi Giardiniera																
A 112	Mr CW 260 N/Bo W 240 T1 [2]	0,6-0,7	3,0-3,33	6500-8000	–	0,47-0,53	78	475 ±50	0,25	–	–	–	0°/1400	–	28° ±2°/3600	d [3]
A 112 E	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	–	28° ±2°/4700	b
A 112 Abarth	Mr CW 7 LP/Ch RN 9 Y [7]	0,7-0,8	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	2°/1000	–	28° ±2°/4700	b
A 112 Abarth 70 PS	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1200	–	28° ±2°/6800	b
	Mr CW 78 LPR/Bo W 200 TR 30	0,7-0,8	3,1-3,4	6750-9300	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	2°/1000	–	28° ±2°/6800	b
Ferrari Dino 208 GT 4	Ch N 6 Y	0,6-0,7	1,35 1,5	6800	–	0,35 ±0,03	80 ±2	950 ±100	0,25-20%	–	–	–	0°/1200	16°/2100	28°/6500	c hr
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB; 308 GTS	Ch N 7 Y	0,6-0,7	0,78	10 500	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1200	10°/1800	33°/6000	c hr
400 Automatic; 400 GT	Ch N 7 Y	0,6-0,7	1,35-1,5	6800	–	0,35 ±0,03	32 ±3	1250 ±100	0,25-20%	–	–	–	0°/1100	7°/1500	24°/6500	f vr
BB 512	Ch N 7 Y	0,6-0,7	1,0	6000	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1200	13°/2000	32°/6400	g vr
Fiat 126; 126 Personal	Mr CW 8 NP/Ch L 81 Y [9]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,47-0,53	78 ±3	475 ±50	0,25	–	–	–	0°/1400	–	18°/3000	d [3]
127; 127 Special	Mr CW 7 LPR/Ch RN 9 Y [7]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/900	11°/1500	28° ±2°/4700	b [4]
127 1,050 l	Mr CW 7 LPR/Ch RN 9 Y [7]	0,7-0,8	3,1-3,4 [14]	6750-8250 [14]	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	18°/2500	25° ±2°/4500	b [4]
127 Sport	Mr CW 7 LPR/Ch RN 9 Y/Fi 1 L 4 JR	0,7-0,8	3,1-3,4 [14]	6750-8250 [14]	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	–	25°/4500	b [4]
128; 128 Special 1100	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	0°/900	10½°/1500	28° ±2°/4700	b [4]
128; 128 Special 1300	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	28 ±2°/4000	b [4]
128 3 P 1100	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	28 ±2°/6000	b [4]
128 3 P 1300	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	28 ±2°/6000	b
Ritmo 60	Mr CW 7 LPR/Ch RN 9 Y/Fi 1 L 4 JR	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	27 ±2°/5800	b [4]
Ritmo 65	Mr CW 7 LP/Ch RN 9 Y/Fi 1 L 4 JR	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	27 ±2°/5800	b [4]
Ritmo 75	Mr CW 7 LPR/Ch RN 9 Y/Fi 1 L 4 JR	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	27 ±2°/5800	b [4]
X 1/9	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y [5]	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	28 ±2°/6000	b
131 Mirafiori 1,3 l	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4 [14]	5670-6930 [14]	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	8 ±2°/2000	20 ±2°/3600	b
131 Mirafiori 1,6 l	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y [8]	0,6-0,7	3,1-3,4 [14]	5670-6930 [14]	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	8 ±2°/2000	20 ±2°/3600	b
131 Mirafiori 1,8 l USA	Ch N 63 Y [10]	0,6-0,7	2,6-2,8	6750-8250	–	0,40	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	–	28 ±2°/6000	b
131 Supermirafiori 1,3 l	Mr CW 7 LP/Ch N 7 Y/Fi 1 L 45 J	0,6-0,7	3,1-3,4 [14]	5670-6930 [14]	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	–	28 ±2°/6000	b
131 Supermirafiori 1,6 l	Mr CW 7 LP/Ch N 7 Y/Fi 1 L 45 J	0,6-0,7	3,1-3,4 [14]	5670-6930 [14]	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	–	28°/6000	b
131 Racing	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Fi 1 L 45 J	0,6-0,7	0,75-0,81 [15]	10 000-11000 [15]	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1000	–	24°/5500	b v
Abarth 131 Rally	Mr CW 8 LP/Ch N 6 Y	0,6-0,7	2,6-2,95	7000-8500	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	15 ±2°/3000	24 ±2°/5500	b v
132 GL, 1,6 l	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y [5]	0,6-0,7	2,59-2,81	6750-8250	–	0,37-0,43	55 ±3	550 ±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	10°/1600	28 ±2°/5400	b v
132 GLS 2,0 l	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y [5]	0,6-0,7	0,75-0,81	10 000-11 000	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1000	10°/1600	28 ±2°/5400	b v

[1] Verdelergraden en toerentallen
[2] Of Champion L 5
[3] Bij een stroomverdeler
[4] Bij nokkenas aandrijving
[5] Of Bosch W 200 T 300
[6] Electronische ontsteking
[7] Of Bosch W 175 TR 30
[8] Of Bosch W 175 T 30
[9] Of Bosch W 175 T 35
[10] Of Bosch W 215 T 30
[11] Verdeler Bosch: Verdeler Ducellier = 54-60° en 400-500 g onderbreker veerspanning
[12] Verdeler Bosch: Verdeler Marelli = 0,42-0,48 mm/60 ±3°/550 ±50 g
[14] Ducellier = 2,6Ω, Bosch = 2,8Ω (primaire) Ducellier = 6600 Ω, Bosch = 10500Ω (secundaire)

a 1–3–2–4
b 1–3–4–2
c 1–5–3–7–4–8–2–6
d 1–2
e 1–4–2–5–3–6
f 1–7–5–11–3–9–6–12–2–8–4–10
g 1–9–5–12–3–8–6–10–2–7–4–11

Autotechnik
© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	Carburator: merk en type (D'O = Dell'Orto, So = Solex, We = Weber)	aantal	venturi	hoofdsproeier	compensatiesproeier (remlucht)	stationair benzinesproeier	stationair luchtsproeier	acceleratie pompsproeier	Acceleratie pomp opbrengst per 10 slagen in cm³	startsproeier of ● vlotternaalddoorlaat diameter	vlotterniveau afdichtingsvlak tot vlotter (mm)	Carburatortest: Inhoud vlotterkamer (juist afgesteld) in cm³	Verbruik per carburator onbelast ±10%: Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min. l/uur	Bij 3000 omw./min. l/uur	Bij 5000 omw./min. l/uur	Luchtdoorstromingswaarde (pollux): Gasklep opening bij gesloten chokeklep	Stationair toerental 1 trap/2 trap	Brandstofpomp: merk en type (APG = Pierburg, Bo = Bosch, Pb = Pierburg, So = Solex)	pompdruk (bar bij 1/min.)	Brandstofinspuiting: merk en type: inspuitpomp	verstuiver	inspuitdruk (bar bij 1/min.)	inspuitvolgorde
Alfa Romeo																								
Alfasud L, 5 M	So C 32 DISA-21[9]	1	24	127,5	150	65	80	45	6-7	1,50 ●	10,8-11	28	0,80	1,50	3,00	5,40	–	N 418	Fs mech.	0,18-0,30/5000	–	–	–	–
Alfasud Super; Giardinetta	We/So	1																	Fs mech.	0,18-0,30/5000	–	–	–	–
Alfasud ti; Sprint 1,3 l	We 32 DIR 61/250	1	23/24	122/130	180/170	50/50	170/115	45/–	17-20	1,75 ●	6,75-7,25	–	–	–	–	–	–	–	Fs mech.	0,18-0,30/5000	–	–	–	–
Alfasud ti; Sprint 1,5 l	We/So	1																	Fs mech.	0,30-0,45/5500	–	–	–	–
Giulietta 1,3	So C 40 ADDHE 23	2	28	117,5	–	57	175	45	3-4	1,60 ●	4,4-4,6	–	–	–	–	–	–	–	Fs mech.	0,30-0,40/2500	–	–	–	–
Giulietta 1,6	D O DHLA 40 H	2	30	132	–	58	220	40	3,5-5	1,50 ●	14,5-15	–	–	–	–	–	–	–	Fs mech.	0,30-0,40/2500	–	–	–	–
Giulia Diesel																			AC Delco	0,28-0,49/2000	CAV	CAV	140	18[a]
Giulia Super 1,3	We C 40 DDH	2	28	137	190	62	175	45	10	140	16	51	0,37	0,60	1,65	3,00	–	K 230/K 230	Fs mech.	0,3/0,4/2500	–	–	–	–
Spider 1,3	So 32 PAIA-7	1	23/23	120/135	190/190	45/70	100/60	45	6	120	12	–	0,60	1,20	2,20	4,00	–	K 265/K 265	Fs mech.	0,3/0,4/2500	–	–	–	–
Giulia Super 1,6	So C 40 DDH[1]	2	–	–	–	–	–	–	6	–	21[3]	52	0,57	0,95	2,00	4,30	–	K 275/K 275	Fs mech.	0,3-0,4/2500	–	–	–	–
Spider 1,6	D'O DHLA 40[3]	2	30	118	–	50	–	33	4-7	70	14,5-15	57	0,45	0,65	1,50	3,40	–	K 250/K 250	Fs mech.	0,3-0,4/2500	–	–	–	–
Alfetta 1,6 l	D'O DHLA 40 F	2	30	132	210	55	220	33	4-7	70/1,50 ●	14,5-15	57	0,45	0,65	1,50	3,40	–	K 250/K 250	Fs mech.	0,3-0,45/5000	–	–	–	–
Alfetta 1,8 l; Alfetta GT	We 40 DCOE 72/73[10 11]	2	32	135	210	55	F 17	35	4-5	65 F 5	7,5	66	0,55	1,00	2,00	3,60	–	K 275/K 275	Fs mech.	0,3-0,45/5000	–	–	–	–
Alfetta 2000	So C 40 ADDHE[11]	2	32	140	–	57	1,67	45	10-12	1,40/1,60 ●	4,5	52	0,60	0,95	2,00	4,50	–	K 275/K 275	FS 4033.01	0,3-0,45/5000	–	–	–	–
Alfetta GTV 2000	So C 40 DDH[10]	2	32	140	150	47	130	35	6	140	14,5-16,5[2]	52	0,60	0,95	2,00	4,50	–	K 275/K 275	Be elektr.	0,28-0,32	–	–	–	–
Spider 2000	So C 40 ADDHE/6[12 13]	2	32	157	–	60	150	45	6-7	140/1,50 ●	4,4-4,6	52	0,60	0,95	2,00	4,50	–	K 275/K 275	Fs mech.	0,3-0,45/5000	–	–	–	–
Autobianchi Giardiniera	We 26 OC	1	20	105	–	45	–	–	–	80/1,25 ●	7,5	19	0,35	0,70	1,40	3,60	–	N 250	Fi BCD mech.	0,13-0,20/2000	–	–	–	–
A 112	We 32 IBA 23	1	21	112	–	45	190	40	–	1,50/1,50 ●	–	–	–	–	–	–	–	–	BCA-Corona	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
A 112 E	We 32 IBA 22	1	22	120	0,75	0,45	1,70	–	4	1,50/1,50 ●	6,0	21	0,55	1,05	2,20	4,00	x 250	–	BCA-Corona	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
A 112 Abarth	We 32 DMTR 3	1	22	100	1,65	0,45	1,00	40	3	1,50/1,50 ●	6,0	42	0,70	1,35	2,40	4,50	x 250	N 160/N 40	BCA-Corona	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
A 112 Abarth 70 PS	We 32 DNTR 3	1	22	115	70	70	1,00	40	3-4	1,50/1,50 ●	6,0	42	0,75	1,40	2,50	5,00	x 250	N 150/K 150	BCA-Corona	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
Ferrari Dino 208 GT 4	We 34 DCNF 53/54/55/56	4	29	120	–	45	180	45	–	F5/80//1,75 ●	48 ±0,25	–	–	–	–	–	–	–	Corona 8249 elektr.	0,3 ±0,05	–	–	–	–
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB; 308 GTS	We 40 DCNF 57/58/59/60	4	32	130	–	50	150	45	–	100F6//1,75 ●	50	–	–	–	–	–	–	–	Corona 8249 elektr.	0,3 ±0,05	–	–	–	–
400 Automatic; 400 GT	We 38 DCOE 110-111	6	30	140	–	F 23/45	125	35	–	F 5/65/1,5 ●	8 ±0,25	–	–	–	–	–	–	–	Be 476087 elektr.[4]	0,30	–	–	–	–
BB 512	We 40 IF3C 9/10/11/12	4	32	150	–	50	150	45	–	80//1,75 ●	15,5-16	–	–	–	–	–	–	–	Corona 8249 elektr.[4]	0,3 ±0,05	–	–	–	–
Fiat 126; 126 Personal	We 28 IMB 5/250	1	23	125	–	0,45	200	–	–	90/1,25 ●	7 ±0,25	19	0,35	0,70	1,40	3,60	–	N 250	mech.	0,13-0,20/5000	–	–	–	–
127; 127 Special	We 32 IBA 22[5]	1	24	135	–	0,45	170	0,40	3	1,50 ●	6,0	20	0,60	0,85	2,00	3,70	X 250	N 290	mech.	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
127 1,050 l	We 32 ICEV 16/150[15]	1	21,5	115	185	45	F 74	0,40	2-3	1,50 ●	35,75 ±0,25	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,15-0,20	–	–	–	–
127 Sport	We 34 DMTR 47/250	1	22/24	107/127	185/220	45/70	105/70	0,40	8,55	1,75 ●	–	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,176	–	–	–	–
128; 128 Special 1100	We 32 ICEV 14/250[14]	1	24	125	–	0,40	160	0,40	2,2-2,8	1,50 ●	11	28	0,60	1,20	2,50	4,50	X 245	N 320	mech.	0,15-0,20	–	–	–	–
128; 128 Special 1300	We 32 ICEV 18/250[6]	1	24	125	–	0,50	160	–	5,8-7	1,50 ●	10,75	28	0,70	1,35	2,40	4,50	X 245	N 320	mech.	0,15-0,20	–	–	–	–
128 3 P 1100	We 32 DMTR 32/250	1	22/22	110/110	–	50/50	110/110	0,40	7	1,50 ●	7,00	42	0,65	1,20	2,50	4,50	X 280	N 155/N 30	mech.	0,25/–	–	–	–	–
128 3 P 1300	We 32 DMTR 32/250	1	22/22	110/115	1,10	0,50/0,70	110/0,70	0,40	3	1,50 ●	6,00	42	0,70	1,20	2,40	4,50	X 280	N 155/N 30	Corona DMP 75	–	–	–	–	–
Ritmo 60	We 32 ICEV 21[8]	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,176	–	–	–	–
Ritmo 65	We 32 ICEV 22	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,176	–	–	–	–
Ritmo 75	We 34 ICEV 23/250	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,176	–	–	–	–
X 1/9	We 32 DMTR 34/250	1	22/22	110/115	–	0,50/0,70	110/0,70	0,40	–	1,50 ●	6,00	42	0,90	1,30	2,75	5,00	X 265	N 155/K 180	mech.	–	–	–	–	–
131 Mirafiori 1,3 l	We 32 ADF 7/250[7]	1	23/23	120/125	–	0,50/0,50	1,60/0,70	0,50	6	1,75 ●	6,00	–	0,65	1,20	2,50	4,70	–	N 170/K 150	mech.	0,20-0,30/4000	–	–	–	–
131 Mirafiori 1,6 l	We 32 ADF 7/250[7]	1	23/23	120/125	–	0,50/0,50	1,60/0,70	0,50	6	1,75 ●	6,00	–	0,80	1,40	2,80	5,20	–	N 180/K 180	mech.	0,20-0,30/4000	–	–	–	–
131 Mirafiori 1,8 l USA	We 32 DMS	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	mech.	–	–	–	–	–
131 Supermirafiori 1,3 l	We 32 ADF 13/250	1	22/24	112/115	140/170	50/80	145/80	0,40	–	1,75 ●	6,00	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,176	–	–	–	–
131 Supermirafiori 1,6 l	We 32 ADF 14/250	1	22/24	115/115	165/170	50/80	130/70	0,40	–	1,75 ●	6,00	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,176	–	–	–	–
131 Racing	We 34 ADF 15/250	1	24/26	120/140	140/180	47/90	100/70	0,40	9-10	1,75 ●	6,00	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,19-0,29	–	–	–	–
Abarth 131 Rally	We 34 ADF 8/200	1	24/26	120/135	–	50/90	90/70	45	–	1,75 ●	6,00	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,20-0,30/4000	–	–	–	–
132 GL, 1,6 l	We 32 ADF 2/250	1	22/24	115/130	1,30	0,50/0,70	0,90/0,70	0,50	7-9	1,75 ●	7,0	28	1,05	1,65	3,70	7,00	X 280	N 250/K 180	mech.	0,20-0,25	–	–	–	–
132 GLS 2,0 l	We 34 ADF /250	1	24/26	120/135	1,30	0,50/0,90	0,90/0,70	0,45	7-9	1,75 ●	6,0 ±0,25	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,20-0,25	–	–	–	–

