

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

Omreken tabel: 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	694,37
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

Omreken tabel: 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										kleppen						afstelling						
	Motor type B = Boxermotor D = Overstroommotor R = Lijnmotor V = V-motor	Cilinder-aantal	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 (°)		Klepsteeldiameter (mm.)		Klepspel (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatklep open (°) v = voor, n = na B.D.P.	Inlaatklep tijdens het controleren van klepposities	Plaats van het afstelmerken... uitvoering van het afstelmerken	Statisch ontstekingsvlidstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontstekingsvlidstip met een afstel lamp (° bij omw./min.) v = voor, n = na B.D.P.	Schakelaar versnelling v/d motor	Plaats van het afstelmerken... uitvoering van het afstelmerken	CO gepulseerd met schakelaar versnelling (Vol. %)	Max. sprookzak vacuum bij schakelaar versnelling (mmHg)
									inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat									
Alfa-Romeo																							
Alfasud «N», 5 m, Giardinetta	B 301.00	4	80	59	1,186	S 73/6000	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 <	850 ± 50	1,5-2,0	
Alfasud ti	B 301	4	80	59	1,186	S 79/6000	9,0	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 <	850 ± 50	1,5-2,0	
Alfasud Sprint	B 301 8 h	4	80	64	1,286	S 87/6000	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	1,5-2,0	
Giulia Diesel	D Perkins	4	79,4	88,9	1,760	D 52/4000	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	R OHC	4	74	75	1,290	S 103/6000	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	
GT Junior 1,3; Spider Junior 1,3	R OHC	4	74	75	1,290	S 103/6000	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	R OHC	4	78	82	1,570	S 116/5500	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	
GT Junior 1,6; Spider Junior 1,6	R OHC	4	78	82	1,570	S 125/6000	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 i	R OHC	4	78	82	1,570	D 108/5600	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 i; Alfetta GT	R OHC	4	80	88,5	1,779	D 115/5300	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	R 116.55	4	84	88,5	1,962	S 140/5300	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	R OHC	4	84	88,5	1,962	D 121/5300	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	41°20' v	NN <	3 ± 1° v	40-3° v/4600	KP <	850 ± 50	▷ 4½	
2000 Berlina; GT-Veloce; Spider	R OHC	4	84	88,5	1,962	D 128/5300 ⁶	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	R 120.000	2	67,4	70	0,499	D 17,5/4600	7,1	7,5-8,5 A	45° ± 5'	45° ± 5'	7,985-8,000	7,985-7,98	K 0,15	K 0,15	0,39	25° v	ST <	10° v	38° v/3600	KP I	800	▷ 4½	
A 112	RA 112 A5000	4	65	68	0,903	D 42/5400	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	QA 112 A.000	4	65	68	0,903	D 45/5600	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	QA 112 A.1000	4	65	74	0,982	D 58/6600	10,0	-	2	2	6,985-7,000	6,985-7,000	K 0,20	K 0,25	0,35	20° v	ST <	10° v	38° ± 2° v/4700	SR <	850 ± 50	▷ 4½	
A 112 Abarth 70 PS	QA 112 A2.000	4	67,2	74	1,050	D 70/6600	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 170/7000	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	SR	5° v	29° v/5000	SR	900	▷ 4½	
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB	VF 106 A.020	V-8	81,0	71	2,927	D 255/7700	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	SR	6° v	33° v/5000	SR	800	3,8	
400 Automatic; 400 GT	VF 101 C.000	V-12	81,0	78	4,823	D 340/6500	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	SR	11° v	30° v/5000	SR	900	3,94	
BB 512	VF 102 B.000	V-12	82,0	78	4,942	D 360/6600	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	SR	5° v	35° v/5000	SR	900	2,65	
Fiat 126; 126 Personal	R 126A.000	2	73,5	70	0,594	D 23/4800	7,5	-	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	Q 100GL	4	65	68	0,903	D 47/6200	9,0	11 A	2	2	6,982-7,000	6,982-7,000	K 0,15	K 0,20	0,375	25° v	ST I	10° v	-	KP I	700	▷ 4½	
127 1,050 i	Q 127A.000	4	76	57,8	1,049	D 50/5600	9,3	-	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	
128; 128 Special 1100	Q 128A.000	4	80	55,5	1,116	D 55/6000	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	Q 128A1000	4	86	55,5	1,290	D 60/6000	8,9	10,5-11,5 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 3 P 1100	Q 128AC5000	4	80	55,5	1,116	D 65/6000	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 Rally	Q 128AR.000	4	86	55,5	1,290	D 67/6400	9,0	10-11 A	45° ± 5'	45° ± 5'	-	-	K 0,40	K 0,45	0,50	24° v	ST I	10° v	28° ± 2° v/4000	KP I	700	▷ 4½	
128 3 P 1300	Q 128AC.000	4	86	55,5	1,290	D 73/6000	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	1° v	ST I	5° v	28° ± 2° v/6000	KP I	700	▷ 4½	
X1/9	Q 128AS.000	4	86	55,5	1,290	D 73/6000 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	24° v	ST I	10° v	28° ± 2° v/4000	KP I	700	▷ 4½	
131 Mirafiori 1,3 i	R 131A.000	4	76	71,5	1,297	D 65/5200	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	10° v	ST I	10° v	10° v/800 ± 50	KP I	800 ± 50	▷ 4½	
131 Mirafiori 1,6 i	R 131A1.000	4	84	71,5	1,585	D 75/5400	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 i USA	R 131A1.000	4	84	79,2	1,756	D 87/6200	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	
Abarth 131 Rally	R 131AR.000	4	84	90	1,995	D 140/6400	10,2	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 i	R 132B.000	4	80	79,2	1,592	D 98/5600	9,0	12/400	2	2	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,80	12° v	N+Z <	10° v	28 ± 2° v/4000	KP I	650	▷ 4½	
132 GLS 2,0 i	R 132B1000	4	84	90,0	1,995	D 112/5400	8,9	11-12/400	2	2	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,80	12° v	N+Z <	10° v	28 ± 2° v/4000	KP I	650	▷ 4½	
130, 3200 Berlina	V-6 130 B	6	102	66	3,235	D 165/5400	9,0	11-12 A	45° ± 5'	45° ± 5'	8,985-9,000	8,985-9,000	K 0,40	K 0,45	0,50	26° v	ST I	10° v ⁵	30 ± 2°/4750	KP I	600	▷ 4½	
130 Coupe	V-6 130 B	6	102	66	3,235	D 165/5400	9,0	11-12 A	45° ± 5'	45° ± 5'	8,985-9,000	8,985-9,000	K 0,40	K 0,45	0,50	26° v	ST I	10° v ⁵	30 ± 2°/4750	KP I	600	▷ 4½	
Campagnola	R 6132AZ2000	4	84	90	1,995	D 80/4600	8,6	9,5-10,5 A	45° ± 5'	45° ± 5'	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,20	0,75	10° v	ST I	5° v	20 ± 2°/3600	KP <	600	▷ 4½	

