Omrekentabel

Inches in millimeters

Omrekentabel zie ommezijde

Franse

Omrekentabel van Inches (decimaal) in millimeters

inch	0,000″	0,001″	0,002″	0,003″	0,004″	0,005″	0,006″	0,007″	0,008″	0,009″
0,00″	–	0,025	0,051	0,076	0,102	0,127	0,152	0,178	0,203	0,229
0,01″	0,254	0,279	0,305	0,330	0,356	0,381	0,406	0,432	0,457	0,483
0,02″	0,508	0,533	0,559	0,584	0,610	0,635	0,660	0,686	0,711	0,737
0,03″	0,762	0,787	0,813	0,838	0,864	0,889	0,914	0,940	0,965	0,991
0,04″	1,016	1,041	1,067	1,092	1,118	1,143	1,168	1,194	1,219	1,245
0,05″	1,270	1,295	1,321	1,346	1,372	1,397	1,422	1,448	1,473	1,499
0,06″	1,524	1,549	1,575	1,600	1,626	1,651	1,676	1,702	1,727	1,753
0,07″	1,778	1,803	1,829	1,854	1,880	1,905	1,930	1,956	1,981	2,007
0,08″	2,032	2,057	2,083	2,108	2,134	2,159	2,184	2,210	2,235	2,261
0,09″	2,286	2,311	2,337	2,362	2,388	2,413	2,438	2,464	2,489	2,515

inch	0,0″	0,1″	0,2″	0,3″	0,4″	0,5″	0,6″	0,7″	0,8″	0,9″
0″	–	2,54	5,08	7,62	10,16	12,70	15,24	17,78	20,32	22,86
1″	25,40	27,94	30,48	33,02	35,56	38,10	40,64	43,18	45,72	48,26
2″	50,80	53,34	55,88	58,42	60,96	63,50	66,04	68,58	71,12	73,66
3″	76,20	78,74	81,28	83,82	86,36	88,90	91,44	93,98	96,52	99,06
4″	101,60	104,40	106,68	109,22	111,76	114,30	116,84	119,38	121,92	124,46
5″	127,00	129,54	132,08	134,62	137,16	139,70	142,24	144,78	147,32	149,86
6″	152,40	154,94	157,48	160,02	162,56	165,10	167,64	170,18	172,72	175,26
7″	177,80	180,34	182,88	185,42	187,96	190,50	193,04	195,58	198,12	200,66
8″	203,20	205,74	208,28	210,82	213,36	215,90	218,44	220,98	223,52	226,06
9″	228,60	231,14	233,68	236,22	238,76	241,30	243,84	246,38	248,92	251,46
10″	254,00	256,54	259,08	261,62	264,16	266,70	269,24	271,78	274,32	276,86
11″	279,40	281,94	284,48	287,02	289,56	292,10	294,64	297,18	299,72	302,26
12″	304,80	307,34	309,88	312,42	314,96	317,50	320,04	322,58	325,12	327,66

Omrekentabel van millimeters in inches

mm	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
0	–	0,0039	0,0079	0,0118	0,0157	0,0197	0,0236	0,0276	0,0315	0,0354
1	0,0394	0,0433	0,0472	0,0512	0,0551	0,0591	0,0630	0,0669	0,0709	0,0748
2	0,0787	0,0827	0,0866	0,0906	0,0945	0,0984	0,102	0,106	0,110	0,114
3	0,118	0,122	0,126	0,130	0,134	0,138	0,142	0,146	0,150	0,154
4	0,157	0,161	0,165	0,169	0,173	0,177	0,181	0,185	0,189	0,193
5	0,197	0,201	0,205	0,209	0,213	0,217	0,220	0,224	0,228	0,232
6	0,236	0,240	0,244	0,248	0,252	0,256	0,260	0,264	0,268	0,272
7	0,276	0,280	0,283	0,287	0,291	0,295	0,299	0,303	0,307	0,312
8	0,315	0,319	0,323	0,327	0,331	0,335	0,339	0,343	0,346	0,351
9	0,354	0,358	0,362	0,366	0,370	0,374	0,378	0,382	0,386	0,390
10	0,394	0,398	0,402	0,406	0,409	0,413	0,417	0,421	0,425	0,429
11	0,433	0,437	0,441	0,445	0,449	0,453	0,457	0,461	0,465	0,469
12	0,472	0,476	0,480	0,484	0,488	0,492	0,496	0,500	0,504	0,508

Merk en model	motorgegevens								kleppen									afstelling					
	Motortype B = Boxermotor O = dwarsgepl. motor R = Lijnmotor V = V-motor	Cilinderaantal	Boring (mm)	Slag (mm)	Cilinderinhoud (l)	Max. vermogen (PK bij omw./min.) D = DIN, S = SAE	Kompressieverhouding :1	Kompressiedruk (kg/cm² bij omw./min.) A = start toerental	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	Statisch ontstekingstijdstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontstekingstijdstip met een afstellamp (° bij omw./min.) v = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerkteken... uitvoering van het afstelmerkteken	Stationair toerental v/d motor	CO gehalte bij stationair toerental (Vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mmHg)
Alpine A 110 1600 VH	R 843-30	4	79	84	1,647	D 95/6000	9,25	12,5±0,5 A	45	45	8,0	8,0	K 0,20	K 0,25	0,20	24° v	ST<	7-10° v	28-32° v/5000[1]	SR I	800±25	2,5±0,5	–
A 310 2700 VA	R 112-7-30	6	88	73	2,664	D 150/6000	10,1	–	–	–	–	–	K 0,10	0,25	–	–	–	10°±1° v	–	–	800±25	–	–
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial, AZU	B A 79/1	2	68,5	59	0,435	D 24/6750	8,5	–	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	2°05′	ST<	12° v	26° v/2400	SR O[2]	800±50	1,8-2,5	–
2 CV 6, Méhari, AK 400	B M 28/1	2	74	70	0,602	D 26/5500	8,5	–	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	0°05′	ST<	8° v	22° v/2400	SR O[2]	800±50	1,8-2,5	–
Dyane 6	B M 28	2	74	70	0,602	D 32/5750	9,0	–	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	0°05′	ST<	8° v	22° v/2400	SR O[2]	800±50	1,8-2,5	–
Ami 8, Break	B M 28	2	74	70	0,602	D 32/5750	9,0	–	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	0°05′	ST<	8° v	22° v/2400	SR O[2]	800±50	1,8-2,5	–
LN	B R 06/627	2	74	70	0,602	D 32/5750	9,0	–	30	45	8-0,020	8,5-0,035	K 0,20	K 0,20	1,00	0°05′	ST<	8° v	22° v/2400	SR O[2]	800±50	0,8-1,6	–
GS Spécial, CSX	B G 10	4	74	59	1,015	D 55/6500	9,0	–	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	2 v±1°30′	KR-ZR	10° v	33° v/2500[1]	SR O[2]	925±25	2-3,5	–
GS 1220 Club, Pallas	B	4	77	65,5	1,222	D 60/5750	8,2	–	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	4°10′ v	KR-ZR	10° v	33° v/2500[1]	SR O[2]	925±25	2-3,5	–
GSX 2	G 12/619	4	77	65,5	1,222	D 64/5750	8,7	–	45	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,00	5°30′	KR-ZR	10° v	33° v/2500[1]	SR O[2]	925±25	2-3,5	–
CX 2000, Break	R M 20/616	4	86	85,5	1,985	D 102/5500	9,0	–	30	45	7,95+0,015	8,95-0,015	K 0,15	K 0,20	1,10	0°30′ v	ST I	10° v	10±1° v/850-900	SR Z	850-900	1,8-3,6	–
CX 2400, Break	R M 23/623	4	93,5	85,5	2,347	D 115/5500	8,75	–	30	45	7,95+0,015	8,95-0,015	K 0,15	K 0,20	1,10	0°30′ v	ST I	10° v	10±1° v/850-900	SR Z	850-900	1,8-3,6	–
CX 2200 Diesel, Break	R M 22/621	4	90	85,5	2,175	D 66/4500	22,25	–	45	45	7,96-7,975	8,94-8,995	K 0,15	K 0,20	1,00	2°52′ v	ST I	–	–	–	800-900	–	–
CX Prestige	R M 23/623	4	93,5	85,5	2,347	D 115/5750	8,75	–	30	45	7,95+0,015	8,95-0,015	K 0,15	K 0,20	1,10	0°30′ v	ST I	10° v	10±1° v/850-900	SR Z	850-900	1,8-3,6	–
Matra-Simca Bagheera	O 3G 4	4	76,7	70	1,294	D 84/6200	9,5	12-13/A	44	44	7,894-7,990	7,950-7,965	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,51	25° v	ST<	4-8° v	6-8° v/900	SR/KG	950	1,0-1,6	–
Bagheera S, Courrèges	O 6Y 4	4	76,7	78	1,442	D 90/5800	9,5	12-13/A	44	44	7,894-7,990	7,950-7,965	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,51	25° v	ST<	4-8° v	6-8° v/900	SR/KG	950	1,0-1,6	–
Peugeot 104 GL, ZL	O XV 3	4	70	62	0,954	D 46/6000	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	2±3° n	ST+K⊖	5° v	5° v/800	SR/KG S	900	2-2,5	–
104 GL 6, SL	O XW 3	4	72	69	1,124	D 57/6000	9,2	11-12/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	5°20′ v	ST+K⊖	5° v	5° v/800	SR/KG S	900	⩽4,5	–
104 ZS	O XW 3 S	4	72	69	1,124	D 66/6200	9,2	11-12/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	5°20′ v	ST+K⊖	5° v	5° v/800	SR/KG S	900	⩽4,5	–
304 GL, SL, Break	O XL 5	4	78	67,5	1,290	D 65/6000	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	6° v	ST+K⊖	8° v	8° v/800	KG S	900	⩽4,5	–
304 SLS	O XL 5 S	4	78	67,5	1,290	D 74,5/6200	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	6° v	ST+K	8° v	8° v/800	KG S	900	⩽4,5	–
304 Break GL	O XK 5	4	78	59	1,127	D 59/6250	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	4°30 n	ST+K⊖	8° v	8° v/800	SR/KG S	900	⩽4,5	–
304 GLD Diesel	O XL 4 D	4	78	71	1,357	D 45/5000	23,3	40-45/300	30	45	8,0	8,0	K 0,15	K 0,30	0,80	5°34′	ST+K	–	–	–	700+50	–	–
504 L	R XM 7	4	84	81	1,796	D 73/5000	7,5	10-11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	2°	ST+K	10° v	10° v/800	KG IS	900	2,5-3,5	–
504 L Diesel	R XD 88	4	88	80	1,948	D 49/4500	21,8	40-45/300	45	45	8,5	8,5	K 0,15	K 0,30	0,90	0°	ST	–	–	–	–	–	–
504 GL, Break	R XN 1	4	88	81	1,971	D 93/5200	8,35	10,5-12/A	30	45	8	8	K 0,10	K 0,25	–	–	ST+K	8° v	8° v/800	KG	900	2,5-3,5	–
504 TI	R XN 2	4	88	81	1,971	D 100/5200	8,35	10,5-12/A	30	45	8	8	K 0,10	K 0,25	–	–	ST+K	8° v	8° v/800	KG	900	1,5-2,5	–
504 Diesel	R XD 2	4	94	83	2,304	D 63,5/4500	22,2	40-45/300	45	45	8,5	8,5	K 0,15-0,20	K 0,25-0,30	0,90	0°	ST	–	–	–	800	–	–
504 Familiale Diesel	R XD 90	4	90	83	2,112	D 65/4500	22,2	40-45/300	45	45	8,5	8,5	K 0,15	K 0,30	0,90	0°	ST+K I	–	–	–	–	–	–
604 SL, 504 V-6	V ZM	6	88	73	2,664	D 136/5750	8,65	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	9°/7°[10]	ST+K I	10° v	10° v/950	KG< I	900	⩽4,5	–
Renault 4 (1126, 2109, 2392)	R 839-06/07	4	55,8	80	0,782	D 27/5000	8,5	–	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	10° v	SR I	4°±1° v	18-22° v/5000[1]	SR I	675-725	2,5-3	–
4, 4 Rodéo (1123, 2106, 2391)	R 800	4	58	80	0,845	D 34/5000	8,1	–	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	10° v	SR I	6°±1° v	20-30° v/3600[1]	SR I	675-725	2,5-3	–
5 (R 1221)	R 800-10	4	58	80	0,845	D 36/5000	8,1	–	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	10° v	SR I	6°±1° v	20-30° v/3600[1]	SR I	675-725	2,5-3	–
5 TL (R 1222, R 2382)	R 689/10	4	65	72	0,956	D 44/5500	9,25	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	18° v	SR I	0°±1° v	34-38° v/4500[1]	SR I	675-725	2,5-3,5	–
5 GTL (R 1225)	R 810-26	4	73	77	1,289	D 42/5000	9,5	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	22° v	SR I	5°±1° v	34-38° v/4300	SR I	675-725	2,5-3,5	–
5 TS (R 1224)	R 810-25	4	73	77	1,289	D 64/6000	9,5	13±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	22° v	SR I	0°±1° v	34-38° v/4300[1]	SR I	675-725	3,5	–
5 Alpine (R 1223)	R 840-25	4	76	77	1,397	D 93/6400	10,0	13±0,5/A	45	45	8,0	8,0	K/W 0,20	K/W 0,20	0,20	30° v	SR I	0°±1° v	28±1° v/4500[1]	SR I	1050±50	3,5	–
6 L (1180)	R 800-02/03	4	58	80	0,845	D 34/5500	8,0	–	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,20	10° v	SR I	6°±1° v	20-30° v/3600[1]	SR I	725-775	2,5-3	–
6 TL (R 1181) 6 Rodéo	R 688-10	4	70	72	1,108	D 47/5300	9,5	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	–	10° v	SR I	0°±1° v	34-38° v/4500[1]	SR I	675-725	2,5-3	–
12 L (R 1170, R 1330)	R 810-02	4	73	77	1,289	D 50/5000	8,5	–	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,12	22° v	KP<	6°±1° v	32-36° v/4500[1]	KR<	750-800	2,5-3	–
12 TL	R 810-	4	73	77	1,289	D 54/5250	9,5	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,12	22° v	KP<	10°±1° v	32-36° v/4500[1]	KP<	750-800	2,5-3	–
12 TS (R 1177, R 1337)	R 810-05/06	4	73	77	1,289	D 60/5500	9,5	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,12	22° v	SR<	0°±1° v	34-38° v/4300[1]	KP<	750-800[8]	2,5-3,5	–
14 L, TL (R 1210)	R 129 A 700	4	75	69	1,218	D 57/6000	9,3	–	45	45	7,0	7,0	K 0,10	K 0,25	–	–	–	2°±1° v	27-31° v/4700[1]	KP<	850-900	–	–
15 TL, GTL (R 1300)	R 810-05/06	4	73	77	1,289	D 60/5500	9,5	13±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15[5]	K 0,20[6]	0,12	22° v	SR<	12°±1° v	22-26°v/5500[1]	KP<	775	2,5-3	–
17 TS (T 1318, R 1328)	R 843-E-7,05	4	79	84	1,647	D 98/5750	9,3	12,5±0,5/A	45	45	8,0	8,0	K/W 0,20	K/W 0,25	0,20	24° v	SR I	10°±1° v	25-27° v/4900[1]	SR I	775-825	2,5-3	–
16 L, TL (R 1152, R 1153)	R 821-01/04	4	77	84	1,565	D 66/5000[7]	8,6	12±0,5/A	45	45	8,0	8,0	K/W 0,20	K/W 0,25	0,20	18° v	SR I	4°±1° v	30-34° v/4500[1]	SR I	675-725[8]	4,0	–
16 TX (R 1156)	R 843-01/02	4	79	84	1,647	D 93/6000	9,25	12-13/A	45	45	8,0	8,0	K/W 0,20	K/W 0,25	0,20	24°/21° v[9]	SR I	4/10° v[9]	34-38°/28-32°/5000[1]	SR I	675-725[8]	2,5-3,5	–
20 L, TL, GTL (R 1271)	R 843	4	79	84	1,647	D 90/5750	9,3	12-13/A	45	45	8,0	8,0	K/W 0,20	K/W 0,25	0,20	24°/21° v[9]	SR I	10° v	24-28/4900[1]	SR I	775-825[8]	2,5-3,5	–
30 TS (R 1275)	R 144	6	88	73	2,664	D 125/5000	8,65	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10-0,15	K 0,25-0,30	0,7	9°/7°[10]	ST+K I	10° v	10° v/950	KG	900-950	⩽4,5	–
Simca 1005 LS, GLS	R 350	4	68	65	0,944	D 40/5800	9,4	11-12/400	44½	44½	7,98-7,99	7,95-7,96	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,37	13° v	ST I	12° v	10-12° v/650-750	KP-M	850-875	1-1,6	–
1006 LS, GLS, SR	R 350 S	4	74	65	1,118	D 55/5800	9,6	11-12/400	44½	44½	7,98-7,99	7,95-7,96	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,37	13° v	ST I	12° v	10-12° v/650-750	KP-M	850-875	1-1,6	–
Rallye 1 und 2	R 1 G 4	4	76,7	70	1,294	D 60/5800[11]	9,5	12/400	44½	44½	7,975-7,99	7,95-7,96	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,37	25° v	ST<	4-6° v	4-6° v/950	KP-M	950	1-1,6	–
1100 LE, LX, GLS, GLX, ES	O 350 S	4	74	65	1,118	D 58/6000	9,6	12/400	44½	44½	7,975-7,99	7,95-7,96	K 0,30	K 0,35	0,37	13° v	ST I	12° v	10-12° v/650-750	KP-M	800-900	1-1,6	–
1100 S	O 3 G 2	4	76,7	70	1,294	D 75/5800	9,5	12/400	44	44	7,975-7,99	7,95-7,96	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,37	25° v	ST<	10-12° v	10-12° v/900	SR/K	900-950	1-1,6	–
1100 TI	O 3 G 4	4	76,7	70	1,294	D 82/6600	9,5	12/400	44	44	7,975-7,99	7,95-7,96	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,37	22° v	ST<	6-8° v	6-8° v/900	SR/K	950	1-1,6	–
1307 GLS	O 6 G 1	4	76,7	70	1,294	D 68/5600	9,5	12/400	44	44	7,975-7,99	7,95-7,965	K 0,25[3]	K 0,30[4]	–	16°30′ v	ST<	–	10° v/850	SR/K	850	2,8	–
1307 S	O 6 G 4	4	76,7	70	1,294	D 82/6000	9,5	12/400	44	44	7,975-7,99	7,95-7,965	K 0,25[3]	K 0,30[4]	–	19° v	ST<	–	6° v/950	SR/K	950	3,0	–
1308 GT/S	O 6 Y 2	4	76,7	78	1,442	D 85/5600	9,5	11,5-12/A	44	44	7,975-7,99	7,95-7,965	K 0,25[3]	K 0,30[4]	0,37	19° v	ST<	–	12° v/900	SR/K	900	3,0	–
Chrysler 1609	R 7 R 2	4	83,4	75	1,639	D 90/5800	9,45	11-12	44½[12]	44½[12]	8,985-9,0	8,965-8,98	K 0,20	K 0,30	0,25	15° v	KP+NR	–	10-12° v/850	KP<	850	–	–
Chrysler 1610	R 7 S 2	4	87,7	75	1,812	D 100/5800	9,45	11-12	44½[12]	44½[12]	8,985-9,0	8,965-8,98	K 0,20	K 0,30	0,25	15° v	KP+NR	–	10-12° v/850	KP<	850	–	–
Chrysler 2 litres	R 7 T 2	4	91,7	75	1,981	D 110/5800	9,45	11-11,5/400	44½[12]	44½[12]	8,985-9,0	8,965-8,98	K 0,20	K 0,30	0,45	14°46′ v	KP+NR	–	10-12° v/900	KP<	900	–	–