[1] Of Weber 40 DCDE 33
[2] Bij 0,2 ato pompdruk
[3] Of Solex C 40 DDH6 of Weber DCDE 27
[4] Met 2 electrische brandstofpompen
[5] Of Solex C32 TEIE/42
[6] Of Solex C30 DI.40
[7] Of Solex C32 DISA/1
[8] Of Solex C32 DISA 40

	Karburator type	Venturie	Hoofd-sproeier	Kompen-satie-sproeier	Statio-naire brandstof-sproeier	Statio-naire lucht-sproeier	Accelle-ratie pomp-sproeier	Inspuit hoeveel-heid in cm³	Startsproeier of vlotternaald	Vlotterstand in mm
[9]	Dell'Orto FRDA 32 DE	24	120	–	45	120	45	6	1,50 ●	5–6
[10]	Solex C 40 DDH 8	32	140	–	50	130	35	–	140/1,60 ●	4,4–4,6
[11]	Dell'Orto DHLA 40 F	32	145	210	55	220	35	7-9,5	70/1,50 ●	14–15
[12]	Dell'Orto DHLA 40 E	32	135	–	52	140	40	5,5–6,5	70/1,50	16,5–17
[13]	Weber 40 DCDE 76/77	32	135	–	55	F 17	35	3,5–4,5	65 F5/1,50 ●	7,5
[14]	Solex C 32 DISA/41	21	117,5	–	45	–	50	4–5	–	–
[15]	Solex C 32 TDI/4	21,5	115	195	45	–	45	3-5	1,60 ●	23 ±1