1 Derde kerf
 2 45½° ± 5'; Klepzetelhoek in de cilinderkop = 45°
 3 Met verdeler Ducellier:
 met verdeler Bosch = 6° ± 1° v
 4 Of 62 PK/5800 omw/min met kompressieverhouding 8,5 : 1 (USA uitvoering)
 5 Met automatische bak = 8° V
 6 Of 133 PK bij 5500 omw/min

KP = Krukaspoelie
 N = Nokkenas
 NN = Nokkenas en nokkenaslager
 N+Z = Nokkenas en cilinderkop
 SD = Trillingsdemper
 SR = Vliegwielen
 ST = Distributiewielen

Tekens:
 I = streep
 < = kerf
 <- = streep en kerf
 ≡ = gelijk of minder dan

Merk en model	Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in mkg (1 mkg = 7,23 ft. lbs)																
	motor											onderstel				diversaen	
	cilinderkop K = koud W = warm	driftstang	kraskaasrollagers	kleppinmeleers of nokkenaslagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	kraskaaspulley	vlieg wiel	motorophanging	bougies	inspuitpomp	inspuitventielen	wielbouten	wielophanging L = langzaam D = dwarsarm	wiel lagers		stuurarm X = spoorstang aan de stuurarm
Alfa-Romeo																	
Alfasud «N», 5 m, Giardinetta	8,3-8,9	4,4-4,9	6,7-7,4 ²	1,9-2,4	1,9-2,4	1,9-2,4	12-14,7	9,6-10,7	7-8,7	2,5-3,5 ⁴	—	6,5-8	0,5-4-8,7	30-35	X 5,6-7	⁶ 4-4,9	
Alfasud ti	8,3-8,9	4,4-4,9	6,7-7,4 ²	1,9-2,4	1,9-2,4	1,9-2,4	12-14,7	9,6-10,7	7-8,7	2,5-3,5 ⁴	—	6,5-8	0,5-4-8,7	30-35	X 5,6-7	⁶ 4-4,9	
Alfasud Sprint	8,3-8,9	4,4-4,9	6,7-7,4	1,9-2,4/6,4-7,1	1,9-2,4	1,9-2,4	12-14,7	9,6-10,7	7-8,7	2,5-3,5	—	6,5-8	0,5-4-8,7	—	—	⁶ 4-4,9	
Giulia Diesel	8,3	5,81	11,5	—	1,5-1,8	1,5-1,8	20,5	8,3	—	—	6,0-7,0	1,7	12,0	—	7,5	—	
Giulia Super 1,3	6,2-6,4 ¹	3,5-3,6 ²	3,2-3,5 ²	◆ 2-2,25	—	—	—	4,2-4,5 ²	—	2,5-3,5 ⁴	—	9,0	—	—	—	³ 3-3,5	
GT Junior 1,3; Spider Junior 1,3	6,2-6,4 ¹	3,5-3,6 ²	3,2-3,5 ²	◆ 2-2,25	—	—	—	4,2-4,5 ²	—	2,5-3,5 ⁴	—	6-8	—	—	12,5-14	³ 3-3,5	
Giulia Super 1,6	6,2-6,4 ¹	5-5,3 ²	4,7-5 ²	◆ 2-2,25	—	—	—	4,2-4,5 ²	—	2,5-3,5 ⁴	—	6-8	—	—	12,5-14	³ 3-3,5	
GT Junior 1,6; Spider Junior 1,6	6,2-6,4 ¹	5-5,3 ²	4,7-5 ²	◆ 2-2,25	—	—	—	4,2-4,5 ²	—	2,5-3,5 ⁴	—	6-8	5,6-5,9	—	12,5-14	³ 3-3,5	
Alfetta 1,6 I	8,4-8,5 K	5-5,3 ²	4,7-5 ²	◆ 2-2,25	—	—	19-20	11,2-11,5	—	2,5-3,5 ⁴	—	10,0	—	—	12,5-14	⁶ 4,5-5,5	
Alfetta 1,8 I; Alfetta GT	8,4-8,5 K	5-5,3 ²	4,7-5 ²	◆ 2-2,25	—	—	19-20	11,2-11,5	—	2,5-3,5 ⁴	—	10,0	—	—	—	⁶ 4,5-5,5	
Alfetta 2000	8,4-8,5	5-5,3	—	◆ 2-2,25	—	—	11-13	9,7-10,0	—	2,5-3,5 ⁴	—	10,0	5,6-5,9	—	—	—	