[1] Vacuum slang los genomen
[2] Boring van 6 mm in koppelingshuis en vliegwiel
[3] Warm = 0,30 mm
[4] Warm = 0,35 mm
[5] Warm = 0,18 mm
[6] Warm = 0,25 mm
[7] Of 55 PK/5000 omw/min; met kompressieverhouding 8,1:1
[8] Met automat in stand (A) = 600–650 omw/min
[9] Tweede getal = met automaat
[10] Eerste getal = linker nokkenas, tweede getal = rechter nokkenas
[11] Rally 2 = 86 PK/6000 omw/min
[12] Klepschotelhoek = 45½°

AG = Ballanseergewicht
KG = Koppelingshuis met gradenverdeling en krukaspoulie
KP = Krukaspoulie
KP+NR = Krukaspoulie en nokkenaswiel
KR+ZR = Krukaswiel en tandriem
N+NLD = Nokkenaswiel + nokkenaslagerdeksel
S = Schaalverdeling
SR = Vliewiel Z = getal
ST = Distributiewielen
ST+K = Distributiewielen en ketting
WP = Waterpomp

* SI met electronische benzine inspuiting
Tekens: < = Kerf, I = streep, O = boring, –M = streep en markering
⊖ = kettinggeleider
S = graadenschal
K = Kogel

Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in mkg (1 mkg = 7,23 ft. lbs)