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 Bo = Bosch Fi = Fiat Mr = Marelli	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel (Nm) of vermogen (kW)	merk en type Bo = Bosch Fi = Fiat Mr = Marelli Pa = Paris-Rhone	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgeregelde spanning (V/A)
Alfa Romeo																	
Alfasud L, 5 M	12	42	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 [2]	7,5 [2]	0,5 –	Bo/Du [9]	A 43-45/14	7000/8000 G	Bo = 0,20	Bo = 4,0 ± 10%	–	13,8-14,6/–
Alfasud Super; Giardinetta	12	42	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 [2]	7,5 [2]	0,5 –	Bo/Du [9]	A 43-45/14	7000/8000 G	Bo = 0,20	Bo = 4,0 ± 10%	–	13,8-14,6/–
Alfasud ti; Sprint 1,3 l	12	43	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 [2]	7,5 [2]	0,5 –	Bo/Du	A 43-45/14	7000/8000 G	0,20	4,0 ± 10%	13,8-14,6	14,0-14,6/10
Alfasud ti; Sprint 1,5 l	12	43	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 [2]	7,5 [2]	0,5 –	Bo/Du	A 43-45/14	7000/8000 G	0,20	4,0 ± 10%	13,8-14,6	14,0-14,6/10
Giulietta 1,3	12	50	Bo EF	–	–	–	230	10	0,5 –	Bo K1 14 V 45 A	A 45/14	6000	–	–	–	13,9-14,6/10
Giulietta 1,6	12	50	Bo EF	–	–	–	230	10	0,5 –	Bo K1 14 V 45 A	A 45/14	6000	–	–	–	13,9-14,6/10
Giulia Diesel	12	66	Lucas M 45 G	–	–	–	370-390	7,5-8 [2]	–	Lucas 17 ACR	A 36/14	6000 G	0,133	4,165	–	13,6-14/10
Giulia Super 1,3	12	50	–	160 [1]	9,3 [1]	–	300 [3]	7,2 [3]	0,5 –	Bo/Mr	A 35/14	2000 M	Bo = 0,25	Bo = 3,44	–	13,8-14,8/–
Spider 1,3	12	50	–	160 [1]	9,3 [1]	–	300 [3]	7,2 [3]	0,5 –	Bo/Mr	A 35/14	2000 M	Bo = 0,25	Bo = 3,44	–	13,8-14,8/–
Giulia Super 1,6	12	50	–	160 [1]	9,3 [1]	–	300 [3]	7,2 [3]	0,5 –	Bo/Mr	A 35/14	1400 M	Bo = 0,25	Bo = 3,44	–	13,8-14,8/–
Spider 1,6	12	50	–	160 [1]	9,3 [1]	–	300 [3]	7,2 [3]	0,5 –	Bo/Mr	A 35/14	1400 M	Bo = 0,14	Bo = 4,0	–	13,8-14,8/–
Alfetta 1,6 l	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	–	200-225	9-9,7	0,5 –	Bo/Pa/SEV	A 55/14	6000-8000 G	Bo = 0,14	Bo = 4,0	–	13,8-14,8/–
Alfetta 1,8 l; Alfetta GT	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	–	200-225	9-9,7	0,5 –	Bo/Pa/SEV	A 55/14	6000-8000 G	Bo = 0,14	Bo = 4,0	–	13,8-14,8/–
Alfetta 2000	12	60	Bo 0,001.311.110	160	9,3	–	200-225	9-9,7	– –	Bo KI	A 55/14	G 6000-8000	0,14	4,0	–	13,8-14,8/–
Alfetta GTV 2000	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	–	200-225	9-9,7	0,5 –	Bo/Pa/SEV	A 55/14	6000-8000 G	Bo = 0,14	Bo = 4,0	–	13,8-14,8
Spider 2000	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	–	200-225	9-9,7	0,5 –	Bo/Pa/SEV	A 55/14	6000-8000 G	Bo = 0,14	Bo = 4,0	–	13,8-14,8
Autobianchi Giardiniera	12	32	Fi –	30	12	8500 ± 1000	258	7,7 ± 0,3	0,73 ± 0,05	Fi	L 16/12	2500-2700 G	12,6 ± 0,2 [11]	10,0 [10]	–	14,5 ± 0,3/6,5 ± 0,5
A 112	12	34	Fi-Mr E 84-0,8/12 VAR 3	25	11,9	7500 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Mr/Bo	A 33/14	5000	–	–	–	13,2 ± 14,4/2-12 [7]
A 112 E	12	34	Fi-Mr E 84-0,8/12	25	11,9	7500 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Mr	A 40/12	7000 G	0,73 ± 0,01	4-4,4	–	14,2 ± 0,4/0,8-1,0 [7]
A 112 Abarth	12	34	Fi-Mr E 84-0,8/12 VAR 3	25	11,9	7500 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03	MrA 108-14 V-33A	A 40/12	7000 G	0,73 ± 0,01	4-4,4	–	14,2 ± 0,4/0,8-1,0 [7]
A 112 Abarth 70 PS	12	34	Fi	25	11,9	7500 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Me A 108	A 33/12	7000 G	–	–	–	13,2-14,2/2-27
Ferrari Dino 208 GT 4	12	66	Fi 4162784/Bo 0.001.314.006	30 ± 5	11 ± 0,1	4800 ± 200	540 ± 20	6,6 ± 0,1	– 20	Bo	A 55/14	6000 G	0,14	4,0 ± 10%	[4]	14-14,5/10
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB; 308 GTS	12	66	Fi 4162784/Bo 0.001.314.006	30 ± 5	11 ± 0,1	4800 ± 200	540 ± 20	6,6 ± 0,1	– 20	Bo K1	A 55/14	6000 G	0,14	4,0 ± 10%	[4]	14-14,5/10
400 Automatic; 400 GT	12	77	Mr MT 21 T	40	12	7000	680	6,8	– 37	Bo N1	A 75/14	6000 G	–	–	–	14,0-14,6/10
BB 512	12	77	Fi 4206634	30 ± 5	11,7 ± 0,1	4800 ± 200	540 ± 20	6,6 ± 0,1	– 20	Bo K1	A 65/14	5200 G	0,14	4,0	–	14,0-14,6/10
Fiat 126; 126 Personal	12	34	–	26	12	10 000	280	7,7	0,69 –	Fi	A 31/14	7000 G	–	–	–	13,9-14,5/8 [8]
127; 127 Special	12	34	–	25	11,9	7500 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03 –	Fi	A 31/14	7000 G	–	–	–	13,9-14,5/8 [8]
127 1,050 l	12	34	–	25	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,5	0,88 ± 0,03 –	Mr AA 108	A 30/14	6000 G	–	3,4 + 0,4	–	14,0-14,5
127 Sport	12	34	Fi-Mi-E 84-0,8/12 VAR 4	25	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,5	0,8 –	Bo K1 14 V 33 A	A 30/14	7000 G	0,30 ± 10%	3,4 ± 10%	–	14,0-14,6
128; 128 Special 1100	12	34	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,5	0,88 ± 0,03 –	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	–	13,8-14,6/0,8-1
128; 128 Special 1300	12	34	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,5	0,88 ± 0,03 –	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	–	13,8-14,6/0,8-1
128 3 P 1100	12	45	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03 –	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	–	13,8-14,6/0,8-1
128 3 P 1300	12	45	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03 –	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	–	14,0-14,6/0,8-1
Ritmo 60	12	34	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,8 –	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,1 ± 0,1 [12]	–	13,9-14,6
Ritmo 65	12	45	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,8 –	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,1 ± 0,1 [12]	–	13,9-14,6
Ritmo 75	12	45	–	–	–	–	–	–	0,9 –	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,1 ± 0,1 [12]	–	13,9-14,6
X 1/9	12	45	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	–	13,2-14,3 [6]
131 Mirafiori 1,3 l	12	45	Fi E 84	35	11,7	7000 ± 500	370	8,3 ± 0,3	– 11	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,4 ± 0,1 [12]	–	14,2 ± 0,3/10-14 A
131 Mirafiori 1,6 l	12	45	Fi E 100	35	11,7	5000 ± 500	460	7,3 ± 0,3	– 15	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,4 ± 0,1 [12]	–	14,2 ± 0,3/10-14 A
131 Mirafiori 1,8 l USA	12	45	Fi E 100	28	11,7	5200 ± 500	530	7,3 ± 0,3	– 17,4	Mr A 124	A 42/14	7000 G	–	4,3 ± 0,2	–	14,2 ± 0,3/2-12 A
131 Supermirafiori 1,3 l	12	45	Fi E 100	35	11,7	5000 ± 500	460	7 ± 0,5	1,3	Mr AA 25 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,4 ± 0,1 [12]	–	14,2 ± 0,3/10-14 A
131 Supermirafiori 1,6 l	12	45	Fi E 100	28	11,7	5200 ± 500	530	7,3 ± 0,3	1,3	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,4 ± 0,1 [12]	–	14,2 ± 0,3/10-14 A
131 Racing	12	45	Fi E 100	28	11,7	5200 ± 500	530	7,3 ± 0,3	1,3	Mr AA 125 [12]	A 45/14	7000 G	–	3,4 ± 0,1 [12]	–	14,2 ± 0,3/10-10 A
Abarth 131 Rally	12	45	Mr E 100-1,3/Bo	35	11,7	5000 ± 500	460	7,3 ± 0,3	– 15	Mr A 124 [5]	A 44/14	7000 G	–	4,3 ± 0,2	–	14,2 ± 0,3/10-14 A
132 GL, 1,6 l	12	45	Mr E 100	28	12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	– 17,4	Mr A 124	A 44/14	7000 G	–	4,3 ± 0,2	–	14,2 ± 0,3/10-14 A
132 GLS 2,0 l	12	45	Mr E 100	28	12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	– 17,4	Mr A 124	A 44/14	7000 G	–	4,3 ± 0,2	–	14,2 ± 0,3/10-14 A

[1] Bosch startmotor, Marelli startmotor = 10 V/100 A
[2] Bij geblokkeerd ronsel
[3] Bosch startmotor, Marelli stártmotor = 5 V/300 A
[4] Transistorregelaar
[5] Of Bosch 12 V/44 A
[6] Eerste regeltrap; Tweede regeltrap = 14,2 ± 0,3 V/2-12 A
[7] Tweede regeltrap; Eerste regeltrap = 13,75 ± 0,65 V/2,0-2,2 A
[8] Eerste regeltrap; Tweede regeltrap = 14,2 ± 0,4 V/0,8-1,0 A
[9] Bosch type G 1 R 14 V 33 A Ducellier type 7564 A
[10] Retourstroom
[11] Inslag spanning van de regelaar
[12] Of Bosch K1/14V 45A Rotor-weerstand = 3,4 ± 0,3 Ω

© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	Vulhoeveelheid in liters						Koeling			Wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen						Banden			Remmen		
	motorolie m = met filter o = zonder filter (l)	versnellingsbak (l)	automatische bak (l)	voorasolie (l)	achterasolie (l)	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine (l)	koelsysteeminhoud m = met kachel o = zonder kachel (l)	overdruk in het koelsysteem (bar)	thermostaat opent bij (°C.)	naspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toe-in) (mm)	dwarshelling fusepen (KPI) (°)	sporing in de bocht meethoek 20° binnenwiel	sporing in de bocht meethoek 20° buitenwiel	bandenmaat	bandenspanning (bar) voor	bandenspanning (bar) achter	toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.) voor	toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.) achter	remvermogen (%)
Alfa Romeo																					
Alfasud L, 5 M	4 m [2]	3,4 [1]	–	–	–	50 S	7,3 m	0,7	81-85	B 0°30′±30′	L 2°12′±30′	B-2±1	–	33°30′	–	165/70 SR 13	1,8	1,4	9,3	8,2	0,4
Alfasud Super; Giardinetta	4 m [2]	3,4 [1]	–	–	–	50 S	7,3 m	0,7	81-85	B 0°30′±30′	L 2°12′±30′	B-2±1	–	33°30′	–	165/70 SR 13	1,8	1,4	9,3	8,2	0,4
Alfasud ti; Sprint 1,3 l	4 m	3,4 [1]	–	–	–	50 S	7,3 m	1-1,1	81-85	0°34′±30′ [18]	1°55′±30′ [18]	2±1	–	33°30′	–	165/70 SR 13	1,8	1,4	9,3	8,2	0,4
Alfasud ti; Sprint 1,5 l	4 m	3,4 [1]	–	–	–	50 S	7,3 m	1-1,1	81-85	0°34±30′ [18]	1°55±30′ [18]	2±1	–	33°30′	–	165/70 SR 13	1,8	1,4	9,3	8,2	0,4
Giulietta 1,3	6,5	2,8	–	–	–	50 S	8,0 m	1,1	81-85	4°30′±30′	–	2±1 [14]	–	30°	–	165 SR 13	1,8	2,0	11,7	9,0	–
Giulietta 1,6	6,5	2,8	–	–	–	50 S	8,0 m	1,1	81-85	4°30′±30′	–	2±1 [14]	–	30°	–	165 SR 13	1,8	2,0	11,7	9,0	–
Giulia Diesel	6,25 m	3,13 [1]	–	–	–	38/45	9,0 m	1,0	71	B 1°30′±30′ [4]	B 0°20′±30′ [5]	B 3,0	–	33°30′	–	155 SR 15 [7]	1,6-1,8	1,7-2,2	[6] 10,0	[6] 8,5	0,75
Giulia Super 1,3	6,7 m	1,8	–	[3] 0,36	1,4	46 S	7,5 m	–	82-87	B 1°30′±30′ [4]	B 0°20′±30′ [5]	B 3,0	8°35′	36°	28°30′	165 SR 14	1,5-1,8	1,6-2,0	[6] 8,5	[6] 8,5	0,75
Spider 1,3	6,7 m	1,8	–	[3] 0,36	1,4	46 S	7,5 m	–	82-87	B 1°30′±30′ [4]	B 0°20′±30′ [5]	B 3,0	8°35′	36°	28°30′	155 SR 15 [7]	1,5-1,8	1,6-2,0	[6] 8,5	[6] 8,5	0,75
Giulia Super 1,6	6,7 m	1,8	–	[3] 0,36	1,4	46 S	7,5 m	–	82-87	B 1°30′±30′ [4]	B 0°20′±30′ [5]	B 3,0	–	–	–	155 SR 15 [7]	1,6-1,8	1,7-2,2	[6] 10,0	[6] 8,5	0,75
Spider 1,6	6,7 m	1,8	–	[3] 0,36	1,4	46 S	7,5 m	–	82-87	B 1°30′±30′ [4]	B 0°20′±30′ [5]	B 3,0	–	–	–	155 SR 15 [7]	1,6-1,9	1,7-2,2	[6] 10,0	[6] 8,5	0,75
Alfetta 1,6 l	6,7 m	3,5 [1]	–	–	–	49 S	8,0 m	0,7	81-85	B 4°30′±30′	B 0°20′±30′ [5]	0°14′ (=2)	–	30°	–	165 SR 14	1,6-1,8	1,7	[6] 10,0	[6] 9,0	2 x 0,3
Alfetta 1,8 l; Alfetta GT	6,7 m	3,5 [1]	–	–	–	49 S	8,0 m	0,7	81-85	B 4°30′±30′	B 0°20′±30′ [5]	0°14′ (=2)	–	30°	–	165 SR 14 [16]	1,6-1,8	1,8	[6] 10,0	[6] 9,0	2 x 0,3
Alfetta 2000	8,5 m	2,0	–	–	1,5	49 S	9,7 m	0,7	81-85	4°30′±30′	0°20′±30′ [5]	0°14′ (=2)	8°35′	30°	–	165 HR 14	1,8	1,8	[6] 10,0	[6] 9,0	2 x 0,3
Alfetta GTV 2000	8,5 m	2,0	–	–	1,5	53/51 S	9,7 m	–	81-85	B 1°30′±30′ [4]	B 0°20′±30′ [5]	B 3±1	8°35′	30°	–	165 HR 14	1,6	1,7-1,8	10,0	9,0	2 x 0,3
Spider 2000	7,2 m	1,8	–	–	1,5	53 S	9,7 m	–	81-85	B 1°30′±30′	B 0°20′±30′	B 3,0	8°35′	30°	–	165 HR 14	1,6	1,8	10,0	9,0	2 x 0,3
Autobianchi Giardiniera	2,5 o	1,1 [1]	–	–	–	22 N	Luft	–	–	B 9°±1°	B 1°±20′	B 0-2	6°	30°30′	25°	125 x 12 C	1,2	1,9	[20]	[20]	0,22
A 112	3,9 m	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5,0 m	–	87±2	B 3°±15′	B 1°±30′ [27]	B 0±2 [27]	–	34°20′	31°40′	135 SR 13	1,7	1,9	9,35	185,53	0,33
A 112 E	4,0	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5,0 m	–	87±2	B 3°±15′	B 1°±20′ [27]	B 0±1 [27]	–	34°20′	31°40′	135 SR 13	1,7	1,9	9,0	185,53	0,33
A 112 Abarth	4,3 m [8]	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5,1 m	–	87±2	B 3°±15′	B 1°±20′ [27]	B 0±1 [27]	–	34°20′	31°40′	135 SR 13	1,7	1,9	9,0	185,53	0,33
A 112 Abarth 70 PS	4,8 m [8]	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5,0 m	–	87±2	B 3°±15′	B 1°±30′	B 0±2	–	34°20′	31°40′	135 SR 13	1,7	1,9	9,0	185,53	0,33
Ferrari Dino 208 GT 4	9,0 m	4,0 [1]	–	–	–	80 S	22 m	0,9	75±2	4°	+10′	-1 [11]	9°30′	30°	28°	195/70 VR 14 XDX	1,6	2,0	20,0	18,0	0,60
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB; 308 GTS	9,0 m [28]	4,0 [1]	–	–	–	80 S [23]	22 m	0,9	75±2	4°	+10′	-1 [11]	9°30′	30°	28°	205/70 VR 14 XWX	2,6	2,8	20,0	18,0	0,60
400 Automatic; 400 GT	18 m	3,0	12	–	2,0	118 S	15 m	0,9	79±2	3°	+0°20′ [11]	2-3	9°	29°10′	27°40′	215/70 VR 15	2,3-3,2	2,3-3,6	30,0	23,0	1,0
BB 512	13 m	9,0	–	–	–	110 S	22 m	0,9	79±2	3°±15′	+0°10′ [10]	2 [10]	9°	30°30′	29°	215/225/70 VR 15	2,2-2,8	2,6-3,3	20,0	30,0	1,0
Fiat 126; 126 Personal	2,5 m	1,1 [1]	–	–	–	21 S	Luft	–	–	B 9°±1°	B 1°10′-2°10′ [9]	B -0,5 ... +3,5 [9]	8°10′	33°	25°40′	135 SR 12	1,4	2,0	186	186	0,35
127; 127 Special	3,6 m	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5 m	0,5	85-89	B 1°30′-2°30′	B 1°15′-2°15′ [15]	B -6,5 ... -2,5 [15]	4°20′	34°50′	32°10′	135 SR 13	1,7	1,9	9,00	186	0,33
127 1,050 l	3,1 m	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5,5 m	0,5	82±2	B 1°30′-2°30′	B 1°15′-2°15′ [15]	B -6,5 ... -2,5 [15]	4°20′	34°50′	32°10′	135 SR 13	1,7	1,9	9,00	186	0,33
127 Sport	3,1 m	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5,5 m	0,5	82±2	L 1°30′-2°30′	L 1°15′-2°15 [15]	-6,5 ... -2,5 [15]	4°20′	34°50′	32°10′	135 SR 13	1,7	1,9	9,00	186	0,33
128; 128 Special 1100	4,25 m	3,15 [1]	–	–	–	38 S	6,5 m	–	–	B 1°10′-2°10′	B 1°10′-2°10′ [22]	B -3 ... +1 [22]	–	35°	31°45′	145 SR 13	1,8	1,7	9,35	[20]	0,315
128; 128 Special 1300	4,25 m	3,15 [1]	–	–	–	38 S	6,5 m	–	–	B 1°10′-2°10′	B 1°10′-2°10′ [22]	B -3 ... +1 [22]	–	35°	31°45′	145 SR 13	1,8	1,7	9,35	[20]	0,315
128 3 P 1100	4,25 m	3,15 [1]	–	–	–	50 S	6,5 m	–	–	B 1°10′-2°10′	B 0°50′-1°50′ [22]	B -1,5 ... +2,5 [22]	–	35°	31°45′	145 SR 13	1,8	1,7	9,00	[20]	0,315
128 3 P 1300	4,25 m	3,15 [1]	–	–	–	50 S	6,5 m	–	–	B 1°10′-2°10′	B 0°50′-1°50′ [24]	B -15 ... +2,5 [24]	–	35°15′	31°	145 SR 13	1,8	1,7	9,00	185,24	0,315
Ritmo 60	4,40 m	3,0 [26]	–	–	–	51 S	7,1 m	–	–	B 1°30′-2°30′	B 1°10′-2°10′ [17]	B -4,5 ... -2,5 [17]	–	–	–	145 SR 13	1,9	1,8	–	–	–
Ritmo 65	4,40 m	3,0 [26]	–	–	–	51 S	7,1 m	–	–	B 1°30′-2°30′	B 1°10′-2°10′ [17]	B -4,5 ... -2,5 [17]	–	–	–	145 SR 13	1,9	1,8	–	–	–
Ritmo 75	4,40 m	3,35	6,75 [29]	–	–	51 S	8,0 m	–	–	B 1°30′-2°30′	B 1°10′-2°10′ [17]	B -4,5 ... -2,5 [17]	–	–	–	145 SR 13/165/70 SR 13	1,9	1,8	–	–	–
X 1/9	4,25 m	3,15 [1]	–	–	–	49 S	11,0 m	–	–	B 7°±30′	B 0°...-1° [25]	B 2-6 [25]	–	32°40′	28°	145 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,3
131 Mirafiori 1,3 l	4,0 m	1,35 [12]	2,8	–	1,0	50 S	7,4 m	0,8	92	B 3°15′-4°15′	B 0°25′-1°25′	B 4-8	6°	35°±1½°	31°	155 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,33
131 Mirafiori 1,6 l	4,0 m	1,35 [12]	2,8	–	1,0	50 S	7,4 m	0,8	92	B 3°15′-4°15′	B 0°25′-1°25′	B 4-8	6°	35°±1½°	31°	155 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,33
131 Mirafiori 1,8 l USA	4,0 m	1,35 [12]	2,8	–	1,0	50 N	7,4 m	0,8	92	B 3°15′-4°15′	B 0°25′-1°25′	B 4-8	6°	35°±1½°	31°	155 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,33
131 Supermirafiori 1,3 l	4,125	1,80	–	–	1,0	50 S	8,0 m	0,8	92	3°15′-4°15′	0°25′-1°25′	4-8	6°	35±1½°	31°	165 SR 13	1,8	1,8	9,35	230,0	0,33
131 Supermirafiori 1,6 l	4,125	1,80	–	–	1,0	50 S	8,0 m	0,8	92	3°15′-4°15′	0°25′-1°25′	4-8	6°	35±1½°	31°	165 SR 13	1,8	1,8	9,35	230,0	0,33
131 Racing	4,1	1,80	–	–	1,0	50 S	8,2 m	0,8	92	3°15′-4°15′	0°25′-1°25′	4-8	6°	35±1½°	31°	185/70 SR 13	1,8	1,9			
Abarth 131 Rally	4,0 m	1,8	–	–	1,2	50 S	7,4 m	0,8	80±2	B 4°30′±15′	B-1°±15′ [13]	B 2-5 [13]	–	35°±1½°	31°	195/50 VR 15	1,7	1,9	–	–	2 x 0,45
132 GL, 1,6 l	4,35 m	1,28 [21]	2,8	[3] 0,25	1,65	56 S	8,0 m	0,8	82-87	B 2°50′-3°50′	B -0°15′...+0°45′	B 3-7	6°±20′	[19]	26°30′	175 SR 14	1,8	1,9	11,7	10	0,40
132 GLS 2,0 l	4,35 m	1,65	2,8	[3] 0,25	1,45	56 S	8,0 m	0,8	82-87	B 2°50′-3°50′	B -0°15′...+0°45′	B 3-7	6°±20′	[19]	26°30′	175 SR 14	1,8	1,9	11,7	10	0,40

[1] Inclusief bak en differentieel
[2] Verversingshoeveelheid = 4,6 l
[3] Stuurhuis
[4] Toelaatbare tolerantie tussen linker en rechterkant = max. 20′
[5] Toelaatbare tolerantie tussen linker en rechterkant = max. 40′
[6] Toelaatbare afdraaimaat per schijfkant = 0,5 mm
[7] Of 165 SR 14
[8] Inclusief oliekoeler
[9] Wielvlucht (camber) achterwielen = 1°30′...2°30′. Toespoor = 1,5–5,5 mm
[10] Wielvlucht (camber) achterwielen = –0°50′ Toespoor = 6 mm
[11] Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°30′; Toespoor = –3 mm
[12] 4 Bak; 5 Bak = 1,8 liter
[13] Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°30′±10′; Toespoor = 3-4 mm
[14] Toespoor (achterwielen) = 0°±10′
[15] Wielvlucht (camber) achterwielen = L-0°...-1°. Toespoor = 3–7 mm
[16] Alfetta DT = 185/70 HR 14
[17] Wielvlucht (camber) achterwielen = 30′...1°30′; Toespoor = 0...4 mm
[18] Sprint; Alfasud ti: Wielvlucht (camber) = 2°12′±30′; Naspoor = 0°30′±30′
[19] 34°30′±1½°
[20] 184,44-184,73
[21] 4 Bak; 5 Bak 1,53 l
[22] Wielvlucht (camber) achterwielen = L-0°40′...+0°20′. Toespoor = 1,5...5,5 mm
[23] 308 GTB = 70 S
[24] Wielvlucht (camber) achterwielen = L –0°40′...1°40′; Toespoor = 2...6 mm
[25] Wielvlucht (camber) achterwielen = –1°10′...2°10′; Toespoor = 4...8 mm
[26] 5 bak = 3,35 l
[27] Wielvlucht (camber) achterwielen = -2°±30′; Toespoor = 2-6 mm
[28] Dino 308 GTB = 11 m
[29] Eerste vulling, wisselhoeveelheid = 2,3 l