Alfetta GTV 2000	8,4-8,5 K	5-5,3 ²	4,7-5 ²	◆ 2-2,25	—	—	11-13	9,7-10 ²	—	2,5-3,5 ⁴	—	10,0	5,6-5,9	33-36	—	⁶ 4,0-4,5	
2000 Berlina; GT-Veloce; Spider	8,4-8,5 K	5-5,3 ²	4,7-5 ²	◆ 2-2,25	—	—	11-13	9,7-10 ²	—	2,5-3,5 ⁴	—	10,0	5,6-5,9	33-36	—	⁶ 4,0-4,5	
Autobianchi Giardiniera	3,3	3,3	2,1	2,1	—	2,5	15	3,2	—	2,5-3	—	6-7	—	—	—	—	
A 112	6,0	4,0	7,0	4,0	—	—	10	5,0	3,5	3,5	—	7,0	7,0/7,0 ⁷	16,0	5,0	¹³ 5,0	
A 112 E	6,0	4,0	7,0	4,0	—	—	10	5,0	3,5	3,5	—	7,0	7,0/7,0 ⁷	16,0	5,0	¹³ 2,5	
A 112 Abarth	6,0	4,0	7,0	4,0	—	—	10	5,0	3,5	3,5	—	7,0	7,0/7,0 ⁷	16,0	5,0	¹³ 2,5	
A 112 Abarth 70 PS	6,8	4,0	7,0	4,0	—	—	10	5,0	3,5	3,5	—	7,0	7,0/7,0 ⁷	16,0	5,0	¹³ 2,5	
Ferrari Dino 208 GT 4	9,0	6,6	9,0	◆ 0,9	—	—	20	8,5	7,0	2,0	—	10	10/10 ⁷	—	16,0	⁹ 7	
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB	10,0	6,6	9,0	◆ 0,9	—	—	20	8,5	7,0	2,0	—	10	10/10 ⁷	—	16,0	⁹ 7	
400 Automatic; 400 GT	10,0	6,6	15	◆ 0,9	—	—	20	8,5	5,0	2,0	—	—	—	—	—	—	
BB 512	11,0	6,6	15	◆ 0,9	—	—	20	8,5	8,0	2,0	—	—	—	—	—	—	
Fiat 126; 126 Personal	4,0	3,5	3,0	2,5	—	—	15	3,5	—	3,0	—	5,0	—	—	—	—	
127; 127 Special	6,0	4,0	7,0	4,0	—	—	10	4,0	3,5	3,5	—	7,0	0,2,5	14,0 ¹⁰	⁶ 7,0	—	
127 1,050 I	8,5	5,2	8,2	⁸ 12,0	2,8	2,8	14	8,5	6,0	3,8	—	—	—	—	—	—	
128; 128 Special 1100	8,5	5,0	8,0	⁸ 8,5	3,0	3,0	14	8,5	—	4,0	—	7,0	—	14,0 ¹⁰	—	—	
128; 128 Special 1300	8,5	5,0	8,0	2,0	3,0	3,0	14	8,5	—	4,0	—	7,0	—	14,0 ¹⁰	—	—	
128 3 P 1100	8,5	5,0	8,0	—	3,0	3,0	14	8,5	—	4,0	—	7,0	—	—	—	—	
128 Rally	8,5	5,0	8,0	2,0	3,0	3,0	14	8,5	—	4,0	—	7,0	—	—	—	⁹ 14	
128 3 P 1300	8,5	5,0	8,0	2,0	3,0	3,0	14	8,5	—	4,0	—	7,0	—	—	—	⁹ 14	
X 1/9	9,5	5,0	8,0	—	3,0	3,0	14	8,5	—	4,0	—	7,0	—	—	—	⁹ 16	
131 Mirafiori 1,3 I	8,5	5,0	11,5	4,0	2,5	2,5	20	8,5	3,5	4,0	—	9,0	—	—	—	—	
131 Mirafiori 1,6 I	8,5	5,5	11,5	4,0	2,5	2,5	20	8,5	3,5	4,0	—	9,0	—	—	—	—	
131 Mirafiori 1,8 I USA	7,5	6,5	8,0 ¹¹	—	2,5	2,5	25	8,5	—	4,0	—	—	—	—	—	—	
Abarth 131 Rally	8,5	9,5	11,5 ¹⁴	2,5	2,5	2,5	25	14,5	—	4,0	—	—	—	20,0	—	—	
132 GL 1,6 I	8,5	5,5	11,5 ¹²	◆ 12	2,5	2,5	25	8,5	—	4,0	—	7,0	—	—	—	—	
132 GLS 2,0 I	8,5	5,5 ¹⁵	11,5 ¹²	◆ 12	2,5	2,5	25	8,5	—	4,0	—	7,0	—	16	—	—	
130, 3200 Berlina	11	7,5	11	⁸ 7,0	2,0	2,0	18	8,5	—	4,0	—	9,0	—	16	—	—	
130 Coupé	11	7,5	11	⁸ 7,0	1,7	2,5	18	8,5	—	4,0	—	9,0	—	30,0	—	—	
Campagnola	8,5	7,5	11,5	8,5	2,5	2,5	25	14,5	—	4,0	—	14,0	—	—	18,0	⁹ 21-26	