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 Q = dwarsarm	wiellagers RM = wielhaar-moeren	stuurarm X = spoorstang aan de stuurarm		
Alpine A 110 1600 VH	K 7,75-8,25[1]	4,5	6,5	–	2,5-3,0	2,5-3,0	6,0[2]	5,0	–	2,5-3,0	–	–	–	–	–	–	[3]7,0	–
A 310 2700 VA	K 7,75-8,25[1]	4,5	6,5	–	2,5-3,0	2,5-3,0	6,0[2]	5,0	–	2,5-3,0	–	–	–	–	–	–	[3]7,0	–
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial, AZU	2-2,3	–	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	–	–	–	4-6	L 5,5	RM 40	–	–	–
2 CV 6, Méhari, AK 400	2-2,3	–	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	–	–	–	4-6	L 5,5	RM 40	–	–	–
Dyane 6	2-2,3	–	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	–	–	–	4-6	L 5,5	RM 40	–	–	–
Ami 8, Break	2-2,3	–	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	–	–	–	4-6	L 5,5	RM 40	–	–	–
LN	2-2,3	–	3,5-4,5	–	1,9	1,9	5,0	4,0-4,5	6,0	–	–	–	5-6,5	–	–	–	–	–
GS Spécial, CSX	2-2,5	–	3,4-4,5	1,7-1,8	1,8	1,5	17-20	6,3-6,8	5,0-6,0	2,0-2,5	–	–	4-6	Q 5,9-6,5	RM 35-40	1,8-2	[7]4,5-5,0	[8]3,6-4
GS 1220 Club, Pallas	1,6-2,5	–	3,4-4,5	1,7-1,8	1,8	1,5	17-20	6,3-6,8	5,0-6,0	2,0-2,5	–	–	4-6	Q 5,9-6,5	RM 40	1,8-2	[7]4,5-5,0	[8]3,6-4
GSX 2	1,6-2,5	–	3,4-4,5	1,7-1,8	1,8	1,5	17-20	6,3-6,8	5,0-6,0	2,0-2,5	–	–	4-6	Q 5,9-6,5	RM 40	1,8-2	[7]4,5-5,0	[8]3,6-4
CX 2000, Break	6-6,5	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8[4]	–	–	–	9,0[5]	10[5]	–	–	–	6-8	–	RM 35-40	–	–	–
CX 2400, Break	6-6,5	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8[4]	–	–	–	9,0[5]	10[5]	–	–	–	6-8	–	RM 35-40	–	–	–
CX 2200 Diesel, Break	5,5/10	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8[4]	–	–	25	9,0[5]	10[5]	2,5-3,0[6]	3,0	2,0-2,5	6-8	–	RM 35-40	–	–	–
CX Prestige	6-6,5	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8[4]	–	–	–	9,0[5]	10[5]	–	–	–	6-8	–	RM 35-40	–	–	–
Matra-Simca Bagheera	7,0	3,75	6,5	1,5[4]	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,25 h	3,0	–	–	8,0	Q 5,0	RM 32,5	× 3,0	[8]2,5	[9]6,2
Bagheera S, Courrèges	7,0	3,75	6,5	1,5[4]	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,25 h	3,0	–	–	8,0	Q 5,0	RM 32,5	× 3,0	[8]2,5	[9]6,2
Peugeot 104 GL, ZL	5,25	3,75	3,75	7,0[4]	–	1,5	9,0	6,75[5]	3,5	1,75	–	–	6,0	Q 3,5	RM 25	3,5[8]	[10]1,0	–
104 GL 6, SL	5,25	3,75	3,75	7,0[4]	–	1,5	9,0	6,75[5]	3,5	1,75	–	–	6,0	Q 3,5	RM 25	3,5[8]	[10]1,0	–
104 ZS	5,25	3,75	3,75	7,0[4]	–	1,5	9,0	6,75[5]	3,5	1,75	–	–	6,0	Q 3,5	RM 25	3,5[8]	[10]1,0	–
304 GL, SL, Break	5,5	3,75	5,25	2,0[2]	–	–	9,0	2,75	2/3,25	1,75	–	–	6,0	Q 3,25	3/1[12]	3,5[8]	[10]1-1,3	[11]M 11 = 3,75
304 SLS	5,5	3,75	5,25	2,0[2]	–	–	9,0	2,75	2/3,25	1,75	–	–	6,0	Q 3,25	3/1[12]	3,5[8]	[10]1-1,3	[11]M 11 = 3,75
304 Break GL	5,5	3,75	5,25	2,0[2]	–	–	9,0	2,75	2/3,25	1,75	–	–	6,0	Q 3,25	3/1[12]	3,5[8]	[10]1-1,3	[11]M 11 = 3,75
304 GLD Diesel	7,0	4,0	5,25	2,0[2]	–	–	11,0	–	2/3,25	3,0[6]	1,75	2,0	6,0	Q 2,75	3/1[12]	3,5[8]	[10]1-1,3	[11]M 10 = 2,75
504 L	8,25	4,0	7,5	1,5	–	–	17,0	6,75	4,0	2,25	–	–	6,0	Q 4,5	3/1[12]	3,25[8]	[10]1-1,3	[11]4,5
504 L Diesel	7,0	6,0	10,0	5,0	1,5	1,5	17,0	5,75	4,0	4,5[6]	2,0	2,0	6,0	Q 4,5	3/1[12]	3,25[8]	[10]1,5	[11]4,5
504 GL, Break	2,0/8,25[13]	4,0	7,5	1,5	–	–	17,0	6,75	4,0	2,25	–	–	6,0	Q 4,5	3/1[12]	3,25[8]	[10]1,5	[11]4,5
504 TI	8,25	4,0	7,5	1,5	–	–	17,0	6,75	4,0	2,25	–	–	6,0	Q 4,5	3/1[12]	3,25[8]	[10]1,5	[11]4,5
504 Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
504 Familiale Diesel	7,0	6,0	10,0	5,0	1,5	1,5	17,0	5,75	4,0	4,7[6]	2,0	2,0	6,0	–	3/1[12]	3,25[8]	[10]1,5	[11]4,5
604 SL, 504 V-6	2,0+110°[14]	4,75	3,0+75°	7-8[4]	1,3	1,75	17,0	4,5	3,5	1,75	–	–	8,5	–	1,0	–	–	[15]0,15-0,30
Renault 4 (1126, 2109, 2392)	K/W 5,5-6,5	3,5	6,0	1,5-1,75	1,5	1,5	–	4,0	–	1,5-2,0	–	–	6,0	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
4, 4 Rodéo (1123, 2106, 2391)	K/W 5,5-6,5	3,5	6,0	1,5-1,75	1,5	1,5	–	4,0	–	1,5-2,0	–	–	6,0	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
5 (R 1221)	K/W 5,5-6,5	3,5	6,5	1,5-1,75	1,5	1,5	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	6,0	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
5 TL (R 1222, R 2382)	K/W 5,5-6,0	3,5	5,5-6,5	1,5-1,75	1,5	1,5	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	6,0	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
5 GTL (R 1225)	K 5,5[16]	4,5	5,5-6,5	3,0[3]	1,5	1,5	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	5-6	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
5 TS (R 1224)	K 5,5[16]	4,5	5,5-6,5	3,0[3]	1,5	1,5	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	5-6	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
5 Alpine (R 1223)	K/W 7,0	4,5	5,5-6,5	3,0[3]	1,5	1,5	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	5-6	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
6 L (1180)	K/W 5,5-6,5	3,5	5,5-6,5	1,5-1,75	1,5	1,5	–	4,0	–	1,5-2,0	–	–	6,0	Q 3,5/5,0[11]	RM 12	× 3,5	–	–
6 TL (R 1181) 6 Rodéo	K/W 5,5-6,0	3,5	5,5-6,5	–	–	–	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	6,0	Q 3,75	RM 12	4,0[8]	–	–
12 L (R 1170, R 1330)	K/W 5,5-6,0	4,0-4,5	5,5-6,5	–	1,5-2,0	1,5-2,0	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5[8]	–	–
12 TL	K/W 5,5-6,0	4,0-4,5	5,5-6,5	–	1,5-2,0	1,5-2,0	–	5,0	–	1,5-2,0	–	–	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5[8]	–	–
12 TS (R 1177, R 1337)	K/W 5,5-6,0	4,0-4,5	5,5-6,5	–	1,5-2,0	1,5-2,0	–	5,0[17]	–	1,5-2,0	–	–	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5[8]	–	–
14 L, TL (R 1210)	K 7,5-8,0	3,5-4,0	5,0-5,5	–	–	–	–	6,5-7,0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
15 TL, GTL (R 1300)	K/W 5,5-6,0	4,0-4,5	5,5-6,5	–	3,0	3,0	–	5,0[17]	–	1,5-2,0	–	–	7,0	Q 10/11	–	3,5[8]	–	–
17 TS (T 1318, R 1328)	K 7,75-8,25[1]	4,5	6,5	–	3,0	3,0	–	5,0[17]	–	2,5-3,5	–	–	7,0	Q 10/11	–	3,5[8]	–	–
16 L, TL (R 1152, R 1153)	K 7,5-8,0[18]	4,5	6,5	7,75-8,25	2,5-3,0	2,5-3,0	–	5,0	–	2,5-3,5	–	–	7,0	Q 4,5/2,5[19]	3,0[20]	3,5[8]	–	–
16 TX (R 1156)	K 7,75-8,25[1]	4,5	6,5	–	3,0	3,0	–	5,0	–	2,5-3,5	–	–	7,0	Q 4,5/2,5[19]	3,0[20]	3,5[8]	–	–
20 L, TL, GTL (R 1271)	K 7,75-8,25[1]	4,5	6,5	–	3,0	3,0	–	5,0	–	2,5-3,5	–	–	7,0	Q 5/9[19]	RM 16	–	–	[15]0,15-0,30
30 TS (R 1275)	K 2,0+115°[14]	4,5	3,0+75°	7-8[3]	1,0-1,5	1,75	17,0	4,5	3,5	1,75	–	–	7,0	[21]	–	–	–	[15]0,15-0,30
Simca 1005 LS, GLS	7,0	3,75	6,5	1,75	1,5	2,0	15,0	5,5	–	3,0	–	–	6,3-7,0	Q 4,5	–	–	[8]2,0	[11]4,5
1006 LS, GLS, SR	7,0	3,75	6,5	1,75	1,5	2,0	15,0	5,5	–	3,0	–	–	6,3-7,0	Q 5,5	RM 19,5	–	[8]2,0	[11]3,4
Rallye 1 und 2	7,0	3,75	6,5	1,5[3]	1,4	2,0	13,5	5,5	1,25 v/2,2 h	2,8	–	–	6,3-7,0	–	–	–	[8]2,0	–
1100 LE, LX, GLS, GLX, ES	7,0	3,75	6,5	1,75	1,5	2,0	15,0	5,5	–	3,0	–	–	6,3-7,0	Q 5,5	RM 19,5	–	[8]2,0	[11]3,4
1100 S	7,0	3,75	6,5	1,5[3]	1,4	2,0	13,5	5,5	1,25 v/2,2 h	2,8	–	–	6,3-7,0	Q 5,5	RM 19,5	–	[8]2,0	[11]3,4
1100 TI	7,0	3,75	6,5	1,5[3]	1,4	2,0	13,5	5,5	1,25 v/2,2 h	2,8	–	–	6,3-7,0	Q 5,5	RM 19,5	–	[8]2,0	[11]3,4
1307 GLS	7,0	3,75	6,5	1,5[3]	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,25 h	3,0	–	–	6,3	Q 5,5	RM 19,5	–	[11]3,5/7,5	[8]2,0
1307 S	7,0	3,75	6,5	1,5[3]	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,25 h	3,0	–	–	6,5-7,5	Q 5,5	RM 19,5	–	[11]3,5/7,5	[8]2,0
1308 GT/S	7,0	3,75	6,5	1,5[3]	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,25 h	3,0	–	–	6,5-7,5	Q 5,5	RM 19,5	–	[11]3,5/7,5	[8]2,0
Chrysler 1609	9,0 K	7,5	11,0	3,0[2]	1,5	2,0	13,5	8,0	2,5	3,0	–	–	6,3-7,0	Q 4-5	–	2,5[8]	[8]2,5	[11]7,0
Chrysler 1610	9,0 K	7,5	11,0	3,0[2]	1,5	2,0	13,5	8,0	2,5	3,0	–	–	6,3-7,0	Q 4-5	–	2,5[8]	[8]2,5	[11]7,0
Chrysler 2 litres	9,0 K	7,5	11,0	3,0[2]	1,5	2,0	13,5	8,0	2,5	3,0	–	–	6,3-7,0	Q 4-5	–	2,5[8]	[8]2,5	[11]7,0

[1] Warm = 8,5–9,0 mkg
[2] Nokkenas-kettingwielbout
[3] Nokkenastand-wielbevestiging
[4] Uitlaatklep tuimelaarasmoeren
[5] Met (Loctite) kunststofborgmiddel borgen
[6] Gloeibougies
[7] Achterste remankerbevestigingsbouten
[8] Stuurhuis bevestigingsschroeven
[9] Remtang bevestiging voor
[10] Koppeling bevestigings bouten
[11] Bovenste en onderste kogelbouten van de fuse
[12] Voor aanhalen met 3 mkg, dan los draaien en met 1 mkg aanhalen
[13] 1e getal = vooraanhalen, 2e getal = natrekken
[14] Voor aanhalen met 6 mkg, dan los draaien en met 2 mkg aanhalen en daarna 110° doordraaien
[15] Klepdekselbouten
[16] Warm = 8,0 mkg
[17] Met automatische bak = 6,5 mkg
[18] Warm = 8,25–8,75 mkg
[19] Binnenste/Buitenste lagering (voor/achter)
[20] Daarna ¼ omwenteling losdraaien
[21] Voor schokbreker (onder) = 7–9 mkg, Achter schokbreker (onder) 9–11 mkg