Merk en model	Motorgegevens								Kleppen									Afstelling					
	Motoraard Q = dwarsgepl. motor B = Boxermotor R = Lijnmotor V = V-motor		Boring	Slag	Cilinderinhoud	Max. vermogen (kW bij 1/min) D = DIN, S = SAE	Kompressieverhouding : 1	Kompressiedruk (bar bij 1/min) A = start toerental	klepzetelhoek (°)		klepsteeldiameter (mm.)		Klepspeling (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatklepspeling tijdens het controleren van klepopening	Inlaatklep opent (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerkteken ... uitvoering van het afstelmerkteken	Statisch ontstekingstijdstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontstekingstijdstip met een afstellamp (°/bij 1/min) v = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerkteken ... uitvoering van het afstelmerkteken	Stationair toerental v/d motor (1/min)	CO gehalte bij stationair toerental (Vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mbar)
	Motortype	Cilinderaantal	(mm)	(mm)	(l)				inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat									
Giannini 126 GP, 500 R TV	Fiat 126	R 2	77	70	0,652	D 21/5000	8,7	9-10,5/A	45½ [1]	45½ [1]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,25	0,625	26° v	ST I	10° v	18° v/3000	KP<	800-900	≤ 4,5	–
126 GP-A 700; 500 GT-R	Fiat 126	R 2	79,5	70	0,694	D 26/5400	8,5	9-10/A	45½ [1]	45½ [1]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,25	0,625	26° v	ST I	10° v	18° v/3000	KP<	800-900	≤ 4,5	–
126 GP-A 800	Fiat 126	R 2	85	70	0,794	D 27/5000 [2]	8,5	9-10/A	45½ [1]	45½ [1]	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,25	0,625	26° v	ST I	10° v	18° v/3000	KP<	800-900	≤ 4,5	–
127 NP, 127 NP-S	Fiat 127	Q 4	65	68	0,903	D 43/6400 [3]	9,6 [3]	10-12/A	45½	45½	6,985-7,000	6,988-7,000	K 0,20	K 0,25	0,375	25° v	ST I	10° v	18° v/3000	KP I	800-900	≤ 4,5	–
128 NP, 128 NP-S	Fiat 128	Q 4	80	55,5	1,116	D 48/6500 [4]	9,8	10-12/A	45½	45½	7,975-7,990	7,980-7,995	K 0,30	K 0,40	0,50	12° v	ST I	10° v	–	KP I	–	–	–
128 NP Rally	Fiat	Q 4	86	55,5	1,290	D 60/6600	9,8	10,5-12,5/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	24° v	ST I	10° v	28±2° v/4000	KP I	700-800	≤ 4,5	–
128 Rally 1600	Fiat	Q 4	86	68	1,598	D 68/6600	9,1	10-12/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	24° v	ST I	10° v	28±2° v/4000	KP I	700-800	≤ 4,5	–
Innocenti Mini 90	99 H	Q 4	64,59	76,2	0,998	D 36/5600	9,0	12-13/400-500	45	45	7,095-7,107	7,081-7,095	K 0,35	K 0,35	0,53	5° v	ST ○	5° v	5° v/500	SR I	800±100	2,0	–
Mini 120	12 H	Q 4	70,64	81,33	1,275	D 48/5600	9,75	12-14/400-500	45	45	7,095-7,107	7,081-7,095	K 0,35	K 0,35	0,53	5° v	ST ○	0-2° v	0-2° v/600	SR I	800±100	2,6	–
Mini De Tomaso	12 H	Q 4	70,64	81,33	1,275	D 52/6050	9,75	12-14/A	45	45	7,095-7,107	7,081-7,095	K 0,35	K 0,35	0,53	5° v	ST ○	0-2° v	0-2° v/600	SR I	800±100	2,7	–
Lamborghini Urraco P 200	L 200	V 8	77,4	53	1,994	D 134/7500	9,8	–	45	45	8,0	8,0	K 0,45	K 0,45	0,45	26° v	ST<	23° v	–	SR<	1000	3±1	–
Urraco P 250	L 240	V 8	86,0	53	2,463	D 162/7500	10,4	–	45	45	8,0	8,0	K 0,45	K 0,45	0,45	26° v	ST<	18° v	–	SR<	1000	3±1	–
Urraco P 300	L 302	V 8	86,0	64,5	2,996	D 184/7500	10,1	–	45	45	8,0	8,0	K 0,45	K 0,45	0,25	32° v	ST<	13° v	–	SR<	1000	3±1	–
Silhouette	L 302	V 8	86,0	64,5	2,996	D 184/7500	10,0	–	45	45	8,0	8,0	K 0,45	K 0,45	0,45	26° v	ST<	13° v	–	SR<	1000	3±1	–
Espada 400 GT	L 405	V 12	82,0	62	3,929	D 258/7500	10,5	–	45	45	8,0	8,0	K 0,25	K 0,25	0,25	32° v	ST<	20° v	20° v/2200	SR	1000	3±1	–
Countach LP 112	L 406	V 12	82,0	62	3,929	D 276/8000	10,5	–	45	45	8,0	8,0	K 0,25	K 0,25	0,25	42° v	ST<	18° v	–	SR<	1000	3±1	–
Lancia Beta 1,3 I Coupé	828 B 3,000	Q 4	76	71,5	1,297	D 60/6200	8,9	10-11/A	45°	45°	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,42±0,03	K 0,48±0,03	0,80	17° v	N+Z-<	10° v	10° v/1000	KP I	800-850	≤ 4,5	–
Beta 1,6 I	828 B. 000	Q 4	84,0	71,5	1,585	D 74/5800	9,4	11-12/A	45°	45°	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,42±0,03	K 0,48±0,03	0,80	17° v	N+Z-<	10° v	10° v/1000	KP I	800-850	≤ 4,5	–
Beta 2,0 I Berlina	828 B1,000	Q 4	84,0	90,0	1,995	D 87/5500	8,9	11/A	45°	45°	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,42±0,03	K 0,48±0,03	0,80	13° v	N+Z-<	10° v	10° v/1000	KP I	800-850	≤ 4,5	–
Beta Monte Carlo	134 AS.000	Q 4	84,0	90,0	1,995	D 88/6000	9,35 [6]	11/A	45°	45°	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,42±0,03	K 0,48±0,03	0,80	13° v	N+Z-<	10° v	28°±2° v/5400	KP I	800-900	≤ 4,5	–
Gamma 2 I	830 A2.000	B 4	91,5	76,0	1,999	D 88/5500	9,0	10,5-11,5/A	45	45	7,972-7,987	7,972-7,987	K 0,30	K 0,35	0,875	15° v	SR+NN	~5° v	29° v/3000 [5]	SR ○	850-950	≤ 3,5	–
Gamma, Gamma Coupé 2,5 I	830 A.000	B 4	102,0	76,0	2,484	D 103/5400	9,0	10,5-11,5/A	45	45	7,972-7,987	7,972-7,987	K 0,30	K 0,35	0,875	15° v	SR+NN	~5° v	29° v/3000 [5]	SR ○	950-1000	≤ 3,5	–
Maserati Merak 2000-GT	114-62-20	V 6	80	66,3	1,999	D 125/7000	9,0	11/350	45	45	8,00	9,00	K 0,45	K 0,50	3,0	40° v	NN ○	6° v	6° v/800	SR ●	850	≤ 4,5	300
Merak SS	114-53-30	V 6	91,6	75,0	2,965	D 162/6000	9,0	11/350	45	45	8,00	9,00	K 0,28	K 0,48	2,2	42° v	ST ○I	4° v	6° v/850	SR ●	850	≤ 4,5	300
Kyalami	107-21-42	V 8	88	85	4,136	D 199/6000	8,5	11-12/300	45	45	8,00	8,00	K 0,30	K 0,50	1,9	40° v	NN ○	0° v	3° n/850-900	SR ●	850-900	≤ 4,5	450
Bora	107-15-47	V 8	93,9	85	4,719	D 228/6000	8,5	11-12/300	35	35	8,00	8,00	K 0,28	K 0,48	1,9	40° c	NN ○	0° v	3° n/900	SR ●	800-900	≤ 4,5	400-500
Khamsin	115-10-49	V 8	93,9	89	4,930	D 235/5500	8,5	11-12/300	35	35	8,00	8,00	K 0,25	K 0,45	1,9	35° v	NN ○	0° v	3° n/900	SR ●	800-900	≤ 4,5	400
Moretti 126 Minimaxi	126 A 5000	R 2	77	70	0,652	D 17/4800	7,5	8-10/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,15	K 0,15	0,39	25° v	ST<	10° v	18°/3000	KP<	–	≤ 4,5	–
127 Midimaxi	100 GL	Q 4	65	68	0,903	D 35/6200	9,0	11/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,15	K 0,20	0,375	25° v	ST I	10° v	10°/800-900	KP<	825±25	≤ 4,5	315
128	128 A 000	Q 4	80	55,5	1,116	D 40,5/6000	9,2	11-12/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	12° v	ST I	10° v	28±2°/4000	KP I	700	≤ 4,5	–
De Tomaso Pantera L; GTS	351 C	V 8	101,65	88,9	5,763	221/6000	8,4	11-14/A	45	45	8,67-8,69	8,66-8,68	hydr.	hydr.	–	14° v	ST ●	16° v	16°/1000	KP< S	1000	0,15	–
Longchamp; Deanville	351 C	V 8	101,65	88,9	5,763	221/6000	8,4	11-14/A	45	45	8,67-8,69	8,66-8,68	hydr.	hydr.	–	14° v	ST ●	16° v	16°/1000	KP< S	1000	0,15	–

[1] Klepschotel; Klepzitting in de kop = 45°
[2] Of Type 126 GP-A 800 = 29 kW bij 5500 omw/min
[3] Type 127 NP-S = D 46 kW/6500 omw/min; 9,6:1
[4] Type 128 NP-S = D 59 kW/6800 omw/min
[5] Vacuumslang losgenomen
[6] ±0,15

KP = Krukaspoulie
NN = Nokkenaslager
N+Z = Nokkenas en cilinderkop
SR = Vliegwiel
ST = Distributiewielen
SD = Trillingsdemper

Tekens:
I = streep
○ = cirkel
● = punt
< = kerf
≤ = gelijk aan of minder dan
S = Gradenschaal

Autotechnik
© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in Nm (1 Nm = 0,102 mkp = 0,7375 lb. ft.)

Merk en model	motor												onderstel				diversen	
	cilinderkop K = koud W = warm	drijfstang	krukashoofdlagers	kleptuimelaars of ◇ nokkenastlagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	krukaspulley	vliegwiel	motorophanging	bougies	inspuitpomp	inspuitverstuivers	wielbouten	wielophanging L = langsarm Q = dwarsarm	wiellagers RM = wielnaaf-moeren	stuurarm X = spoorstang aan de stuurarm		
Giannini 126 GP, 500 R TV	40	35	30	25	–	–	150	35	–	30	–	–	50	–	–	–	–	30 [5]
126 GP-A 700; 500 GT-R	40	35	30	25	–	–	150	35	–	30	–	–	50	–	–	–	–	30 [5]
126 GP-A 800	40	35	30	25	–	–	150	35	–	30	–	–	50	–	–	–	–	30 [5]
127 NP, 127 NP-S	60	40	70	40	–	–	100	40	35	25-30	–	–	70	Q 25	140 [6]	70 [7]	–	–
128 NP, 128 NP-S	95	50	85	85	30	30	140	90	–	25-30	–	–	70	Q 25	140 [6]	70 [7]	–	–
128 NP Rally	85	50	80	85 [8]	30	30	140	85	–	40	–	–	70	Q 25	140 [6]	70 [7]	–	–
128 Rally 1600	85	50	80	85 [8]	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	–	–	–	–
Innocenti Mini 90	76-82	48-52	83-90	30-34	19-24	19-24	104	152-158	–	41	–	–	58	–	207-217	48	–	–
Mini 120	76-82	43-48	83-90	30-34	19-24	19-24	104	152-158	–	41	–	–	58	–	207-217	48	–	–
Mini De Tomaso	76-82	43-48	83-90	30-34	19-24	19-24	104	152-158	–	41	–	–	58	–	207-217	48	–	–
Lamborghini Urraco P 200	70	60	28-57	–	–	30	285	28	–	25-27	–	–	–	–	–	–	–	–
Urraco P 250	70	60	28-57	–	–	30	285	28	–	25-27	–	–	–	–	–	–	–	–
Urraco P 300	70	60	28-57	–	–	30	285	28	–	25-27	–	–	–	–	–	–	–	–
Silhouette	70	60	28-57	–	–	30	285	28	–	25-27	–	–	–	–	–	–	–	–
Espada 400 GT	86	60	[3]	–	30	30	290	28	–	25-27	–	–	–	–	–	–	–	–
Countach LP 112	70	60	60	–	30	30	–	–	–	25-27	–	–	–	–	–	–	–	–
Lancia Beta 1,3 I Coupé	85	52	115	◇ 20	25	25	20	85	14	38	–	–	89	Q 60	RM 320	–	100 [9]	25 [5]
Beta 1,6 I	85	52	115	◇ 20	25	25	20	85	14	38	–	–	89	Q 60	RM 320	–	100 [9]	25 [5]
Beta 2,0 I Berlina	85	75	115	◇ 20	25	25	20	145	14	38	–	–	89	Q 60	RM 320	–	100 [9]	25 [5]
Beta Monte Carlo	85	75	115	85	25	25	20	145	14	38	–	–	89	Q 50	–	–	50 [9]	–
Gamma 2 I	75	94	123,5 [10]	109	–	–	89 [11]	90	30 [12]	27	–	–	86	Q 71	RM 367	× 51	102 [9]/71	35 [5]
Gamma, Gamma Coupé 2,5 I	75	94	123,5 [10]	109	–	–	89 [11]	90	30 [12]	27	–	–	86	Q 71	RM 367	× 51	102 [9]/71	35 [5]
Maserati Merak 2000-GT	110	70	95	25	20	20	–	–	–	30	–	–	70	–	–	–	–	–
Merak SS	110	70	95	25	20	20	–	–	–	30	–	–	70	–	–	–	–	–
Kyalami	110	62	90	39	5	5	40	160	–	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Bora	110	65	100	30	5-10	5-10	40	160	–	30	–	–	70	–	–	–	–	–
Khamsin	110	62	90	39	5	5	40	160	–	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Moretti 126 Minimaxi	40	35	30	25	–	–	150	35	–	30	–	–	50	–	–	100	50 [4]	30 [5]
127 Midimaxi	60	40	70	40	–	–	100	40	35	35	–	–	70	Q 25	140 [6]	70 [7]	–	–
128	85	50	80	85 [8]	30	30	140	85	–	40	–	–	70	–	140 [6]	–	–	–
De Tomaso Pantera L; GTS	145	55-62	[1]	24-35	[2]	17-30	70	104-118	–	21-28	–	–	60-80	v + h 80	–	–	–	–
Longchamp; Deanville	145	55-62	[1]	24-35	[2]	17-30	70	104-118	–	21-28	–	–	60-80	v + h 80	–	–	–	–