1 Bij warme motor = 6,6-6,7 mkg

2 Met olie op de schroefdraad

3 Gelijk of wisselstroom dynamobevestiging

4 Schroefdraad met grafiet ingesmeerd

5 Bouten 8x1 = 4,8 mkg ; 12x1,5 = 8,3 mkg

6 Bevestigingsmoer van het spoorstang

7 gewricht aan de tandheugel

8 Dphanging voor/achter

9 Nokkenstandwielbouten

10 RM wielnaalmoeren

11 Achterwielen

11 Voorste lager; overige lagers = 11,5 mkg

12 Voorste lager = 8,2 mkg

13 Hulpstuurarm

14 Voor = 9,5 mkg

15 Bouten 14x1,5 = 13,5 mkg ; 10x1,25 = 6,6 mkg

Merk en model	ontsteking												ontstekingswijze v = voor, h = achterste l = rechts, i = links s = vleegwiel			
	bougies		bobine			verdelers			automatische vervroeging in krukasgraden							
	merk en type (originele uitvoering)	electrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweert- stand (Ω)	puntstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	onderbreker veerspanning (g)	kondensator- capaciteit (μF)	begin	vacuum (°/mmHg) tussenwaarde	maximum		begin	centrifugaal (°/omw./min.) tussenwaarde	maximum
Alfa-Romeo																
Alfasud «N», 5 m, 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	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 Sprint	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
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°/450	-	-	18±1°/2750 ¹	b v	
GT Junior 1.3; Spider Junior 1.3	Lo 2 HLN	0,5-0,6	3,3-3,8	6500-8900	-	0,35-0,40	58-62	-	0,20	-	8°/450	-	-	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	
GT Junior 1.6; Spider Junior 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 i	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8 ¹⁴	9000 ¹⁴	-	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 i; Alfetta GT	Lo 2 HL	0,5-0,6	1,8 ¹⁴	9000 ¹⁴	-	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	500-600	0,20	-	-	-	6-9°/1000	18-25°/2000	40-43°/4600	b v
2000 Berlina; GT-Veloce; Spider	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 T ¹²	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/Bo W 175 T 30 ⁵	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/Bo W 210 T 30 ⁵	0,6-0,7	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 78 LPR/Bo W 200 TR 30 ⁷	0,6-0,7	3,1-3,4	6750-9300	-	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	-	-	-	0°/1200	-	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	60±2	950±100	0,25-20%	-	-	-	0°/1200	16°/2100	28°/6500	c hr
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB	Ch N 7 Y	0,6-0,7	1,35±1,5	6800	-	0,35±0,03	60±2	900±100	0,25-20%	-	-	-	0°/1200	10°/1800	33°/6000	c hr
400 Automatic; 400 GT	Ch N 7 Y	0,6-0,7	1,0	6000	-	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																
127; 127 Special	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 1,050 i	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y ⁸	0,6-8,7	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
128; 128 Special 1100	Mr CW 7 LPR	0,7-0,8	-	-	-	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	-	-	-	0°/1000	18°/2500	25±2°/4500	b ⁴
128; 128 Special 1300	Mr CW 7 LP/Bo W 200 T 30 ⁵	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 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°/4000	b ⁴
128 Rally	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
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
X 1/9	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
131 Mirafiori 1.3 i	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y ⁸	0,6-0,7	3,1-3,4	5670-6930	-	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 i	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y ⁸	0,6-0,7	3,1-3,4	5670-6930	-	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 i USA	Ch N 63 Y ¹⁰	0,6-0,7	2,6-2,8	6750-8250	-	0,40	55±3	-	0,20-0,25	-	-	-	0°/1000	-	28±2°/6000	b
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°/1000	15±2°/3000	24±2°/5500	b v
132 GLS 1.6 i	Mr CW 8 LP/Ch N 7 Y ⁸	0,6-0,7	2,59-2,81	6750-8250	-	0,37-0,43	55±3	-	0,20-0,25	-	-	-	0°/1000	10°/1600	28±2°/5400	b v
132 GLS 2.0 i	Mr CW 8 LP/Ch N 7 Y ⁸	0,6-0,7	2,59-2,81	6750-8250	-	0,37-0,43	55±3	-	0,20-0,25	-	-	-	0°/1000	10°/1600	28±2°/5400	b v
130, 3200 Berlina	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y ⁹	0,6-0,7	1,60-2,81	6750-8250	-	0,37-0,43	45±3	550±50	0,20-0,25	-	-	-	0°/600	20°/3000	30±2°/4750	e vr
130 Coupé	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y ⁹	0,6-0,7	1,60-2,81	6750-8250	-	0,37-0,43	45±3	550±50	0,20-0,25	-	-	-	0°/600	20°/3000	30±2°/4750	e vr
Campagnola	Mr CW 7 LP/Ch N 9 Y	0,6-0,7	2,60-2,81	6750-8250	-	0,37-0,43	55±3	550±50	0,20-0,25	-	-	-	0°/1000	15°/3000	20°/3600	b v

1 Verdelergraden en toerentallen
2 Of Champion L 5
3 Bij de stroomverdelers
4 Bij nokken aandrijving
5 Of Champion N 9 Y
6 Electronische ontsteking

7 Of Champion RN 7 Y
8 Of Bosch W 200 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
13 Of Champion RN 9 Y
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