Autotechnik

© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	ontsteking									automatische vervroeging in krukasgraden						
	bougies		bobine			verdeler				vacuum (°/mmHg)			centrifugaal (°/omw./min.)			ontstekingsrichting te zien: v = voor, h = achterste, r = rechts, l = links, s = vliegwiel
	merk en type (originele uitvoering) Bo = Bosch Ch = Champion Ey = Eyquem Ma = Marchal 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)	begin	tussenwaarde	maximum	begin	tussenwaarde	maximum	
Alpine A 110 1600 VH	Ch-N74/Ey-755 LS	0,65-0,75	–	–	–	0,4	57°±3°	450°±50	0,22-0,25	0°84	11-15°/200	16-20°/400	0°/1100	6-10°/1500	24-28°/4900	a s
A 310 2700 VA	Ch-BN 94	0,65-0,75	–	–	–	–	76°±3°	–	–	0°/200	4-10°/300	13-19°/450	0°/1050	9-13°2000	25-29°/4500	–
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial, AZU	Ma-35/AC-42 FF	0,6-0,7	3,6±0,2	9000-10 000	–	0,4±0,05	109±3°	450-500	0,18-0,22	–	–	–	3°/1000	10°/2000	25°/3000	b l
2 CV 6, Méhari, AK 400	Ma-35/AC-42 FF	0,6-0,7	3,6±0,2	9000-10 000	–	0,4±0,05	109±3°	450-500	0,18-0,22	–	–	–	3°/1000	10°/2000	25°/3000	b l
Dyane 6	Ma-34 S/AC-42 FF	0,6-0,7	3,6±0,2	9000-10 000	–	0,4±0,05	109±3°	450-500	0,18-0,22	–	–	–	3°/1000	10°/2000	25°/3000	b l
Ami 8, Break	Ma-34 S/AC-42 FF	0,6-0,7	3,6±0,2	9000-10 000	–	0,4±0,05	109±3°	450-500	0,18-0,22	–	–	–	3°/1000	10°/2000	25°/3000	b l
LN	Ma-34 S/AC-42 F	0,65-0,75	3,6±0,2	9000-10 000	–	0,35-0,45	109°±3°	–	0,18-0,28	–	–	–	3°/1000	10°/2000	25°/3000	b l
GS Spécial, CSX	Ma-34 HS/AC-40-8-XLS	0,6-0,7	1,5[2]	5900[3]	1,1[4]	0,35-0,45	57±2°	450-500	0,25-0,30	[5]1°/100	8°/225	14°/350	2°/1000	24°/2600	32°/5000	c s[6]
GS 1220 Club, Pallas	Ma-34 HS/AC-40-8-XLS	0,6-0,7	1,5[2]	5900[3]	1,1[4]	0,35-0,45	57±2°	450-630	0,25-0,30	[5]1°/100	8°/225	14°/350	2°/1000	24°/2600	26°/4000	c s[6]
GSX 2	Ma-34 HS/AC-40-8 XLS	0,6-0,7	1,5[2]	5900[3]	1,1[4]	0,35-0,45	57±2°	450-630	0,25-0,30	[5]1°/100	8°/225	14°/350	2°/1000	24°/2600	26°/4000	c s[6]
CX 2000, Break	AC-42 FS/Ey-705 S	0,6-0,7	0,68±0,02	7500±1000	1,32±5%	0,40±0,03	55±2½°	440±50	0,30±0,03	–	–	–	17±3°/1600	29±2°/4000	34±2°/5500	a s
CX 2400, Break	AC-42 FS/Ey 705 S	0,6-0,7	0,68±0,02	7500±1000	1,32±5%	0,40±0,03	55±2½°	440±50	0,30±0,03	–	–	–	17±3°/1600	29±2°/4000	34±2°/5500	a s
CX 2200 Diesel, Break	[1]Bo-0250-200-048	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
CX Prestige	AC-42 FS/Ey-705 S	0,6-0,7	0,68±0,02	7500±1000	1,32±5%	0,40±0,03	55±2½°	440±50	0,30±0,03	–	–	–	17±3°/1600	29±2°/4000	34±2°/5500	a s
Matra-Simca Bagheera	Ch-N 6 Y/Ma-GT 34,2 M	0,60	3-3,4	5000-5500	–	0,45	56±1°	650±50	0,20-0,30	0°/25	7°/50	12°/70	0°/1100	18°/2000	22°/3500	a s
Bagheera S, Courrèges	Ch-N 6 Y/Ma-GT 34,2 M	0,60	3-3,4	5000-5500	–	0,45	56±1°	650±50	0,20-0,30	0°/25	7°/50	12°/70	0°/1100	18°/2000	22°/3500	a s
Peugeot 104 GL, ZL	Ch-BN 9 Y/AC-42 LTS	0,60	3,1-3,45	5000	–	0,40	57±1°	450-500	0,20	3°/120	10°/200	10°/300	0-3°/1000	19-23°/3400	29-33°/6000	a s
104 GL 6, SL	Ch-BN 9 Y/AC-42 LTS	0,60	3,1-3,45	5000	–	0,40	57±1°	450-500	0,20	2½°/100	–	12°/300	2°/1000	16-20°/2000	24-28°/4000	a s
104 ZS	Ch-BN 9 Y/AC-42 LTS	0,60	3,1-3,45	5000	–	0,40	57±1°	450-500	0,20	2½°/100	–	12°/300	2°/1000	16-20°/2000	24-28°/4000	a s
304 GL, SL, Break	Ch BN 9 Y/AC 42 LTS	0,60	3	5000	–	0,40	57±2°	–	0,20-0,30	4°/80	–	9°/220	2°/1000	20°/2500	26°/5000	a[7]
304 SLS	Ch BN 9 Y/AC 42 LTS	0,60	3	5000	–	0,40	57±2°	–	0,20-0,30	6½°/130	18°/320	20°/400	2°/1000	20°/2500	26°/5000	a[7]
304 Break GL	Ch BN 9 Y/AC 42 LTS	0,60	3,0	5000	–	0,40	57±1°	450-500	0,20-0,30	4°/100	6½°/225	6½°/225	2°/1000	23°/2400	31°/5600	a s
304 GLD Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
504 L	Ma 35 HSP/Ch N 7 Y/AC C 44 XL	0,60	3	5000	–	0,40	57±2°	–	0,20	0-1°/112,5	–	4½-6½°/300	0-2°/500	19°30'/3000	29°/5000	a[2]
504 L Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
504 GL, Break	Ma 35 HSP/Ch N 7 Y/AC C 44 XL	0,60	3	5000	–	0,40	57±2°	–	0,20-0,30	0-2°/110	–	11°/300	0-2°/1470	16°/2900	26°/5000	a[2]
504 TI	AC 42 XL/Ch N 6 Y	0,60	3	5000	–	0,40	57±2°	–	0,20-0,30	0-2°/50	–	9°/220	0-2°/1200	17°/2500	23°/5000	a[2]
504 Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
504 Familiale Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
604 SL, 504 V-6	Ch BN 9 Y	0,60	0,5	4450	–	0,40	76±6°	–	0,20	0-2°/200	8-12°/340	14-18°/500	0-2+/1000	14-18°/2600	26-30°/5000	d s l
Renault 4 (1126, 2109, 2392)	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-600S	0,55-0,65	–	–	–	0,40	57°±3°	–	–	–	–	–	0°/900	8-12°/1900	22-26°/5000	a s
4, 4 Rodéo (1123, 2106, 2391)	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-600S	0,55-0,65	–	–	–	0,40	57°±3°	–	–	–	–	–	0°/1400	10-14°/2500	24-28°/3700	a s
5 (R 1221)	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-600S	0,55-0,65	–	–	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	–	–	–	0°/1000	10-14°/2000	16-20°/5000	a s
5 TL (R 1222, R 2382)	AC-42 FS/Ch-L 88 A, Ey-600 S	0,55-0,65	–	–	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	0°/81	5-9°/200	9-13°/338	0°/1100	18-22°/2500	32-36°/4500	a s
5 GTL (R 1225)	AC-43 FS/Ch-L 92 Y, Ey-580S	0,55-0,65	–	–	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	0°/81	10-14°/200	18-22°/324	0°/1100	12-16°/1600	34-38°/4300	a s
5 TS (R 1224)	AC-42 FS/Ch-L 87 Y	0,55-0,65	–	6000-7000	–	0,45-0,50	57°±3°	–	0,45	0°/81	5-9°/200	9-13°/338	0°/1100	12-16°/1600	34-38°/4300	a s
5 Alpine (R 1223)	AC-BN 9 Y	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,45-0,50	57°±3°	–	0,45	0°/81	5-9°/200	9-13°/338	0°/700	10½-16°/1500	26-30°/4500	a s
6 L (1180)	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-600S	0,55-0,65	4-4,5	–	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	–	–	–	0°/1000	19-23°/2320	26-30°/3600	a s
6 TL (R 1181) 6 Rodéo	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-600S	0,55-0,65	4-4,5	–	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	0°/81	10-14°/200	18-22°/324	0°/1100	12-16°/1600	34-38°/4300	a s
12 L (R 1170, R 1330)	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-705S	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	0°/81	5-9°/200	9-13°/338	0°/1100	18-22°/2500	32-36°/4500	a s
12 TL	AC-43 FS/Ch-L 87 Y/Ey-705S	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	0°/73	6-10°/220	13-17°/440	0°/1200	14-18°/2650	22-26°/5500	a s
12 TS (R 1177, R 1337)	AC-42 FS/Ch-L 87 Y	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40-0,50	57°±3°	–	–	0°/81	5-9°/200	9-13°/338	0°/1100	12-16°/1600	34-38°/4300	a s
14 L, TL (R 1210)	AC-42 LTS/Ch-BN 9 Y	0,55-0,65	–	–	–	–	57°±3°	–	–	0°/55	3-9°/100	9-14°/145	0°/1200	14-18°/2300	27-31°/4700	a s
15 TL, GTL (R 1300)	AC-42 FS/Ch-L 87 Y	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40-0,50	57°±3°	–	0,45	0°/81	5-9°/200	9-13°/338	0°/1200	6-10°/2650	22-26°/5500	a s
17 TS (T 1318, R 1328)	AC-41-2 X LS	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40-0,50	57°±3°	–	0,45	0°/84	11-15°/200	16-20°/400	0°/1100	6-10°/1500	24-28°/4900	a s
16 L, TL (R 1152, R 1153)	AC-42 X LS/Ch-N 94 Y/Ey-600LS	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40-0,50	57°±3°	–	0,45	0°/84	11-15°/200	16-20°/400	0°/1100	6-10°/1500	30-34°/4500	a s
16 TX (R 1156)	AC-42 XLS/Ch-N 9 Y/Ey-600LS	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40	57°±3°	450±50	0,45	0°/75	8-12°/200	12-16°/365	0°/1100	12-16°/1400[8]	34-38°/5000[8]	a s
20 L, TL, GTL (R 1271)	AC-41-2 XLS	0,55-0,65	4-4,5	6000-7000	–	0,40	57°±3°	450±50	0,45	0°/84	11-15°/200	16-20°/400	0°/1100	6-10°/1500	24-28°/4900	a s
30 TS (R 1275)	AC-42-5 XLS/Ch-BN 9 Y	0,55-0,65	0,5	4450	–	–	76°±3°	–	–	0°/110	5-9°/200	14-18°/320	0°/1050	10-14°/2000	24-28°/4500	d s l
Simca 1005 LS, GLS	Ch-N 7 Y/Ey-755 L/Ma-GT 35 HA	0,60	3-3,5	–	–	0,40-0,50	56°±1°		0,20-0,30	0°/110	10°/200	14°/300	0°/1400	10°/2000	30°/5000	a s
1006 LS, GLS, SR	Ch-N 7 Y/Ey-755 L/Ma-GT 34,5 HA	0,60	3-3,5	5500	–	0,40-0,50	56°±1°	650±50	0,20-0,30	0°/200	7°/300	10°/380	0°/1100	12°/2400	16°/4000	a s
Rallye 1 und 2	Ch-N 7 Y[9]	0,60	3-3,5	5500	–	0,40-0,50	56°±1°	650±50	0,20-0,30	0°/25	8°/50	12°/70	0°/1100	12°/1800	20°/2250	a s
1100 LE, LX, GLS, GLX, ES	Ch-N 7 Y/Ey-755 L/Ma-GT 34,5 HA	0,60	3-3,5	5500	–	0,40-0,50	56°±1°	650±50	0,20-0,30	0°/110	7°/200	10°/300	0°/1100	16°/2100	26°/4000	a s
1100 S	AC-Y 1-8 XLS/Ch-N 7 Y/Ma-GT 34-5 HA	0,60	3-3,5	5500	–	0,40-0,50	56±1°	650±50	0,20-0,30	0°/110	7°/200	10°/300	0°1100	11°/1800	18°/3400	a s
1100 TI	Ch-N 6 Y/Ma-GT 34-2 H	0,60	3-3,5	5000-5500	–	0,40-0,50	56±1°	650±50	0,20-0,30	0°/25	7°/50	12°/70	0°/1100	18°/2000	22°/3400	a s
1307 GLS	Ch-N 7 Y/Ma-GT 34-5 HA	0,60	1,4-1,6	8000	0,5	[10]	[10]	[10]	[10]	0°/100	7°/200	10°/300	0°/1400	14°/2400	24°/4900	a s
1307 S	Ch-N 6 Y/Ma-GT 34-2 H	0,60	1,4-1,6	8000	0,5	[10]	[10]	[10]	[10]	0°/25	7°/45	12°/70	0°/1000	17°/2900	24°/5000	a s
1308 GT/S	Ch-N 7 Y/Ma-GT 34-5 HA	0,60	1,4-1,6	8000	0,5	[10]	[10]	[10]	[10]	0°/100	6°/160	10°/220	0°/1000	12°/2400	20°/5100	a s
Chrysler 1609	Ch-N 7 Y/Ma-GT 34-5 HA	0,60	1,4-1,6	8000	0,5	0,40	56±1°	–	0,20-0,30	0°/100	10°/180	18°/270	0°/1000	18°/3000	32°/4400	a s
Chrysler 1610	Ch-N 7 Y/Ma-GT 34-5 HA	0,60	1,4-1,6	8000	0,5	0,40	56±1°	–	0,20-0,30	0°/140	10°/260	18°/400	0°/1000	12°/2000	25°/4400	a s
Chrysler 2 litres	Ch-N 7 Y/Ma-GT 34-5 HA	0,60	1,4-1,6	8000	0,5	0,40	56±1°	–	0,20-0,30	0°/140	10°/260	18°/400	0°/1000	12°/2000	25°/4400	a s