[1] ½" Bouten = 131–145 Nm ⅜" Bouten = 48–62 Nm
[2] 5/16" Bouten = 31–44 Nm; ⅜" Bouten = 23–35 Nm; ¼" Bouten = 9–12 Nm
[3] M 8 Bouten = 28 Nm
M 12 Bouten = 90 Nm
[4] Stuurwielmoer
[5] Stuurhuis bevestigingsbouten
[6] Achterwiellager
[7] Spoorstanggewrichtmotor aan de tandheugel
[8] Nokkenaswielbout
[9] Veerpootbevestiging (buitenkant)
[10] Tegelijk stuurhuis bevestigingsbouten
[11] Aandrijftandwiel van hydr. pomp aan de Nokkenas
[12] Carter-bouten

Merk en model	Ontsteking															
	bougies		bobine			verdeler				automatische vervroeging in krukasgraden (KW°)						ontstekingsvolgorde 1e cil.: v = voor, h = achterste r = rechts, l = links s = vliegwiel
	merk en type (originele uitvoering) Bo = Bosch Ch = Champion Mot = Motorcraft Mr = Marelli	electrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweer-stand (Ω)	puntafstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	onderbreker veerspanning (g)	kondensator-capaciteit (μF)	vacuum (°/mbar) (1 mbar = 0,75 mmHg) begin	tussenwaarde	maximum	centrifugaal (°/1 min) begin	tussenwaarde	maximum	
Giannini 126 GP, 500 R TV	Ch L 81 Y	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,45-0,50	78±3	475±50	0,25	–	–	–	0°/1400	–	18°/3000	a h[3]
126 GP-A 700; 500 GT-R	Ch L 81 Y	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,45-0,50	78±3	475±50	0,25	–	–	–	0°/1400	–	18°/3000	a h[3]
126 GP-A 800	Ch L 81 Y	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,45-0,50	78±3	475±50	0,25	–	–	–	0°/1400	–	18°/3000	a h[3]
127 NP, 127 NP-S	Mr S 146 A	0,5-0,6	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/800-900	12°/1400	28±2°/4200-4600	b r
128 NP, 128 NP-S	Mr S 135 B[1]	0,5-0,6	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	–	b r
128 NP Rally	Mr S 135 B	0,5-0,6	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	28±2°/4000	b[8]
128 Rally 1600	Mr S 135 B	0,5-0,6	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,22-0,23	–	–	–	–	–	28±2°/5400	b[8]
Innocenti Mini 90	Ch N 9 Y[10]	0,50-0,60	3-3,4	4500	–	0,35-0,40	57-63	510-680	0,18-0,24	0°/101	–	14°/270	0°/400[2]	12-16°/1800[2]	28-32°/5400[2]	b l[4]
Mini 120	Ch N 9 Y	0,50-0,60	3-3,4	7500	–	0,35-0,40	57-63	510-680	0,18-0,24	0°/202	–	14°/372	0°/600[2]	12-16°/1600[2]	26-30°/5500[2]	b l[4]
Mini De Tomaso	Ch N 9 Y	0,60-0,65	3-3,4	7500	–	0,35-0,40	57-63	510-680	0,18-0,24	0°/202	–	14°/372	0°/600[2]	12-16°/1600[2]	26-30°/5500[2]	b l[4]
Lamborghini Urraco P 200	Bo 235 P 21	0,35±0,05	2,0	–	–	0,35±0,05	40	–	0,18	–	–	–	–	–	–	e vr
Urraco P 250	Bo 265 P 21	0,35±0,05	2,0	–	–	0,35±0,05	40	–	0,18	–	–	–	–	–	–	e vr
Urraco P 300	Bo 235 P 21	0,35±0,05	2,0	–	–	0,35±0,05	40	–	0,18	–	–	–	–	–	–	e vr
Silhouette	Bo 235 P 21	0,6	2,0	–	–	0,35±0,05	40	–	0,18	–	–	–	–	–	–	e vr
Espada 400 GT	Bo 235 P 21	0,35±0,05	2,0	–	–	0,35±0,05	40	[9]	0,18	[9]	–	–	0°/2000	10°/3250	20°/4500	f vr
Countach LP 112	Bo 235 P 21	0,35±0,05	–	–	–	0,35±0,05	40	–	0,18	–	–	–	0°/2000	10°/3250	20°/4500	f vr
Lancia Beta 1,3 l Coupé	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y	0,60-0,70	2,6-2,8	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	10°/1600	23°/4200	b vr
Beta 1,6 l	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30	0,60-0,70	2,6-2,8	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	8½°/1600	28°/5400	b vr
Beta 2,0 l Berlina	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30	0,50-0,70	2,6-2,8	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	8½°/1600	28°/5400	b vr
Beta Monte Carlo	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30	0,60-0,70	2,6-3,1	8500-12 000	–	0,37-0,43	55±3	500-600	0,20-0,25	–	–	–	0°/1000	10°/1600	28°/5400	b vr
Gamma 2 l	Bo W 200 T 30/Ch N 7 Y	0,6-0,7	1,9[5]	9500[5]	0,9	[6]	[6]	–	–	0°/333-360	–	14°v/533	0°/900-1000	20°/2200	26-30°/3800-4000	g vr
Gamma, Gamma Coupé 2,5 l	Bo W 200 T 30/Ch N 7 Y	0,6-0,7	1,9[5]	9500[5]	0,9	[6]	[6]	–	–	0°/333-360	–	14°v/533	0°/900-1000	20°/2200	26-30°/3800-4000	g vr
Maserati Merak 2000-GT	Bo 200 T 30	0,80	1,3	6000	0,90	[6]	[6]	–	–	–	–	–	6°/900	18°/2000	29±1°/4000	d vr
Merak SS	Bo 200 T 30	0,80	1,3	6000	0,90	[6]	[6]	–	–	–	–	–	6°/900	18°/2000	29±1°/4000	d vr
Kyalami	Bo 200 T 30	0,80	1,35	7100	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1000	20°/2000	40°/4000	h hr
Bora	Bo W 200 T 30	0,90	1,35	7100	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1000	20°/2000	40°/4000	h l
Khamsin	Bo W 200 T 30	0,80-0,90	1,35	7100	–	[6]	[6]	–	–	–	–	–	0°/1000	20°/2000	40°/4000	h hr
Moretti 126 Minimaxi	Mr CW 225 N/Bo W 225 T 1	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,5±0,03	78±3	475±50	0,25	–	–	–	0°/1400	–	18°/3000	a h
127 Midimaxi	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	–	–	–	0°/800-900	12°/1400	28±2°/4600	b[8]
128	Mr CW 7 LP/Bo W 200 T 30	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-8250	–	0,37-0,43	55±3	550±50	0,22-0,23	–	–	–	0°/900	10½°/1500	28±2°/4700	b[8]
De Tomaso Pantera L; GTS	Mot ARF 42	0,60	1,4-1,55	7600-8000	1,3-1,4	0,50[7]	26-31	490	–	0°/125	–	10°/500	0°/1000	12-17°/3000	27°/4000	c vl
Longchamp; Deanville	Mot ARF 42	0,60	1,4-1,55	7600-8800	1,3-1,4	0,50[7]	26-31	490	–	0°/125	–	10°/500	0°/1000	12-17°/3000	27°/4000	c vl

[1] Of Bosch W 240 T 30
[2] Vacuum leiding losgenomen
[3] Bij de stroomverdeler
[4] 1e Cilinder bij de koeler
[5] Bij 20 °C
[7] Electronische onstecking

[7] Dubbele kontaktpunten of electrische outsteking
[8] Bij de distributiekant
[9] Twee stroomverdelers (type Marelli S 85 CA) elk voor 6 cilinders
[10] Of Bosch W 175/T 30

a 1–2
b 1–3–4–2
c 1–3–7–2–6–5–4–8
d 1–6–2–5–3–4
e 1–5–4–8–7–2–6–3
f 1–7–5–11–3–9–6–12–2–8–4–10
g 1–3–2–4
h 1–8–4–2–7–3–6–5

© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	Carburator: merk en type (D'O = DellOrto, Mot = Motorcraft, So = Solex, We = Weber)	aantal	venturi	hoofdsproeier	compensatiesproeier (remlucht)	stationair benzinesproeier	stationair luchtsproeier	acceleratie pompsproeier	Acceleratie pomp opbrengst per 10 slagen in cm³	startsproeier of ● vlotternaaldoorlaat diameter	vlotterniveau afdichtingsvlak tot vlotter (mm)	Carburatortest: Inhoud vlotterkamer (juist afgesteld) in cm³	Verbruik per carburator onbelast ±10%: Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min. l/uur	Bij 3000 omw./min. l/uur	Bij 5000 omw./min. l/uur	Luchtdoorstromingswaarde (pollux): Gasklep opening bij gesloten choke klep	Stationair toerental 1 trap/2 trap	Brandstofpomp: merk en type (APG = Pierburg, Bi = Bendix, Fi = Fiat, Mot = Motorcraft)	gemiddeld (bar bij 1/min.)	Brandstofinspuiting: merk en type: inspuitpomp	verstuiver	gemiddeld (bar bij 1/min.)	y = voor, t = na 1973
Giannini 126 GP, 500 R TV	We 28 IMB	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	19	0,35	0,70	1,40	3,60	–	N 250	–	–	–	–	–	–
126 GP-A 700; 500 GT-R	D'O DHLB 32	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
126 GP-A 800	D'O DHLB 32	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
127 NP, 127 NP-S	We 30 DIC 10	1	23/23	–	–	–	–	–	3	–	–	20	0,60	0,85	2,00	3,70	X 250	N 290	–	–	–	–	–	–
128 NP, 128 NP-S	We 32 ICEV 32 [2]	1	27	–	–	–	–	–	3,5	–	–	28	0,60	1,20	2,50	4,50	X 245	N 320	–	–	–	–	–	–
128 NP Rally	We 32 DMTR	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	42	0,65	1,20	2,50	4,50	X 280	N 155/N 30	–	–	–	–	–	–
128 Rally 1600	We 32 DMTR	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Innocenti Mini 90	SU HS 4 FZ× 1156	1	38,1	2,29	[3] ABB	–	–	–	–	–	3,18-4,75	46	0,50	0,90	2,00	4,20	–	–	SU mech. AUF 816	0,28	–	–	–	–
Mini 120	SU HS 6 FZ× 1168	1	44,45	2,54	[3] BAU	–	–	–	–	–	3,18-4,75	46	0,40	0,60	1,30	2,50	–	–	SU elektr. AUF 216	0,17-0,21	–	–	–	–
Mini De Tomaso	SU HS 6 FZ× 1168	1	44,45	2,54	[3] BAU	–	–	–	–	–	3,18-4,75	46	0,40	0,60	1,30	2,50	–	–	SU elektr. AUF 216	0,17-0,21	–	–	–	–
Lamborghini Urraco P 200	We 40 IDF	4	–	–	–	–	–	–	14	–	–	58	0,65	1,50	3,50	–	–	N 70/70	Be elektr.	3,3 l/min [5]	–	–	–	–
Urraco P 250	We 40 IDF	4	32	125	–	55	[1] 1,75 ●	40	14	F 8/90	10,0	58	0,65	1,50	3,50	–	–	N 70/70	Be elektr.	3,3 l/min [5]	–	–	–	–
Urraco P 300	We 40 DCNF	4	–	–	–	–	–	–	11	–	–	30	0,45	0,85	1,90	–	–	K 120/120	Be elektr.	3,3 l/min [5]	–	–	–	–
Silhouette	We 40 DCNF	4	34	135	175	60	–	35	11	–	5,0	30	0,45	0,85	1,90	–	–	K 120/120	Be elektr.	3,3 l/min [5]	–	–	–	–
Espada 400 GT	We 40 DCOE 20/21	6	30	120	[1] 1,75 ●	210	45 F 9	35	6,0	F 5/60	8,5	54	0,40	0,90	2,00	–	–	K 175/175	Be elektr.	3,3 l/min [5]	–	–	–	–
Countach LP 112	We 45 DCOE 96/97	6	38	150	–	–	45 F 8	35	6,0	● 1,75	8,5	–	–	–	–	–	–	–	Be elektr.	3,3 l/min [5]	–	–	–	–
Lancia Beta 1,3 l Coupé	We 32 DATR 3/250	1	22	110/115	190/260	50/70	110/70	50	3,0	● 1,50	–	42	0,70	1,50	2,60	4,80	–	N 170/K 150	Fi/Corona	0,20-0,30	–	–	–	–
Beta 1,6 l	We 34 DATR 1/250	1	25/27	120/150	170/210	50/80	110/70 [4]	50	–	● 1,75	7,0 ± 0,25 [8]	42	0,70	1,50	2,70	4,80	–	-/K 180	Fi/Corona	0,20-0,30	–	–	–	–
Beta 2,0 l Berlina	We 34 DATR 2/250	1	25/27	120/150	170/240	50/80	110/70 [4]	50	–	● 1,75	7,0 ± 0,25 [8]	58	0,80	1,50	2,80	5,00	–	-/K 170	Fi/Corona	0,20-0,30	–	–	–	–
Beta Monte Carlo	We 34 DATR 4/250	1	25/27	120/130	160/200	50/70	110/70	50	8-9	● 1,75	7,0 ± 0,25 [8]	–	–	–	–	–	–	–	mech.	0,20-0,30	–	–	–	–
Gamma 2 l	We 36 ADLD/150	1	24/27	130/145	170/180	50/50	90/110	50	9-10	● 1,75 [7]	7,0 ± 0,25 [6]	–	–	–	–	–	–	–	Be elektr.	0,20-0,35	–	–	–	–
Gamma, Gamma Coupé 2,5 l	We 38 ADLD/150	1	26/30	140/160	150/200	50/50	140/110	50	9-10	● 1,75 [7]	6,0 ± 0,25 [6]	–	–	–	–	–	–	–	Be elektr.	0,20-0,35	–	–	–	–
Maserati Merak 2000-GT	We 42 DCN F/78	3	32	125	180	50	145	40	–	80 ● 2	48	35	–	–	–	–	–	–	AEG elektr.	0,30	–	–	–	–
Merak SS	We 44 DCNF/44	3	36	135	155	65	135	40	11	F7/110 ● 2	48	35	0,45	0,90	2,00	4,30	–	N 120/120	AEG elektr.	0,30	–	–	–	–
Kyalami	We 42 DCNF/76	4	34	130	155	60	135	40	–	80 ● 2	48	35	0,45	0,90	2,00	4,30	–	N 120/120	Be elektr.	0,35	–	–	–	–
Bora	We 42 DCNF/36	4	36	140	155	60	160	50	–	F 7/80 ● 2	47	35	0,45	0,90	2,00	–	–	N 120/120	Be elektr.	0,35	–	–	–	–
Khamsin	We 42 DCNF/41	4	34	130	155	60	130	40	–	F 7/80 ● 2	50	35	0,45	0,90	2,00	–	–	N 120/120	Be elektr.	0,35	–	–	–	–
Moretti 126 Minimaxi	We 24 IMB	1	18	95	–	45	170	[1] 1,25 ●	–	F 5/90	8-8,5	19	0,35	0,70	1,40	3,60	–	N 250	mech.	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
127 Midimaxi	We 32 IBA 20	1	24	135	–	45	170	40	–	● 1,50	6,0	20	0,60	0,85	2,00	3,70	X 250	N 290	mech.	0,15-0,20/2000	–	–	–	–
128	We 32 ICEV 14	1	24	125	–	40	160	40	2,2-2	● 1,50	11,0	28	0,60	1,20	2,50	4,50	X 245	N 320	mech.	0,15-0,20	–	–	–	–
De Tomaso Pantera L; GTS	Mot 4300 4 V	1	31,7	1,17-1,58	–	–	–	–	–	–	20-21,5	–	–	–	–	–	–	–	Mot mech.	0,30-0,35	–	–	–	–
Longchamp; Deanville	Mot 4300 4 V	1	31,7	1,17-1,58	–	–	–	–	–	–	20-21,5	–	–	–	–	–	–	–	Mot mech.	0,30-0,35	–	–	–	–

[1] Vlotternaaldzitting
[2] Model NP-S = 2 × 40 DCNF Weber
[3] Naaldtype
[4] Verrijkingssproeier (bij Lancia; Solex = 100, Weber = 110)
[5] Opbrengst
[6] Met pakking gemeten/Vlotterweg = 13,5 ± 0,5 mm
[7] Gasklepopeningsspleet bij stationair toerental = 0,35–0,40 mm
[8] Bij vertikaal gehouden vlotterkamer deksel

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 Bo = Bosch Du = Ducellier Fi = Fiat Lu = Lucas Ma = Marelli Mot = Motorcraft	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel (Nm) of vermogen (kW)	merk en type Bo = Bosch Du = Ducellier Fi = Fiat Lu = Lucas Ma = Marelli Mot = Motorcraft	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgeregelde spanning (V/A)
Giannini 126 GP, 500 R TV	12	34	Fi B 76	26	11,9	10 000	260	7,7	0,5	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4
126 GP-A 700; 500 GT-R	12	34	Fi B 76	26	11,9	7000±1000	260	7,7	0,5	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4
126 GP-A 800	12	34	Fi B 76	26	11,9	7000±1000	260	7,7	0,5	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4
127 NP, 127 NP-S	12	34	Fi E 84	30	11,5-12	7000±1000	315	7±0,5	0,8	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4 [1]
128 NP, 128 NP-S	12	34	Fi E 84	30	11,5-12	7000±1000	315	7±0,5	0,8	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4 [1]
128 NP Rally	12	34/45	Fi E 84	30	11,5-12	7000±1000	315	7±0,5	0,8	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4 [1]
128 Rally 1600	12	34/45	Fi E 100	28	11,5-12	5200±500	530	7±0,3	0,8	Ma A 124	A 53/14 [5]	G 7000	–	4,5±0,1	–	14,2±0,4/2-12
Innocenti Mini 90	12	43	Lu M 35 J	68	11-12	8000-10 000	350-375	7,1-7,5	0,8	Lu 16 ACR	A 34/14	G 6000	–	4,33	–	14,2±0,2
Mini 120	12	43	Lu M 35 J	68	11-12	8000-10 000	350-375	7,1-7,5	0,8	Lu 16 ACR	A 34/14	G 6000	–	4,33	–	14,2±0,2
Mini De Tomaso	12	43	Lu M 35 J	68	11-12	8000-10 000	350-375	7,1-7,5	0,8	Lu 16 ACR	A 34/14	G 6000	–	4,33	–	14,2±0,2
Lamborghini Urraco P 200	12	55	Bo GF 12 V 1,1 kW	–	–	–	–	–	1,1	Bo	A 35/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Urraco P 250	12	55	Bo GF 12 V 1,1 kW	–	–	–	–	–	1,1	Bo	A 35/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Urraco P 300	12	55	Bo GF 12 V 1,1 kW	–	–	–	–	–	1,1	Bo	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Silhouette	12	55	Bo GF 12 V 1,1 kW	–	–	–	–	–	1,1	Bo	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Espada 400 GT	12	72	Bo JD 12 V 1,3 kW	–	–	–	–	–	1,3	Bo	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Countach LP 112	12	66	Bo JD 12 V 1,3 kW	–	–	–	–	–	1,3	Bo	A 65/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Lancia Beta 1,3 l Coupé	12	45	Ma E 100 1,0/12	30±5	11,7±0,1	4800±200	470±20 [4]	7,3-9,0	1,0 [4]	Bo K1 14 V 55 A [2]	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2 [3]
Beta 1,6 l	12	45	Ma E 100 1,0/12	30±5	11,7±0,1	4800±200	470±20 [4]	7,3-9,0	1,0 [4]	Bo K1 14 V 55 A [2]	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2 [3]
Beta 2,0 l Berlina	12	45	Ma E 100 1,0/12	30±5	11,7±0,1	4800±200	470±20 [4]	7,3-9,0	1,0 [4]	Bo K1 14 V 55 A [2]	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2 [3]
Beta Monte Carlo	12	45	Ma E 100 1,0/12	30±5	11,7±0,1	4800±200	470±20 [4]	7,3-9,0	1,0 [4]	Ma A 124	A 53/14	G 13 000	–	4,3±0,2	–	14,2±0,4/2-12
Gamma 2 l	12	60	Bo	38	11,5	–	–	–	–	Bo K1 14 V 55 A 20	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2 [3]
Gamma, Gamma Coupé 2,5 l	12	60	Bo	38	11,5	–	–	–	–	Bo K1 14 V 55 A 20	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2 [3]
Maserati Merak 2000-GT	12	60	Du 6211 A 1,5	60	11	–	540 [4]	–	1,1 [4]	Du/Pa	A 55/14	G 6000	–	–	–	14,0±0,2
Merak SS	12	60	Du 6211 A 1,5	60	11	–	560 [4]	10,5	1,1 [4]	Du/Pa	A 55/14	G 6000	–	–	–	14,0±0,2
Kyalami	12	72	Bo	60-80	11	6000	350	10,5	0,9	Bo	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Bora	12	66	Bo	60-80	11	6000	350	10,5	0,9	Bo	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Khamsin	12	72	Bo	60-80	11	6000	350	10,5	0,9	Bo	A 55/14	G 6000	0,26±10%	3,4±10%	–	14,0±0,2
Moretti 126 Minimaxi	12	34	Fi B 76-0,5/12 S	26	11,9	9000±1000	260	7,7±0,2	0,5	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4
127 Midimaxi	12	34	Fi 84-0,8/0,88	30	11,9	7000±1000	315-320	7,0±0,3	0,8	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30±10%	4,0±10%	–	14,2±0,4
128	12	34	Fi E 84	30	11,9	7000±1000	315	7,0±0,5	0,8	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 5000	0,30±10%	4,0±10%	–	13,8-14,6/0,8-1,0
De Tomaso Pantera L; GTS	12	72	Mot	70-80	12	–	460-470	6	1,5	Mot D 26 F	A 61/15	M 2900	–	4,15	–	14,4-15,0
Longchamp; Deanville	12	72	Mot	70-80	12	–	460-470	6	1,5	Mot D 26 F	A 61/15	M 2900	–	4,15	–	14,4-15,0