Merk en model	carburator										Carburatorstest					brandstofpomp		brandstofinspuiting						
	merk en type D.O. = Dell'Orto So = Solex We = Weber	aantal	venturie	hoofdsproeier	compensatiesproeier (vermlicht)	stationair benzinesproeier	stationair lichtsproeier	accelleratie pomsproeier	Insputhoeveelheid per 10 slagen in cm ³	Startsproeier of vlotterstanddoelmaat diameter	vlotterveanu afdichtingsvlak tot vlotter (mm)	Inhoud vlotterkamer (vlotter afgesteld) in cm ³	Verbruik per carburator onbelast ±10%		Luchtdoorstromings waarde (pollux)		merk en type	merk en type	inspuitdruk kg/cm ² bij omw./min.	inspuitvolgorde				
												Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min l/uur	Bij 3000 omw./min l/uur	Bij 5000 omw./min l/uur	Gasdruk opening bij gesloten chokeklep	Stationair toerental 1 trap/2 trap	Be = Bendix Fs = Fissar Fi = Fiat So = Solex	inspuitpomp	versuiver	inspuitdruk kg/cm ² bij omw./min.	inspuitvolgorde		
Alfa-Romeo																								
Alfasud «N», 5 m, Giardinetta	So C 32 DISA-21 ¹	1	24	127,5	150	65	80	6-7	1,50 ●	10,8-11	28	0,80	1,50	3,00	5,40	-	N 418	Fs mech.						
Alfasud ti	We 32 DIR-41	1	23/24	125/135	180/170	50/50	170/120	8-10	1,75 ●	7,5	30	0,85	1,60	3,00	5,50	Y 200	N 170/K 200	Fs mech.						
Alfasud Sprint	We 32 DIR 61/250	1	23/24	122/130	180/170	50/50	170/115	45/-	1,75 ●	6,75-7,25								Fs mech.						
Giulia Diesel																			AC Delco	CAV	CAV	140	19°	
Giulia Super 1,3	We C 40 DDH	2	28	137	190	62	175	10	140	16	51	0,37	0,60	1,65	3,00	-	K 230/K 230	Fs mech.						
GT Junior 1,3; Spider Junior 1,3	So 32 PAIA-7	1	23/23	120/135	190/190	45/70	100/60	6	120	12	45	0,60	1,20	2,00	4,00	-	K 265/K 265	Fs mech.						
Giulia Super 1,6	So C 40 DDH ²	2	-	-	-	-	-	6	21 ³	14,5-15	52	0,57	0,95	2,00	4,30	-	K 275/K 275	Fs mech.						
GT Junior 1,6; Spider Junior 1,6	D'O DHLA 40 ⁴	2	30	118	-	50	-	4-7	70	14,5-15	57	0,45	0,65	1,50	3,40	-	K 250/K 250	Fs mech.						
Alfetta 1,6 I	D'O DHLA 40 F	2	30	132	210	55	220	3-3	70/1,50 ●	14,5-15	57	0,45	0,65	1,50	3,40	-	K 250/K 250	Fs mech.						
Alfetta 1,6 I; Alfetta GT	We 40 DCDE 72/73 ^{5,6}	2	32	135	210	55	F 17	4-5	65 F 5	7,5	66	0,55	1,00	2,00	3,60	-	K 275/K 275	Fs mech.						
Alfetta 2000	So C 40 ADDH ⁹	2	32	140	-	57	1,67	10-12	1,40/1,60 ●	4,5	52	0,80	0,95	2,00	4,50	-	K 275/K 275	FS 4033.01						
Alfetta GTV 2000	So C 40 DDH ⁵	2	32	140	150	47	130	6	140	14,5-16,5 ³	52	0,60	0,95	2,00	4,50	-	K 275/K 275	Be elektr.						
2000 Berlina; GT-Veloce; Spider	So C 40 ADDH/6 ^{13 14}	2	32	157	-	60	150	6-7	1,40/1,50 ●	4,4-4,6	52	0,60	0,95	2,00	4,50	-	K 275/K 275	Fs mech.						
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.						
A 112	We 32 IBA 23	1	21	112	-	45	190	4	1,50/1,50 ●	-								BCA-Corona						
A 112 E	We 32 IBA 22	1	22	120	0,75	0,45	1,70	3	1,50/1,50 ●	6,0	21	0,55	1,05	2,20	4,00	x 250	-	BCA-Corona						