[1] Gloeibougies
[2] Of 1,35 Ω bij Ducellier Bobines
[3] Of 7500±10% Ω bij Ducellier en Marelli
[4] Of 0,7 Ω bij Ducellier of 0,8±10% Ω bij Marelli weerstanden
[5] Bij kontrole op een verdeler testbank
[6] Bij stroomverdeler
[7] Koppelingszijde
[8] Met automat = 7–11°/1500/28°–32°/5000
[9] Rallye 2 = Ch N 6 Y
[10] Electronische ontsteking

a 1–3–4–2
b 1–2
c 1–4–3–2
d 1–6–3–5–2–4

© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	carburator: merk en type So = Solex We = Weber Ze = Zenith	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 chokeklep	Stationair toerental 1 trap/2 trap	brandstofpomp: merk en type Ba = Bosch So = Solex	pompdruk kg/cm² bij omw./min.	brandstofinspuiting: mark en type: inspuitpomp	verstuiver	inspuitdruk kg/cm² bij omw./min.	inspuitvolgorde
Alpine A 110 1600 VH	We-32 DAR	2	24/26	135/135	170/145	52/45	–	60	11	1,20[1]	7,0	–	0,55	1,20	3,0	5,0	X 245	N 190/K 180	Guiot 4	0,17-0,28	–	–	–	–
A 310 2700 VA	So-34TBIA/35 CEEI	2	28/27/27	130/145/145	145/150/150	42/47,5/47,5	–	50/60	–	●1,5/1,7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial, AZU	So-34 PICS 6	1	28	155	50	40	–	35	6	●1,3	5,7[2]	23	0,35	0,65	2,00	3,50	–	K 320	SEV/Guiot	0,18-0,20	–	–	–	–
2 CV 6, Méhari, AK 400	So-34 PICS 6	1	28	165	52,5	42,5	–	40	3,5	●1,3	5,7[2]	23	0,36	0,55	1,30	2,10	–	K 320	SEV/Guiot	0,18-0,20	–	–	–	–
Dyane 6	So-26/35 CSIC	1	21/24	125/82,5	–	40	–	40	6	●1,7	18±1[3]	51	0,50	0,90	1,45	3,00	–	K 330/100	SEV/Guiot	0,18-0,20	–	–	–	–
Ami 8, Break	So-26/35 CSIC	1	21/24	125/82,5	–	40	–	40	6	●1,7	18±1[3]	44	0,50	1,00	1,50	3,50	–	K 330/100	SEV/Guiot	0,18-0,20	–	–	–	–
LN	So-26/35/CSIC	1	18/26	105/82,5	–	38	–	35	–	●1,7	18±1[3]	44	0,50	1,00	1,50	3,50	–	K 330/100	Guiot	0,18-0,20	–	–	–	–
GS Spécial, CSX	So-28 CIC-3[4] (CIT 1374)	1	19/19	100/75	–	45/45	35	50	7	●1,7	18±1[3]	39	0,80	1,15	2,20	4,35	X 165	G 245/N 215	Guiot/AC	0,20-0,25/900	–	–	–	–
GS 1220 Club, Pallas	So-28 CIC-3[4] (CIT 1374)	1	19/19	100/75	–	50	35	50	5	●1,7	18±1[3]	56	0,80	1,20	2,50	5,00	–	N 60/55	Guiot/AC	0,20-0,25/900	–	–	–	–
GSX 2	So-28 CIC 4	1	20/21	105/100	–	50/40	100/100	55	7	●1,8	18±1[3]	56	0,85	1,25	2,60	4,75	X 165	K 195/K 315	Guiot/AC	0,20-0,25	–	–	–	–
CX 2000, Break	We-34 DMT R 25	1	22/26	115/135	–	50/70	110/70	40	7	●1,75	7±0,25	37	1,05	2,10	4,10	8,00	–	N 350/K 150	AC-Delco E-PE 4777	0,325	–	–	–	–
CX 2400, Break	We-34 DMT R 35	1	23/26	120/135	–	50/70	110/70	40	7	●1,75	7±0,25	37	1,05	2,20	4,20	8,30	–	N 340/K 140	AC-Delco E-PE 4777	0,325	–	–	–	–
CX 2200 Diesel, Break	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	DPA Roto-Diesel	–	Ro	Ro	112 ± 5	24°
CX Prestige	We-34 DMT R 35	1	23/26	120/135	–	50/70	110/70	40	7	●1,75	7±0,25	37	1,05	2,20	4,20	8,30	–	N 340/K 140	AC-Delco E-PE 4777	0,325	–	–	–	–
Matra-Simca Bagheera	We-36 DCNFA 49-50	2	29	125	200±15	45	–	40	3,5	70/●1,75	52±0,25	27	0,40	0,60	1,1	2,5	–	N 110/110	AC/Sofabex/SEV	0,20-0,30	–	–	–	–
Bagheera S, Courrèges	We-36 DCNFA 51-52	2	30	130	210±20	47	–	40	5	70/●1,75	52±0,25	27	0,55	0,80	1,5	3,5	–	N 120/120	AC/Sofabex/SEV	0,20-0,30	–	–	–	–
Peugeot 104 GL, ZL	So-32 HSA 2	1	25	115±2,5	160±5	43±5	30±5	35±10	9	●1,20	–	160	0,60	1,00	2,20	3,60	X 310	K 158	Guiot/AC/Sofabex	0,075-0,10	–	–	–	–
104 GL 6, SL	So-32 TMMIA	1	32/32	122,5±2,5	180±10	43±5	–	35±5	6	●1,70	–	–	0,60	1,00	2,25	4,20	–	–	–	–	–	–	–	–
104 ZS	So-32 TMMIA	1	32/32	122,5±2,5	180±10	43±5	–	35±5	6	●1,70	–	40	0,60	1,10	2,50	5,00	–	L 280/280	Guiot/AC/Sofabex	0,075-0,10	–	–	–	–
304 GL, SL, Break	So-34 PBISA 5	1	26	132,5±2,5	160±10	43±5	180±10	45±5	6	●1,50	21±1	26	0,80	1,25	2,70	5,50	–	N 315	AC/Guiot/Sofabex	0,22	–	–	–	–
304 SLS	So-32-35 TCICA	1	24	117,5/120	140/160	51/50	125/50 (±10)	40±5	7	●1,50	–	58	0,80	1,40	2,50	5,75	X 165	K 195/195	AC/Guiot	0,22	–	–	–	–
304 Break GL	So-34 PB/SA 5	1	26	130±2,5	140±10	44±5	180±10	45±5	6	●1,50	21±1	26	0,60	1,10	2,60	5,50	–	–	AC/Guiot	0,22	–	–	–	–
304 GLD Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Bo	–	Bo[5]	Bo	130±5	6
504 L	So-34 BICSA 3	1	27	135	180	56	–	45	6	160/●1,7	–	35	0,70	1,20	3,50	7,10	–	N 210	AC/Guiot	0,22	–	–	–	–
504 L Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Ro	–	Bo[7]	Bo	130±5	8
504 GL, Break	Ze-35/40 INAT	1	22/28	112,5/130	150/110	45	–	–	20	–	–	92	1,20	2,60	4,40	8,20	–	N 235/K 145	AC/Guiot/So	0,22	–	–	–	–
504 TI	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Bo 0580 363 001	1,5-2,5	Kf[9]	Kf	30-38	–
504 Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
504 Familiale Diesel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Bo	–	Bo[11]	Bo	115±5	12
604 SL, 504 V-6	So-34 TBIA/35 CEEI[10]	2	28//27	130//145	145//150	42/47,5	–	50/60	7	●1,5//●1,7	–	27/68	1,50/0,40	2,20/0,40	4,5/0,4	10/0,5	–	N 190	AC PA 3	0,27	–	–	–	–
Renault 4 (1126, 2109, 2392)	Ze-28 IF[13]	1	20	91...94	70	40	–	–	–	●1,25	0,90[1]	–	0,45	1,00	2,00	4,35	N 480	N 270	AC/SEV/Guiot	0,170-0,265	–	–	–	–
4, 4 Rodéo (1123, 2106, 2391)	So-EISA 4[14]	1	22	117,5	150N4	45	–	40	–	●1,50	0,60[1]	45	0,60	1,20	2,50	5,00	–	K 265	AC/SEV/Guiot	0,170-0,265	–	–	–	–
5 (R 1221)	So-32 SEIA	1	23	122,5/127,5	135N5/160N5	43	–	40	4	●1,50	0,75[1]	46	0,50	0,95	2,00	4,35	–	N 120	AC/SEV/Guiot	0,170-0,265	–	–	–	–
5 TL (R 1222, R 2382)	So-32 SEIA	1	23	122,5	170 NM	44	–	40	5	●1,50	0,80[1]	45	0,60	1,20	2,10	4,00	X 245	N 90	AC/SEV/Guiot	0,170-0,265	–	–	–	–
5 GTL (R 1225)	So-32 SEIA	1	23	120/117,5	150/140	44	–	40	5	●1,50	0,90[1]	29	0,90	1,30	2,70	5,20	–	N 190/K 180	AC/SEV/Guiot	0,170-0,265	–	–	–	–
5 TS (R 1224)	We-32 DIR 62	1	23/24	125/145	185	60	–	50	11	●1,75	7,0	29	0,90	1,30	2,70	5,20	–	N 190/K 180	Sofabex	0,17-0,26	–	–	–	–
5 Alpine (R 1223)	We-32 DIR 58	1	23/24	125/145	185	50/60	–	50	12	●1,75	7,0	32	0,70	1,15	2,40	5,20	–	N 170/K 200	Sofabex	0,17-0,26	–	–	–	–
6 L (1180)	So-PDIS	1	23/24	120/115	150/170	41/47,5	–	45	–	●1,2/1,75	0,85[1]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6 TL (R 1181) 6 Rodéo	So-32 EISA	1	23/23	132,5/130	175/180	45/50	–	35/40	–	●1,5	0,70/0,90[1]	45	0,70	1,00	2,50	5,50	–	N 150	AC	0,170-0,265	–	–	–	–
12 L (R 1170, R 1330)	So-32 EISA[15]	1	24	127,5/145	130(155)	42	–	40/35	2	●1,50	0,70[1]	47	0,70	1,50	3,00	6,00	–	N 90	AC	0,170-0,265	–	–	–	–
12 TL	So-32 SEIA[15]	1	24	127,5	130	42	–	40	–	●1,50	0,70[1]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
12 TS (R 1177, R 1337)	We-32 DIR 39	1	23/24	122/115	160/120	70/60	–	60	12	●1,75	7,0	32	0,70	1,15	2,40	5,20	X 280	N 170/K 200	AC	0,17-0,26	–	–	–	–
14 L, TL (R 1210)	So-SHA	1	26	122,5	140	39	–	40	–	●1,5	1,0[1]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
15 TL, GTL (R 1300)	We-32 DIR 39	1	23/24	122/115	160/120	70/60	–	60	12	●1,75	7,0	28	0,70	1,20	2,50	6,00	–	N 170/K 200	–	0,170-0,265	–	–	–	–
17 TS (T 1318, R 1328)	We-32 DARA 4/5	1	24/26	132/150	150/145	50/45	–	60	9	●1,75	5,25	32	0,95	1,70	3,50	7,50	–	N 204/K 200	–	0,170-0,265	–	–	–	–
16 L, TL (R 1152, R 1153)	We-32 DIR 33[16]	1	24/24	145/125	165/190	55/45	–	50	15	●1,75	7,0	32	0,80	1,50	3,00	5,70	Y 185	N 235/K 180	SEV	0,170-0,265	–	–	–	–
16 TX (R 1156)	We-32 DAR 7/8	1	24/26	132/135	170/180	52/45	–	50 (60)	–	●1,75	7,0	28	1,10	1,70	3,25	-6,50	X 245	N 190/K 180	AC/SEV	0,17-0,26	–	–	–	–
20 L, TL, GTL (R 1271)	We-32 DARA	1	24/26	132/165	180/145	50/45	–	60	14	●1,75	7,0	28	1,10	1,70	3,25	6,50	–	–	AC/SEV	0,17-0,27	–	–	–	–
30 TS (R 1275)	We-38 DGAR	2	27/27	155/155	155/155	50/60	–	60	–	●2,50	40	27/68	1,50/0,40	2,20/0,40	4,50	10/0,5	–	K 120/K 120	AC PA 3	0,17-0,27	–	–	–	–
Simca 1005 LS, GLS	So-32 BICSA	1	25	107,5	180	45	100	40	5	●1,20	5-5,5	36	0,50	0,90	2,50	4,50	X 280	–	–	0,20-0,30	–	–	–	–
1006 LS, GLS, SR	So-32 BICSA	1	25	107,5	180	45	100	40	5	●1,20	5-5,5	36	0,50	0,90	2,50	4,50	X 280	–	–	0,20-0,30	–	–	–	–
Rallye 1 und 2	So-32 BISA 3[17]	–	–	–	–	–	–	–	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1100 LE, LX, GLS, GLX, ES	So-32 BISA 3	1	25	127,5	190 E2	55	–	45	6	●1,50	5,7[2]	30	0,50	0,95	2,50	4,50	Y 190	N 322	AC	0,25-0,30/950	–	–	–	–
1100 S	We-36 DCNV	1	28/28	145/145	175/175	45/45	140±15/140±15	50/50	13	●1,75	52[18]	30	0,75	1,20	2,50	5,00	–	N 195	AC/Sofabex	0,20-0,30/950	–	–	–	–
1100 TI	We-36 DCNF 17 +18	2	29	120	185	45	130	40	4	●1,75	52[18]	36	0,35	0,65	1,25	2,50	–	N 110	AC/Sofabex	0,20-0,30	–	–	–	–
1307 GLS	So-32 BISA 5A	1	27	140±2,5	165±5	39-45	180	45	4	●1,50	77,5±2	32	0,80	1,20	3,00	6,50	–	N 110	AC/Sofabex/SEV	0,20-0,30	–	–	–	–
1307 S	We-36 DCNFA 49-50	2	29	125	200±15	45	135±15	40	–	70/●1,75	52±0,25	–	–	–	–	–	–	–	AC/Sofabex/SEV	0,20-0,30	–	–	–	–
1308 GT/S	We-36 DCNVA 2	1	28	132±2,5	175±5	40-42	145±5	50	16	●1,75	52±0,25	27	0,90	1,30	2,50	5,50	–	N 195/195	AC/Sofabex/SEV	0,20-0,30	–	–	–	–
Chrysler 1609	We-34 ADSD 19	1	21-25	105±2,5/120±2,5	160±5/135±5	47,5/65	–	60	16	●1,75	6±0,25	29	1,00	1,80	4,50	8,50	Y 210	N 190	AC/Sofabex	0,20-0,30	–	–	–	–
Chrysler 1610	We-34 ADSDA 11	1	22/26	110±2,5/130±2,5	160±5/135±5	50/65	–	60	8	●1,75	6±0,25	29	1,10	2,00	3,20	5,50	–	N 355/97	AC/Sofabex	0,20-0,30	–	–	–	–
Chrysler 2 litres	We-34 ADSDA 15	1	22/26	110±2,5/130±2,5	160±5/135±5	50/65	–	60	8	●1,75	6±0,25	30	1,10	2,00	4,50	8,00	Y 210	N 360/K 100	AC/Sofabex	0,20-0,30	–	–	–	–