[1] Tweede trap: Eerste trap = 0,1–0,6 V onder deze spanning
[2] Of Marelli A 124–14 V 42 A
[3] Eerste trap: Tweede trap = 14,2±0,3 V/2–12 A
[4] Bij geblokkeerde startmotor
[5] Of Alternator 29 A/14 V

Autotechnik
© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	Vulhoeveelheid in liters						Koeling			Wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen						Banden			Remmen		
	motorolie m = met filter o = zonder filter (l)	versnellingsbak (l)	automatische bak (l)	voorasolie (l)	achterasolie (l)	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine (l)	koelsysteeminhoud m = met kachel o = zonder kachel (l)	overdruk in het koelsysteem (bar)	thermostaat opent bij (°C.)	naspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toe-in) (mm)	dwarshelling fusepen (KPI) (°)	sporing in de bocht meethoek 20° binnenwiel	sporing in de bocht meethoek 20° buitenwiel	bandenmaat	bandenspanning (bar) voor	bandenspanning (bar) achter	toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.) voor	toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.) achter	remvloeistof (l)
Giannini 126 GP, 500 R TV	3,5 m	1,1 [3]	–	–	–	22 S	Luft	–	–	B 9°±1°	B 1°±20′ [2]	-1…+3 [2]	6°	33°	25°40′	135 x 12	1,4-1,5	2,0-2,1	170,4	170,4	0,35
126 GP-A 700; 500 GT-R	3,5 m	1,1 [3]	–	–	–	22 S	Luft	–	–	B 9°±1°	B 1°±20′ [2]	1…2 [2]	6°	33°	25°40′	135 SR12	1,4-1,5	2,0-2,1	170,4	170,4	0,35
126 GP-A 800	3,5 m	1,1 [3]	–	–	–	22 S	Luft	–	–	B 9°±1°	B 1°±20′ [2]	1…2 [2]	6°	33°	25°40′	135 SR 12	1,4-1,5	2,0-2,1	170,4	170,4	0,35
127 NP, 127 NP-S	3,9 m	2,4 [1]	–	–	–	30 S	5 m	–	85-89	L 1°45′-2°15′	L 1°25′-2°5′ [4]	L -3,5-5 [4]	4°20′	34°50′	32°10′	135 SR 13	1,7	1,9	227	170,4	0,33
128 NP, 128 NP-S	4,2 m	3,1 [1]	–	–	–	38 S	6,5 m	–	85-89	L 1°25′-1°55′	L 1°20′-2° [10]	L -4…-6 [10]	4°20′	35°	31°45′	145 x 13	1,8	1,7	227	170,4	0,35
128 NP Rally	4,2 m	3,1 [1]	–	–	–	38 S	6,5 m	–	85-89	L 1°25′-1°55′	L 1°20′-2° [10]	L -4…-6 [10]	4°20′	35°	31°45′	145 x 13	1,8	1,7	227	170,4	0,35
128 Rally 1600	4,2 m	3,1 [1]	–	–	–	38 S	6,5 m	–	85-89	L 1°25′-1°55′	L 1°20′-2° [10]	L -4…-6 [10]	4°20′	35°	31°45′	145 HR 13	1,8	1,7	227	170,4	0,35
Innocenti Mini 90	5 [1]	–	–	–	–	38 S	3,8 m	0,9	85-89	L 3±1°	L 2°±1° [5]	neg. 1-2,7 [5]	9°	21°30′	20°	145/70 SR 12	2.1	2.0	9.50	177,8	0,32
Mini 120	4,5 [1]	–	–	–	–	38 S	3,8 m	0,9	85-89	L 3±1°	L 2°±1° [5]	neg. 1-2,7 [5]	9°	21°30′	20°	155/70 SR 12	1,9	1,8	9,50	177,8	0,32
Mini De Tomaso	4,5 [1]	–	–	–	–	38 S	3,8 m	0,9	85-89	L 3±1°	L 2°±1° [5]	neg. 1-2,7 [5]	9°	21°30′	20°	155/70 SR 12	1,9	1,8	9,50	177,8	0,32
Lamborghini Urraco P 200	7,5 m	4,0	–	–	–	80 S	12 m	0,8	65-68	7°	0°57′ [6]	0 [6]	10°30′	–	–	205/70 VR 14 [11]	2,3-2,5	2,5-2,7	–	–	0,30
Urraco P 250	7,5 m	4,0	–	–	–	80 S	12 m	0,8	65-67	7°	0°57′ [6]	0 [6]	10°30′	–	–	205/70 VR 14 [11]	2,3-2,5	2,5-2,7	–	–	0,30
Urraco P 300	7,5 m	4,0	–	–	–	80 S	12 m	0,8	65-67	7°	0°57′ [6]	0 [6]	10°30′	–	–	205/70 VR 14 [11]	2,3-2,5	2,5-2,7	–	–	0,30
Silhouette	12 m	4,0	–	–	–	80 S	15 m	0,8	65-67	7°	0°57′ [9]	3 [9]	10°	–	–	195/50 VR 15 [19]	2,3-2,5	2,5-2,8	–	–	–
Espada 400 GT	14,3 m	4,0	–	–	1,55	93 S	14 m	0,8	65-67	1°30′	0° [7]	2,0 [7]	7°	–	–	205 VR 15	2,0-2,4	2,4-2,6	14,4	9,5	0,70
Countach LP 112	17,5 m	3,65	–	–	5,0	120 S	17 m	0,9	70	5°	0° [7]	2,0 [7]	9°	28°20′	26°40′	V=205/50 VR 15/ h=345/35 VR 15	2,3	2,5	30	20	–
Lancia Beta 1,3 l Coupé	3,4 m	2,45 [3]	–	–	–	51 S	8,2 m	0,5±0,1	82-87	1°30±20′	30′±20′ [13]	neg. 0-3,5 [13]	9°46′±20′ [15]	36° [16]	31°30′ [17]	155 SR 14	1,7	2,2	11,5	9,0	0,40
Beta 1,6 l	3,4 m	2,45 [3]	–	–	–	51 S	8,3 m	0,5±0,1	82-87	1°30±20′	30′±20′ [13]	neg. 0-3,5 [13]	9°46′±20′ [15]	36° [16]	31°30′ [17]	175/70 SR 14	1,7	2,2	11,5	9,0	0,40
Beta 2,0 l Berlina	3,7 m	2,45 [3]	–	–	–	51 S	7,6 m	0,5±0,1	82-87	1°30±20′	30′±20′ [13]	neg. 0-3,5 [13]	9°46′±20′ [15]	36° [16]	31°30′ [17]	175/70 SR 14	1,7	2,2	11,5	9,0	0,40
Beta Monte Carlo	5,3 m	2,45 [3]	–	–	–	59 S	14 m	0,5	82-87	6°±15′	0°±20′ [20]	2-4 [20]	10°02′±20′	32°±1°30′	32°	185/70 HR 13	1,7	1,9	11,5	9,0	0,40
Gamma 2 l	6,1 m	3,30	–	–	–	63 S	9,0 m	–	84±2	B 2°30′ [14]	B 0°±20′ [18]	B neg. 0-3,5 [18]	9°30′	40°25′	31°40′	185/70 HR 14	1,8	2,1	17,3	9,0	–
Gamma, Gamma Coupé 2,5 l	6,1 m	3,30	–	–	–	63 S	9,0 m	–	84±2	B 2°30′ [14]	B 0°±20′ [18]	B neg. 0-3,5 [18]	9°30′	40°25′	31°40′	185/70 HR 14	1,8	2,1	17,3	9,0	–
Maserati Merak 2000-GT	9,0 m	2,25 [3]	–	–	–	85 S	16 m	0,5	80	6°	0°15′ [8]	2-3	1°30′	–	–	185/205 VR 15	–	–	18,5	18,5	0,5
Merak SS	9,0 m	2,25 [3]	–	–	–	85 S	16 m	0,5	80	6°	0°15′ [8]	2-3	1°30′	–	–	195/215 VR 15	2,2	2,6	20,5	12,0	5,0 [12]
Kyalami	10 m	1,8	–	–	1,4	100 S	16 m	0,5	75	3°	0° [14]	3	8°	–	–	205 VR 70-15	2,2	2,4	29,5	18	0,5
Bora	10 m	3,3 [3]	–	–	1,5	96 S	16 m	0,5	75	4°	+0-15′	neg. 3-4	1°±10′	–	–	205/215/70 VR 15	2,5	2,7	18,5	18,5	4,0 [12]
Khamsin	13 m	1,8	8,0	–	1,5	95 S	14 m	0,5	75	0°	1°	0-2	7°30′	38°	30°	215/70 VR 15	2,4	2,5	29,5	18,5	4,0 [12]
Moretti 126 Minimaxi	2,5 m	1,1 [3]	–	–	–	22 S	Luft	–	–	B 9°±1°	B 1°±20′	-1…+3 [2]	6°	33°	25°40′	135-12	1,4	2,0	170,4	170,4	0,35
127 Midimaxi	3,9 m	2,4 [3]	–	–	–	30 S	5 m	0,5	85-89	L 1°45′-2°15′	L 1°25′-2°5′ [4]	L -3,5-5 [4]	4°20′	34°50′	32°10′	135 SR 13	1,7	1,9	9,0	186,0	0,33
128	4,25 m	3,15 [3]	–	–	–	38 S	6,5 m	–	82±2	L 1°25′-1°55′	L 1°20′-2° [10]	L -4…-6 [10]	–	35°	31°45′	145/155 SR 13	1,8	1,7-2,0	9,35	184,5	0,33
De Tomaso Pantera L; GTS	5,2 m	3,4	–	–	–	85 S	24 m	0,9	85-89	L 2° 40′	L ½° [9]	L 1-2 [9]	8°	33°	30°	185/215/70 VR 15	2,9	2,9	17,0	15,5	–
Longchamp; Deanville	5,2 m	3,4	10,0	–	1,8	120 S	18 m	0,9	85-89	L 5° 30′	L ½° [9]	L 1-2 neg. [9]	8°	33°	30°	215/70 VR 15	2,4	2,4	28,75	17,0	–

[1] Inclusief bak en differentieel
[2] Wielvlucht (camber) achterwielen = −0° 32′…−1° 12′. Toespoor = 5–9 mm
[3] Inclusief differentieel
[4] Wielvlucht (camber) achterwielen = L −0° 15′ …−0° 45′; Toespoor = 3±2 mm
[5] Wielvlucht (camber) achterwielen = 1°±30′. Toespoor = 0–6,4 mm
[6] Wielvlucht (camber) achterwielen = −1°. Toespoor = 2–3 mm
[7] Wielvlucht (camber) achterwielen = −30′. Toespoor = 2–3 mm
[8] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°; Toespoor = 2–3 mm
[9] Wielvlucht (camber) achterwielen = 30′; Toespoor = 0
[10] Wielvlucht (camber) achterwielen = L −0° 30′ … +0° 15′; Toespoor = 2–6 mm
[11] Achter: Voor = 195/70 VR 14
[12] Hydraulisch systeem (mineraalie)
[13] Wielvlucht (camber) achterwielen = −55′±20′; Toespoor = 3–6 mm
[14] Belast met 4 personnen
[15] Coupé en Spider = 10° 02′±20′
[16] +1° 05′−30′
[17] +45′−20′
[18] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°±20′; Toespoor = 0,5–3 mm
[19] Voor: Achter = 285/40 VR 15
[20] Wielvlucht (camber) achterwielen = −2°±20′; Toespoor = 4–6 mm