A 112 Abarth	We 32 DMTR 3	1	22	100	1,65	0,45	1,00	4	1,50/1,50 ●	6,0	42	0,70	1,35	2,40	4,50	x 250	N 160/N 40	BCA-Corona						
A 112 Abarth 70 PS	We 32 DNTR 3	1	22	115	70	70	1,00	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						
Ferrari																								
Dino 208 GT 4	We 34 DCNF 53/54/55/56	4	29	120	-	45	180	-	F5/80/1,75 ●	48 ± 0,25								Corona 8249 elektr.						
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB	We 40 DCNF 57/58/59/60	4	32	130	-	50	150	-	100F6/1,75 ●	50								Corona 8249 elektr.						
400 Automatic; 400 GT	We 38 DCDE 110-111	6	30	140	-	125	F 23/45	-	F 5/65/1,5 ●	8 ± 0,25								Be 476087 elektr. ⁸						
BB 512	We 40 IF3C 9/10/11/12	4	32	150	-	50	150	-	80/1,75 ●	15,5-16								Corona 8249 elektr. ⁸						
Fiat																								
126; 126 Personal	We 28 IMB 1	1	23	125	-	0,45	200	-	90/1,25 ●	7 ± 0,25	19	0,35	0,70	1,40	3,60	-	N 250	mech.						
127; 127 Special	We 32 IBA 20	1	24	135	-	0,45	170	0,40	1,50 ●	6,0	20	0,60	0,85	2,00	3,70	X 250	N 290	mech.						
127 1,050 I	We 32 ICEV 16/150 ¹⁸	1	21,5	115	185	45	F 74	2-3	1,50 ●	35,75 ± 0,25								mech.						
128; 128 Special 1100	We 32 ICEV 14 ¹⁵	1	24	125	-	0,40	160	2,2-2	1,50 ●	11	28	0,60	1,20	2,50	4,50	X 245	N 320	mech.						
128; 128 Special 1300	We 32 ICEV 13 ¹¹	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.						
128 3 P 1100	We 32 DMTR 32	1	22/22	110/110	-	0,50/0,70	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.					
128 Rally	We 32 DMTR 20	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	mech.					
128 3 P 1300	We 32 DMTR 20	1	22/22	110/115	1,10	0,50/0,70	110/0,70	0,40	3	1,50 ●	6,00	42	0,70	1,35	2,50	4,50	X 280	N 155/N 30	mech.					
X 1/9	We 32 DMTR 22	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 I	We 32 ADF 3/200 ¹²	1	23/23	120/125	-	0,50/0,50	1,60/0,70	0,50	6	1,75 ●	6,00	42	0,65	1,20	2,50	4,70	-	N 170/K 150	mech.					
131 Mirafiori 1,6 I	We 32 ADF 3/200	1	23/23	120/125	-	0,50/0,50	1,60/0,70	0,50	6	1,75 ●	6,00	42	0,80	1,40	2,80	5,20	-	N 180/K 180	mech.					
131 Mirafiori 1,8 I USA	We 32 DMS	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.					
Abarth 131 Rally	We 34 ADF 8/200	1	24/26	120/135	-	50/90	90/70	45	-	1,75 ●	6,00	-	-	-	-	-	-	-	mech.					
132 GL 1,6 I	We 34 DMS 1 ⁹	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.					
132 GLS 2,0 I	We 34 DMS 2/201 ^{7 10}	1	24/26	125/155	1,30	0,50/0,70	0,90/0,70	50	7-9	1,75 ●	7,0 ± 0,25	28	0,95	1,70	3,90	6,80	X 280	N 250/N 25	mech.					
130, 3200 Berlina	We 45 DFC 12	2	33/33	185/185	-	55/55	135/135	60	7,5-12	2,00 ●	9 ± 0,25	-	-	-	-	-	-	-	Be elektr.					
130 Coupé	We 45 DFC 12/13	1	33	185	-	55	135	60	7,5-12	2,00 ●	9 ± 0,25	-	-	-	-	-	-	-	Be elektr.					
Campagnola	So C 32 PHHE/1	1	23/23	115/115	-	45/45	140/140	60/60	4	1,80 ●	22 ± 1	37	0,65	2,00	3,50	5,80	-	N 310	mech. (Doppelmembr.)					