[1] Gasklepopeningsspleet
[2] Vlottergewicht
[3] Afstand vlotterkamer afdichting en middelpuntvlotter
[4] Of Weber 30 DGS met 20/20//100//100//–//45//45//–50//1,5//6,5 vlotteronderkant
[5] EP/VA 4/80 H 2500 CL 174
[6] Basis instelling: Motorzuiger = 0,45 mm voor BDP, Pompzuiger = 0,65 mm na BDP
[7] EP/VAC
[8] Basis instelling: Motorzuiger = 3,34 mm voor BDP Pompzuiger = 0 mm (BDP)
[9] PL 004, 104,04 (A 5)
[10] Tweede carburator: So 35 CEEI = 27/27//145/145//150/150//47,5/47,5//60//●1,70//–
[11] EP/VM 2200 AR 12
[12] Basis instelling: Motorzuiger = 1,46 mm voor BDP Pompzuiger = 0,55 mm na BDP
[13] Of SO-EISA 4
[14] Of Ze-28 IF
[15] Of Ze-32 IF 8 met 24//118//N-4//57,5//–//–//●150
[16] Of So-MIMAT met 24/25/127,5/140//140/165//38/45//–//●170
[17] Rallye 1 = 50-34 BICSA als type 1100 LE. Rallye 2 = 2 SO-35 PEH
[18] Afstand tussen vlotterkamer deksel en onderzyde vlotter (zonder pakking)

Bo = Bosch
KF = Kugelfischer
Ro = Roto-Diesel

Merk en model	electrische uitrusting															
	batterij		startmotor							dynamo A = wisselstroomdyn. L = gelijkstroomdyn.					regelaar	
			onbelaste meting				belaste meting									
	spanning (V)	capaciteit (amp. uur) (Ah)	merk en type	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel of vermogen (mkg) (PK)	merk en type Du = Ducellier Pa = Paris-Rhone Mo = Motorola Fe = Femsa	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgeregelde spanning (V/A)
Alpine A 110 1600 VH	12	40/50	Du/Pa	–	–	–	375[1]	7,5[1]	1,25 mkp[1]	Du/Pa	A 50/14	G 3000	–	–	–	14,4±0,15
A 310 2700 VA	12	50	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial, AZU	12	25	Du-6202 C	30-40	11,5	–	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	–	7	–	14-14,6/15[2]
2 CV 6, Méhari, AK 400	12	25	Du-6202 C	30-40	11,5	–	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	–	7	–	14-14,6/15[2]
Dyane 6	12	25	Du-6202 C	30-40	11,5	–	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	–	7	–	14-14,6/15[2]
Ami 8, Break	12	25	Du-6202 C	30-40	11,5	–	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	–	7	–	14-14,6/15[2]
LN	12	25	Fe-MTA 1240	50	11,5	–	280-350	7,5	0,35 mkp/1000/min	Fe-ACD 12 M 53	A 29/14	G 6500/M 3250	–	7±0,5	13,6-14,2[3]	–
GS Spécial, CSX	12	30/40	Dn/Pa 6208/D 8 E 103	50	11,5	–	320/350	7,5	0,6 mkp/1000/min	Du 7562 A/Pa	A 35/14	G 8000	–	7±0,2	–	13,8-14,4[2]
GS 1220 Club, Pallas	12	40	Dn/Pa 6208/D 8 E 103	50	11,5	–	320/350	7,5	0,6 mkp/1000/min	Du/Pa	A 35/14	G 8000	–	7±0,2	–	13,8-14,4[2]
GSX 2	12	35/40	Dn/Pa 6208/D 8 E 103	50	11,5	–	320/350	7,5	0,6	Du/Pa	A 35/14	G 8000	–	7±0,2	–	13,8-14,4[2]
CX 2000, Break	12	50	Du 6236 A	50	11,5	–	440	7,4	1,5 mkp	Du 7584 C	A 53/14	G 8000	–	–	13,4-13,8/8	13,0-13,8/20[2]
CX 2400, Break	12	50	Du 6236 A	50	11,5	–	440	7,4	1,5 mkp	Du 7584 C	A 53/14	G 8000	–	–	13,4-13,8/8	13,0-13,8/20[2]
CX 2200 Diesel, Break	12	88	Pa D 11 E 163	100	11,0	–	750	6,0	3,0 mkp	Pa/Mo 5104	A 72/14	G 8000	4±0,2	–	–	13,0-14,2[2]
CX Prestige	12	70	Du 6236 A	50	11,5	–	440	7,4	1,5 mkp	Du 7584 C	A 53/14	G 8000	–	–	13,4-13,8	13,0-13,8/20[2]
Matra-Simca Bagheera	12	40	–	–	–	–	400[1]	9,5[1]	1,3 mkp[1]	Mo-9 AL 2540 G[4]	A 40/14	M 3000	–	7	–	14,6-15,1
Bagheera S, Courrèges	12	48	–	–	–	–	–	–	–	Du-7590 A	A 50/14	M 3000	–	5,5	–	14,6-15,1
Peugeot 104 GL, ZL	12	28	Du-6216/Pa-D 8 E 107	245[5]	10[5]	1000[5]	310[1]	9,0[1]	0,7 mkp[1]	Du 7552[11]	A 24 (35) 14	G 5000	–	7±0,2	13,7-14,7	13,4-14,4/ > 13,5
104 GL 6, SL	12	28	Du-6216/Pa-D 8 E 107	245[5]	10[5]	1000[5]	310[1]	9,0[1]	0,7 mkp[1]	SEV-A 1430 A[12]	A 35/14	–	–	–	–	–
104 ZS	12	28	Du-6216/Pa-D 8 E 107	245[5]	10[5]	1000[5]	310[1]	9,0[1]	0,7 mkp[1]	SEV-A 1430 A[12]	A 35/14	–	–	–	–	–
304 GL, SL, Break	12	36/40	–	300[5]	10[5]	1000[5]	400[1]	9,0[1]	1,30[1]	SEV-712-10 602[6]	A 40/14	G 8000	–	5,5	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
304 SLS	12	36/40	–	300[5]	10[5]	1000[5]	400[1]	9,0[1]	1,30[1]	SEV-712-10 602[6]	A 40/14	G 8000	–	5,5	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
304 Break GL	12	36	–	300[5]	10[5]	1000[5]	400[1]	9,0[1]	1,3 mkp[1]	Du-7535	A 40/12	G 8000	–	5,5	13,7-14,7	13,4-14,4/ > 13,5
304 GLD Diesel	12	60	–	320[5]	10[5]	1000[5]	530[1]	9,0[1]	2,0 mkp[1]	SEV-7122 8812	A 32/14,8	G 3000	–	–	13,7-14,8	13,4-14,4/13,5
504 L	12	44	–	280[5]	10[5]	1000[5]	400[1]	9,0[1]	1,30[1]	Du-7575 A[7]	A 40/14	G 8000	–	5,5	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 L Diesel	12	65	–	400[5]	10[5]	1000[5]	625[1]	9,0[1]	2,50[1]	–	–	–	–	–	–	–
504 GL, Break	12	44	–	280[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	400[1]	9,0[1]	1,30[1]	Du-7575 A[7]	A 30/14	G 3000	–	–	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 TI	12	44	–	280[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	400[1]	9,0[1]	1,30[1]	Du-7575 A[7]	A 30/14	G 3000	–	–	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 Diesel	12	65	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
504 Familiale Diesel	12	65	–	500[5]	10[5]	1000/1,00 mkp[5]	790[1]	9,0[1]	3,20[1]	SEV-7122 8002	A 30/14	G 3000	–	–	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
604 SL, 504 V-6	12	44	Pa D 9 E 14/Du 6237	–	–	–	440/450	9,0	1,6/1,5	Pa-A 13 R 184	A 50/14	G 8000	–	5,5	–	13-14,2/20[2]
Renault 4 (1126, 2109, 2392)	12	30	–	< 50	–	–	300	–	0,75 mkp	Du/Pa	A 30 (35)/14	G 3000	–	–	–	13,4-14,4/20
4, 4 Rodéo (1123, 2106, 2391)	12	30	–	< 50	–	–	270[1]	–	0,75 mkp[1]	Du/Pa	A 30 (35) 14	G 3000	–	–	–	13,4-14,4/30
5 (R 1221)	12	30	–	< 50	–	–	270[1]	–	0,75 mkp[1]	Du/Pa	A 30 (35) 14	G 3000	–	–	–	13,4-14,4/30
5 TL (R 1222, R 2382)	12	30	–	200[5]	9-10[5]	–	350/400[1]	–	1,0/1,3 mkp[1]	SEV	A 30/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,4-14,4/22
5 GTL (R 1225)	12	30	–	200[5]	9-10[5]	–	350/400[1]	–	1,0/1,3 mkp[1]	SEV	A 35/14	G 3000	–	–	–	13,4-14,4/22
5 TS (R 1224)	12	40	–	200[5]	9-10[5]	–	400	–	1,32 mkp	Pa	A 50/14	G 6000	–	4,4	13,8-14,8/2	13,4-14,4/30
5 Alpine (R 1223)	12	44	–	200[5]	9-10[5]	–	400	–	1,32 mkp	Pa	A 50/14	G 6000	–	4,4	13,8-14,8/2	13,4-14,4/30
6 L (1180)	12	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6 TL (R 1181) 6 Rodéo	12	30	–	–	–	–	380[1]	–	1,25 mkp[1]	SEV	A 30/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,4-14,4/22
12 L (R 1170, R 1330)	12	40	Du/Pa	40	11,0	–	380[1]	–	1,25 mkp[1]	SEV	A 30/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,4-14,4/22
12 TL	12	40	Du/Pa	40	11,0	–	[1]375[8]/400[9]	7,4[1]	0,9/0,995 kW[1]	SEV	A 30/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
12 TS (R 1177, R 1337)	12	40	Du/Pa	40	11,0	–	[1]375[8]/400[9]	7,4[1]	0,9/0,995 kW[1]	SEV	A 30/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
14 L, TL (R 1210)	12	36	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
15 TL, GTL (R 1300)	12	40	Du/Pa	40	11,0	–	380/355[1]	7,4[1]	1,25 mkp[1]	SEV	A 30/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
17 TS (T 1318, R 1328)	12	40	Pa-D 8 E	280	9-10	–	355/370[1]	–	1,15/1,25 mkp[1]	SEV	A 40/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
16 L, TL (R 1152, R 1153)	12	40	Du/Pa	280	9-10	–	375[1]	–	1,25 mkp[1]	SEV	A 40/13,2	G 3000	–	–	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
16 TX (R 1156)	12	40	Pa D 8 E 71/Du	280[5]	9-10	–	375[1]	–	1,25 mkp[1]	Pa-113 R 141	A 50/13,2	G 4000	–	–	13,7-14,7/2	13,4-14,4/30
20 L, TL, GTL (R 1271)	12	50	Pa D 8 E 136	280	9-10	–	375[1]	–	1,25 mkp[1]	Pa-113 R 141	A 50/13,2	G 3500	4,4	–	–	13,4-14,4/30
30 TS (R 1275)	12	45	Pa D 8 E 14[10]	–	–	–	440	9,0	1,6 mkp	–	A 55/13,2	G 4000	–	–	–	13,4-14,4/30
Simca 1005 LS, GLS	12	40	–	220[5]	10[5]	1000/0,50 mkp[5]	330[1]	9,6[1]	0,95[1]	Du	A 35/14	G 2500	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
1006 LS, GLS, SR	12	40	–	220[5]	10[5]	1000/0,50 mkp[5]	330[1]	9,6[1]	0,95[1]	Du/Pa	A 35/14	G 7000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
Rallye 1 und 2	12	40	–	200[5]	10[5]	1800/0,50 mkp[5]	390[1]	8[1]	1,3[1]	Pa-A 12 M 12	A 35/14	G 7000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
1100 LE, LX, GLS, GLX, ES	12	40	–	200[5]	10[5]	1000/0,50 mkp[5]	330[1]	9,6[1]	0,95[1]	Du/Pa	A 35/14	G 7000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
1100 S	12	40/45	–	260[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	400[1]	9,6[1]	1,3[1]	Mo-9 AL 2540 G[13]	A 40/14	M 3000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
1100 TI	12	40/45	–	260[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	400[1]	9,6[1]	1,3[1]	Mo-9 AL 2540 G[13]	A 40/14	M 3000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
1307 GLS	12	40	Du-6245/Pa-D 8 E 134	260[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	340/400[1]	9,6[1]	1,0	Mo-9 AL 2540 G[13]	A 40/14	M 3000	0,16±5%	7,0	–	13,8-14,4
1307 S	12	40/48	Du-6245/Pa-D 8 E 134	260[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	340/400[1]	9,6[1]	1,3 PS[1]	Mo-9 AL 2540 G[13]	A 40/14	M 3000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
1308 GT/S	12	40/48	Du-6245/Pa-D 8 E 134	260[5]	10[5]	1000/0,75 mkp[5]	340/400[1]	9,6[1]	1,3 PS[1]	Mo-9 AL 2540 G[13]	A 40/14	M 3000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1
Chrysler 1609	12	44	Pa-D 9 E 7	–	–	–	340	8,0	–	Du-7565 A	A 35/14//48/14	G 8000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1//13,8-14,4
Chrysler 1610	12	44	Pa-D 9 E 7	–	–	–	340	8,0	–	Du-7565 A	A 35/14//48/14	G 8000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1//13,8-14,4
Chrysler 2 litres	12	40/45	Pa-D 9 E 7	–	–	–	340	8,0	–	Du-7565 A	A 35/14//48/14	G 8000	0,16±5%	7,0	–	14,6-15,1//13,8-14,4

[1] Geblokkeerd ronsel
[2] Bij 20 °C
[3] Bij 22 °C
[4] Of Pa-A 13 R 194
[5] Bij het starten van de motor
[6] Of Paris-Rhône A 12 R 12
[7] Of Paris-Rhône A 13 R 157
[8] Ducellier type 6187
[9] Paris-Rhône type D 8 E 71
[10] Of Ducellier 6237
[11] Of Pa A 11 M 10
[12] Of Pa-12 R 9
[13] Pa-A 13 R 194

DU = Ducellier
Fe = Femsa
Mo = Motorola
Pa = Paris-Rhône
SEV = SEV-Marchal

© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	vulhoeveelheid in liters: motorolie m = met filter o = zonder filter (l)	versnellingsbak (l)	automatische bak (l)	voorasolie (l)	achterasolie (l)	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine (l)	koeling: koelsysteeminhoud m = met kachel o = zonder kachel (l)	overdruk in het koelsysteem (kp/cm²)	thermostaat opent bij (°C.)	wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen: aspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toein) (mm)	dwarshelling fuseepen (KPI) (°)	sporing in de bocht meethoek 20°: binnenwiel	buitenwiel	banden: bandenmaat h = achter v = voor	bandenspanning kp/cm²: voor	achter	rem: toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.): voor	achter	remvloeistof (l)
Alpine A 110 1600 VH	4,3	2,0	–	–	–	50/79 S	9,0 m	0,65	75	8°±30′	-2°25′±30′[1]	1-2[2]	8-9°	–	–	165 H 85	1,5	2,1	11,0	11,0	–
A 310 2700 VA	6,3	3,7	–	–	–	55, S	12,0 m	0,65	75	8°±15′	-2°±15′[3]	2-3[4]	8⅔-9°	–	–	v185/70VR//h205/70VR	1,5	2,6	19,0	11,0	–
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial, AZU	2,3	0,9[5]	–	–	–	20[6] N	Luft	–	–	L 11-15°	L1°+45/-25′[7]	L 0-3 neg.[8]	6°30′	34-35°	–	125 x 380	1,4	1,8	2,0[9]	2,0[9]	0,5
2 CV 6, Méhari, AK 400	2,5	0,9[5]	–	–	–	20[6] S	Luft	–	–	L 11-15°	L1°+45′/-25′[7]	L 0-3 neg.[8]	6°30′	34-35°	–	125 x 380/135 x 380 X	1,4	1,8 (-2)	2,0[9]	2,0[9]	0,5
Dyane 6	2,5	0,9[5]	–	–	–	25 S	Luft	–	–	L 11-15°	L1°+45′/-25′[7]	L 0-3 neg.[8]	6°30′	34-35°	–	125 x 380	1,4	1,8	2,0[9]	2,0[9]	0,5
Ami 8, Break	2,5	0,9[5]	–	–	–	25 S	Luft	–	–	L 11-15°	L1°+45′/-25[7]	L 0-3 neg.[8]	6°30′	34-35°	–	125 x 380	1,4	1,8	2,0[9]	2,0[9]	0,5
LN	2,5	1,4[5]	–	–	–	40 S	Luft	–	–	L 2°48′±30′	L0°±48′+30′[10]	L1±1[11]	–	44°	33°	135-13 ZX	1,6	1,9	–	–	0,4
GS Spécial, CSX	4,0 m	1,4[5]	–	–	–	43 S	Luft	–	–	L1°15′±1°	L0±1°[7 12]	L 0-2[8]	0°±30′	45 (36½°)	–	145 SR 15/135 x 15	1,8	1,9	[13]	2,0[9]	3,3[14]
GS 1220 Club, Pallas	4,2 m	1,4[5]	4,0	–	–	43 S	Luft	–	–	L1°15′±1°	L0±1°[7]	L 0-2[8] neg.	0°±30′	45°	–	145 SR 15 ZX	1,8	1,9-2,1	[13]	[13]	3,3[14]
GSX 2	4,2 m	1,4[5]	4,0	–	–	43 S	Luft	–	–	L1°15′±1°	L0±1°[7]	L 0-2[8] neg.	0°±30′	45°	–	145 SR 15 ZX	1,8	1,9-2,1	[13]	[13]	3,3[14]
CX 2000, Break	4,6 m	1,6	–	–	–	68 S	11 m	1,0	84	L-0°40′...-1°	L0°+13′/-29′	L 1-4	–	43°30′+1°	35°50′+1°	185/175 HR 14	1,9/2,2	2,1/2,6	–	–	4,0[14]
CX 2400, Break	4,6 m	1,6	–	–	–	68 S	11 m	1,0	84	L-0°40′...-1°	L0°+13′/-29′	L 1-4	–	43°30′+1°	35°50′+1°	185/175 HR 14	1,9/2,2	2,1/2,6	–	–	4,0[14]
CX 2200 Diesel, Break	4,7 m	1,6	–	–	–	68 D	12,5 m	0,5	90	L-0°40′...-1°	L0°+13′/-29′	L 1-4	–	43°30′+1°	35°50′+1°	185 SR 14	2,1	2,1/2,6	–	–	4,0[14]
CX Prestige	4,6 m	1,6	–	–	–	68 S	11 m	1,0	84	L-0°40′,...-1°	L0°+13′/-29′	L 1-4	–	43°30′+1°	35°50′+1°	185 HR 14	2,0-2,1	2,0-2,2	–	–	4,0[14]
Matra-Simca Bagheera	3,3 m	0,6	–	0,5	–	60 S	10,5 m	0,6	83	L 3°45′±15′	L 0°15′±15′[15]	0-2,0[16]	12°45′±15′	20°	18°	v155 HR 13, h 185 HR 13	1,4	2,0	1,0[9]	1,0[9]	–
Bagheera S, Courrèges	3,3 m	0,6	–	0,5	–	60 S	10,5 m	0,6	83	L 3°45′±15′	L 0°15′±15′[15]	0-2,0[16]	12°45′±15′	20°	18°	v 155 HR 13, h 185 HR 13	1,4	2,0	1,0[9]	1,0[9]	–
Peugeot 104 GL, ZL	4,0 m[17]	–	–	–	–	40 S	5,6 m	0,8	82±2	L 2°10′±35′[12]	L 0°55′[11]	L 2,5±1[11 12]	9°20′±40′	20-22°	18-19°40′	135 x 13/135 SR 13	1,8-1,9	2-2,3	8,00	181,00	0,25
104 GL 6, SL	4,0 m[17]	–	–	–	–	40 S	5,6 m	0,8	82±2	L 3°50′	L 0°55′±45′	L 2,5±1	9°20′±40′	20-22°	18-19°40′	145 x 13	1,7	2,1	8,00	181,00	0,25
104 ZS	4,0 m[17]	–	–	–	–	40 S	5,6 m	0,8	82±2	L 3°50′	L 0°55′±45′	L 2,5±1	9°20′±40′	20-22°	18-19°40′	145 x 13	1,7	2,1	8,0	181,0	0,25
304 GL, SL, Break	4,0 m[17]	–	–	–	–	42 S	5,8 m	–	75	L 0°30′	L 0°30′[18]	L 2±1[19]	9°30′±30′	20-22°	18°20′-20°	145 x 355	1,7	2,0	9,0[13]	229,6	0,30
304 SLS	4,0 m[17]	–	–	–	–	42 S	5,8 m	–	75	L 0°30′±30′	L 0°30′+45′[18]	L 2±1[19]	9°30′±30′	20-22°	18°20′-20°	145 x 355	1,8-1,9	2,1-2,4	9,0[13]	229,6	0,30
304 Break GL	4,0 m[17]	–	–	–	–	42 S	5,8 m	0,8	75	L 0°30′	L 0°30′[18]	L 2±1[19]	9°30′±30′	20-22°	18°20′-20°	145 x 355	1,7	2,0	9,0[13]	229,6	0,30
304 GLD Diesel	5,0 m[17]	–	–	–	–	42 D	6,5 m	–	75	L 0°30′	L 0°30′[18]	L 2±1[19]	9°30′±30′	20-22°	18°20′-20°	145 x 355	1,5-1,8	1,9-2,5	9,0[13]	229,6	0,30
504 L	5,0 m	1,15	–	–	1,6	50 N	10 m	–	72	L 2°40′±30′	L 0°38′±30′	L 3±1	8°54′±30′	20-21°30′	18°45′-20°	165 x 380	1,5-1,8	2,2-2,8	281	254	0,39
504 L Diesel	4,0 m	1,15	5	–	1,6	56 D	7,8 m	–	75	L 2°40′±30′	L 0°38′±30′	L 3±1	8°54′±30′	20-21°30′	18°45′-20°	165 SR 14 (165 x 355)	1,7-1,8	2-2,1	11,25	255,8	0,40
504 GL, Break	4,0 m	1,15	–	–	1,6	56 N	10,0 m	–	72	L 2°40′±30′	L 0°38′±30′	L 3±1	8°54′±30′	20-21°30′	18°45′-20°	165 SR 14 (165 x 355)	1,8	2-2,1	11,25	255,8	0,40
504 TI	4,0 m	1,15	5	–	1,55	56 S	7,8 m	–	75	L 2°40′±30′	L 0°38′±30′	L 3±1	8°54′±30′	20-21°25′	18°45′-20°	175 x 355	1,5-1,6	1,8-1,9	11,25	10,5	0,47
504 Diesel	5,0 m	1,15	5	–	1,6	56 D	10 m	–	–	L 2°40′±30′	L 0°38′±30′	L 3±1	8°54′±30′	20-21°25′	18°45′-20°	175 x 355	1,5-1,6	1,8-1,9	11,25	10,5	0,47
504 Familiale Diesel	5,0 m	1,15	–	–	1,6	56 D	10 m	–	72	L 2°40′±30′	L 0°38′±30′	L 3±1	8°54′±30′	20-21°25′	18°45′-20°	175 x 355	1,6-1,7	1,9-2,0	11,25	10,5	0,47
604 SL, 504 V-6	6,0 m	1,35	5,8	–	1,55	70 S/60 S	10,3 m	–	82	L 3°40′±30′	L-30′±45′[20]	L 3±1[21]	L 10°50′±30′	20°-21°25′	18°45′-20°	175 HR 14 (175 x 355)	1,6-1,8	1,7-1,8	–	–	0,51
Renault 4 (1126, 2109, 2392)	2,75 m	1,15[5]	–	–	–	34 N	4,8 m	0,80	84	12-13°[22]	0-1°[23]	1-5 neg.[24]	14°40′/1°	36°20′	32°10′	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,6-1,8	201/229,5	161,25	0,20
4, 4 Rodéo (1123, 2106, 2391)	2,75 m	1,15[5]	–	–	–	34/40 N	5,1 m	0,80	84	12-13°[22]	0-1°[23]	1-5 neg.[24]	14°40′/1°	36°20′	32°10′	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,6-1,8	201/229,5	161,25	0,20