² Of Weber 40 DCDE 33
³ Bij 0,2 ato pampdruk
⁴ Of Solex C 40 DDH6 of Weber 40 DCDE 27
⁷ Bij 2 liter motor — Weber ADF/200
⁸ Met 2 elektrische brandstofpompen

	Karburator type	Venturie	Hoofd-sproeier	Kompen-satie-sproeier	Statio-naire brandstof-sproeier	Statio-naire lucht-sproeier	Accelle-ratie pomsproeier	Insputhoeveelheid in cm ³	Startsproeier of vlotternaald	Vlotterstand in mm
1	Dell'Orto FRDA 32 DE	24	120	-	45	120	45	6	1,50 ●	5-6
5	Solex C 40 DDH 8	32	140	-	50	130	35	-	140/1,60 ●	4,4-4,6
6	Dell'Orto DHLA 40 F	32	145	210	55	220	35	7-9,5	70/1,50 ●	14-15,5
9	Solex C 34 EIES/8	22/25	112,5/130	105	50/60	90/110	55	-	-1,80 ●	20,5
10	Solex C 34 EIES/9	24/27	130/135	105	52,5/60	90/110	55	15-17	-1,80 ●	20,5 ± 0,5
11	Solex C 32 DISA 25	24	137	-	47	60	-	4-5	-1,80 ●	10,75
12	Solex C 32 TDI	23	135	190	47	130	50	-	-1,60 ●	-
13	Dell'Orto DHLA 40 E	32	135	-	52	140	40	5,5-6,5	70/1,50 ●	16,5-17
14	Weber 40 DCDE 76/77	32	135	-	55	F 17	35	3,5-4,5	65 F5/1,50 ●	7,5
15	Solex C 32 DISA/41	21	117,5	-	45	-	50	4-5	-	-
16	Solex C32 TDI/4	21,5	115	195	45	-	45	3-5	1,80 ●	23 ± 1