5 (R 1221)	2,75 m	1,8[5]	–	–	–	41 N	5,8 m	0,80	–	12-13°[22]	0-1°[25]	1-5 neg.[26]	14°40′/1°	–	–	135 SR 13/145 SR 13	1,7-1,9	1,8-2,0	221,25	161,25	0,20
5 TL (R 1222, R 2382)	3,25 m	1,8[5]	–	–	–	41 N/S	6,3 m	0,80	–	12-13°[22]	0-1°[25]	1-5 neg.[26]	14°40′/1°	–	–	135 SR 13/145 SR 13	1,7-1,9	1,8-2,0	9,0	181,25	0,20
5 GTL (R 1225)	3,25 m	1,8[5]	–	–	–	41/38 S	6,3 m	0,80	86	12-13°[22]	0-1°[25]	1-5 neg.[26]	14°40′/1°	–	–	135 SR 13/145 SR 13	1,7-1,9	1,9-2,1	9,0	181,25	0,40
5 TS (R 1224)	3,25 m	1,8[5]	–	–	–	41/38 S	6,3 m	0,80	86	12-13°[22]	0-1°[25]	1-5 neg.[26]	14°40′/1°	–	–	145 SR 13/145 HR 13	1,7-1,9	1,7-2,0	9,0	181,25	0,40
5 Alpine (R 1223)	3,25 m	1,7[5]	–	–	–	38 S	6,3 m	0,80	84	11°30′±1°[22]	0°±30′[25]	0-3 neg.[26]	14°40′/1°	–	–	155/70 SR 13/155/70 HR 13	1,6-2,0	1,6-2,0	9,0	181,25	0,40
6 L (1180)	2,75 m	1,8[5]	–	–	–	40 N	6,2 m	0,80	84	13±1°[22]	0-1°[23]	1-5 neg.[24]	14°40′/1°	–	–	135 SR 13/145 SR13	1,5-1,7	1,7-1,9	229,6	161,25	0,27
6 TL (R 1181) 6 Rodéo	3,25 m	1,8[5]	–	–	–	40 N	6,2 m	0,80	84	13±1°[22]	0-1°[23]	1-5 neg.[24]	14°40′/1°	–	–	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,6	1,7-2,0	9,0	181,25	0,27
12 L (R 1170, R 1330)	3,25 m	2,0[5]	–	–	–	50 S	5,0 m	0,80	84	4°±1°[22]	1-2°[27]	1-4 neg.[28]	–	–	–	145 SR 13/155 SR 13	1,6-1,8	1,8-2,0	9,0	181,25/229,6	0,27
12 TL	3,25 m	2,0[5]	5,0	–	–	50 S	5,0 m	0,80	84	4°±1°[22]	1-2°[27]	1-4 neg.[28]	–	–	–	155 SR 13/165 SR 13	1,6-1,8	1,8-2,0	9,0	181,25/229,6	–
12 TS (R 1177, R 1337)	3,25 m	2,0[5]	5,0	–	–	50 S	5,0 m	0,80	84	4°±1°[22]	1-2°[27]	1-4 neg.[28]	–	–	–	155 SR 13/165 SR 13	1,6-1,8	1,8-2,0	9,0	229,6	–
14 L, TL (R 1210)	4,25 m[17]	–	–	–	–	38 S	6,0 m	–	–	3°30′+30′[22]	0°30′±30′[25]	0-2 neg.[26]	–	–	–	145 SR 13	1,7-1,8	1,9-2,0	9,0	181,25	–
15 TL, GTL (R 1300)	3,25 m	2,0[5]	5,0	–	–	50 S	7,0 m	0,80	84	4°±1°[22]	3-5°[23]	1-4 neg.[28]	8°	–	–	145 SR 13/145 HR 13	1,8-2,0	2,0-2,1	9,0	181,25	–
17 TS (T 1318, R 1328)	4,25 m	2,0[5]	5,0	–	–	55 S	7,0 m	0,80	84	4°±1°[22]	3-5°[23]	1-4 neg.[28]	13-15°	–	–	165 SR 13/165 HR 13	1,9-2,0	2,0-2,1	19,0	229,60	–
16 L, TL (R 1152, R 1153)	4,25 m	1,65[5]	5,0	–	–	50 S	6,3 m	0,65	84	4°±1°[22]	0°15′-1°[27]	0-3[24]	13-15°	–	–	145 SR 14/155 SR 13	1,6-1,9	2,0-2,2	[29]	229,50	0,40
16 TX (R 1156)	4,25 m	1,7[5]	5,0	–	–	50 S	6,8 m	0,65	88	4°±1°[22]	0°15′-1°[27]	0-3[24]	13-15°	–	–	155 SR 14/155 HR 13	1,7-1,8	1,8-2,2	11,0	229,50	0,40
20 L, TL, GTL (R 1271)	4,25 m	2,0[5]	5,5	1,6	–	60 S	7,2 m	0,80	88	2-30′±30′[22]	0°±30′[30]	0-3 neg.[31]	–	–	–	165 SR 13/165 HR 13	1,9-2,1	1,9-2,1	19,0	229,50	0,40
30 TS (R 1275)	5,75 m	4,0[5]	6,0	1,6	–	70 N	9,8 m	0,8-0,9	82	5°±30′	0°10′±30′[30]	0-3 neg.[31]	–	–	–	175 HR 14	1,8-2,0	2,0-2,2	23,0	11,0	–
Simca 1005 LS, GLS	3,0 o	1,8[5]	3,7	–	–	36 N/S	6,0 m	0,6	77	L 9°±1°	L 0°±30′[32]	L 4±1[33]	–	–	–	145 SR 13	1,1-1,3	1,8-2,2	9,9	217,5	–
1006 LS, GLS, SR	3,0 o	1,8[5]	–	–	–	36 N/S	6,4 m	0,6	77	L 9°±1°	L 0°±30′[32]	L 4±1[33]	–	–	–	145 SR 13	1,1-1,3	1,8-2,2	9,9	217,5	–
Rallye 1 und 2	3,3 m/4,3 m	1,5[5]	–	–	–	36 S/50 S	6,4 m/10,5 m	0,6	72/84	L 9±1°	L 0°±30′[34]	L 4±1[35]	–	–	–	145 SR 13/145 HR 13	1,1-1,3	1,8-2,0	9,9	9,0	0,35
1100 LE, LX, GLS, GLX, ES	3,0 o	1,8[5]	4,3	–	–	42 S	6,0 m	0,6	77	B 2°±30′	B-0°15′±30′[36]	B-3...+1[28]	12°46′	–	–	145 SR 13/155 x 13	1,7-1,8	1,8-1,9	9,9	217,5	–
1100 S	3,0 m	0,60	–	0,5	–	42 S	6,4 m	0,6	83-96	B 2°±30′	B-0°15′±30′[36]	B-3...+1[28]	12°46′	–	–	145 HR 13	1,8-1,9	1,8-2,0	9,9	217,2	0,35
1100 TI	3,3 m	0,60	–	0,5	–	42 S	6,5 m	0,5	83	B 2°±30′	B-0°15′±30′[36]	B-3...+1[28]	12°46′	–	–	145 HR 13	1,8-1,9	1,9-2,1	9,9	217,2	0,35
1307 GLS	3,3 m	0,60	–	0,5	–	60 S	6,5	0,6	83	L 2°30′±30′	L 0°±30′[37]	L 0±2	15°15′±30′	20°	18°	155 SR 13	1,8	1,8	10,0	229,6	0,35
1307 S	3,3 m	0,60	–	0,5	–	60 S	6,5	0,6	83	L 2°30′±30′	L 0°±30′[37]	L 0±2	15°15′±30′	20°	18°	155 SR 13	1,8	1,8	10,0	229,6	0,35
1308 GT/S	3,3 m	0,60	–	0,5	–	60 S	6,5	0,6	83	L 2°30′±30′	L 0°±30′[37]	L 0±2	15°15′±30′	20°	18°	155 SR 13	1,8	1,8	10,0	229,6	0,35
Chrysler 1609	4,0 m	1,35	5,75	–	1,30	65 S	9,5 m	0,6	84	L 2°30′±30′	L 2°±30′	L 2±2	–	20°	20°	165 SR 13/175 SR 14	1,5-1,6	1,8-1,9	[13]	229,6	–
Chrysler 1610	4,0 m	1,35	5,75	–	1,30	65 S	10 m	0,6	84	L 2°30′±30′	L 2°±30′	L 2±2	–	20°	20°	165 SR 13/175 SR 14	1,5-1,6	1,8-1,9	[13]	9,0	–
Chrysler 2 litres	4,0 m	1,35	5,75	–	1,30	65 S	10 m	0,5±0,05	83	L 2°30′±30′	L 2°±30′	L 2±2	–	20°	20°	175 HR 14	1,5-1,6	1,8-1,9	11,75	9,0	–

[1] Wielvlucht (camber) achterwielen = -2°30′±30′
[2] Toespoor achterwielen = 1,5–2 mm
[3] Wielvlucht (camber) achterwielen = -2°50′±30′
[4] Toespoor achterwielen = 1,5–2,5 mm
[5] Inclusief differentieel
[6] Modellen AZU Méhari en AK = 25 l
[7] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°...0°30′
[8] Toespoor achterwielen = 0±4 mm (GS = 0°±40′/0–2 mm)
[9] Maximum toelaatbare uitdraaimaat boven de normale diameter
[10] Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°±30′
[11] Toespoor achterwielen = 2°
[12] Toespoor achterwielen: Limousine = 1°±30′, Coupé = -1°±30′
[13] Nabewerking niet aan te bevelen
[14] Inhoud hydraulisch systeem
[15] Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°30′...2°45′
[16] Toespoor achterwielen = 1–5 mm
[17] Inclusief bak en differentieel
[18] Wielvlucht (camber) achterwielen = -2°±1°
[19] Toespoor achterwielen = 3±1 mm
[20] Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°30′±30′
[21] Toespoor achterwielen = 2±1 mm
[22] Normale waarde bij horizontale karrosserie vloer
[23] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°...1°30′
[24] Toespoor achterwielen = 0–4 mm
[25] Wielvlucht (camber) achterwielen = -0°50′±40′
[26] Toespoor achterwielen = -1...+3 mm
[27] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°...0°30′
[28] Toespoor achterwielen = 0–1,5 mm
[29] Bendix = 11,0 mm, Girling = 9,5 mm
[30] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°±1°
[31] Toespoor achterwielen = -1...+1 mm
[33] Wielvlucht (camber) achterwielen = -0°±30′
[33] Toespoor achterwielen = 2±1 mm neg.
[34] Wielvlucht (camber) achterwielen = -0°30′
[35] Toespoor achterwielen = 0 mm
[36] Wielvlucht (camber) achterwielen = 0°30′
[37] Wielvlucht (camber) achterwielen = -1°