Merk en model	electrische uitrusting															
	batterij		startmotor					dynamo					regelaar			
	spanning (V)	capaciteit (amp. uur) (Ah)	onbelaste meting			toerental omw./min.	belaste meting			A = wisselstroomdyn. L = gelijkstroomdyn.						
stroom (A)			spanning (V)	merk en type Bo = Bosch Fi = Fiat M = Marelli	stroom (A)		spanning (V)	koppel of vermogen (kg)	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgegeven spanning (V/A)		
Alfa-Romeo																
Alfasud «N», 5 m, Giardinetta	12	42	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 ²	7,5 ²	0,7 PS 0,5 mkp	Bo/Du ⁹	A 43-45/14	7000/8000 G	Bo = 0,20	Bo = 4,0 ± 10%	-	13,8-14,6/-
Alfasud ti	12	42	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 ²	7,5 ²	0,7 PS 0,5 mkp	Bo/Du ⁹	A 43-45/14	7000/8000 G	Bo = 0,20	Bo = 4,0 ± 10%	-	13,8-14,6/-
Alfasud Sprint	12	43	Bo EFR/Du 6222 A	30-50	11,5	1500	270-360 ²	7,5 ²	0,7 PS 0,5 mkp	Bo/Du	A 43-45/14	7000/8000 G	0,20	4,0 ± 10%	13,8-14,6	14,0-14,6/10
Giulia Diesel	12	86	Lucas M 45 G	-	-	-	370-390 ²	7,5-8 ²	-	Lucas 17 ACR	A 36/14	6000 G	0,133	4,165	-	13,6-14,5/10
Giulia Super 1,3	12	50	-	160 ¹	9,3 ¹	-	300 ³	7,2 ³	0,7 PS	Bo/Mr	A 35/14	2000 M	Bo = 0,25	Bo = 3,44	-	13,8-14,8/-
GT Junior 1,3; Spider Junior 1,3	12	50	-	160 ¹	9,3 ¹	-	300 ³	7,2 ³	0,7 PS	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	0,7 PS	Bo/Mr	A 35/14	1400 M	Bo = 0,25	Bo = 3,44	-	13,8-14,8/-
GT Junior 1,6; Spider Junior 1,6	12	50	-	160 ¹	9,3 ¹	-	300 ³	7,2 ³	0,7 PS	Bo/Mr	A 35/14	1400 M	Bo = 0,14	Bo = 4,0	-	13,8-14,8/-
Alfetta 1,6 I	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	-	200-225	9-9,7	0,7 PS 0,6 mkp	Bo/Pa/SEV	A 55/14	6000-8000 G	Bo = 0,14	Bo = 4,0	-	13,8-14,8/-
Alfetta 1,6 I; Alfetta GT	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	-	200-225	9-9,7	0,7 PS 0,6 mkp	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	0,6 mkp	Bo KI	A 55/14	6 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	0,7 PS 0,6 mkp	Bo/Pa/SEV	A 55/14	6000-8000 G	Bo = 0,14	Bo = 4,0	-	13,8-14,8
2000 Berlina; GT-Veloce; Spider	12	50	Bo EF/Pa D8E 126	160	9,3	-	200-225	9-9,7	0,7 PS 0,6 mkp	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 ± 0,3/8,5 ± 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 G	-	-	-	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	Mr A 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	86	Fi 4162784/Bo 0.001.314.006	30 ± 5	11 ± 0,1	4800 ± 200	540 ± 20	6,6 ± 0,1	2,0 mkp	Bo	A 55/14	6000 G	0,14	4,0 ± 10%	4	14-14,5/10
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB	12	66	Fi 4162784/Bo 0.001.314.006	30 ± 5	11 ± 0,1	4800 ± 200	540 ± 20	6,6 ± 0,1	2,0 mkp	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	3,7	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	2,0	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	260	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 I	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
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%	-	13,8-14,8/0,8-1
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%	-	13,8-14,8/0,8-1
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 Rally	12	45	Fi E 84	30	11,9	7000 ± 1000	315	7 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Bo	A 29/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	-	14,0-14,6/0,8-1
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
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 43/14	5000 G	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	-	13,2-14,3 ⁶
131 Mirafiori 1,3 I	12	45	Fi E 84	35	11,7	7000 ± 500	370	8,3 ± 0,3	1,1 ± 0,05 mkp	Mr A 124	A 43/14	5000 G	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
131 Mirafiori 1,6 I	12	45	Fi E 100	35	11,7	5000 ± 500	460	7,3 ± 0,3	1,5 ± 0,1 mkp	Mr A 124	A 42/14	7000 G	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
131 Mirafiori 1,8 I USA	12	45	Fi E 100	28	11,7	5200 ± 500	530	7,3 ± 0,3	1,74 ± 0,1 mkp	Mr A 124	A 42/14	7000 G	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,3/12-14 A
Abarth 131 Rally	12	45	Mr E 100-1,3/Bo	35	11,7	5000 ± 500	460	7,3 ± 0,3	1,5 ± 0,1 mkp	Mr A 124 ⁵	A 44/14	7000 G	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
132 GL 1,6 I	12	45	Mr E 100	28	12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	1,74 ± 0,1 mkp	Mr A 124	A 44/14	7000 G	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
132 GLS 2,0 I	12	45	Mr E 100	28	12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	1,74 ± 0,1 mkp	Mr A 124	A 44/14	7000 G	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
130, 3200 Berlina	12	66	Mr E 100-1,50/12	20	12	5800	560	6,3 ± 0,3	2,4 ± 0,05 mkp	Fi A M 124	A 50/14	7000 G	-	-	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
130 Coupé	12	66	Mr E 100-1,50/12	20	12	5800	560	6,3 ± 0,3	2,4 ± 0,05 mkp	Fi A M 124	A 50/14	7000 G	-	-	-	14,2 ± 0,3/10-14 A
Campagnola	12	45	Mr E 100	28	12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	1,74 ± 0,1 mkp	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 ronnel
³ Bosch startmotor, Marelli startmotor = 5 V/300 A
⁴ Transitoregelaar

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 G1 14 V 33 A 27
¹⁰ Ducellier type 7564 A
¹¹ Retourstroom
¹¹ Inslag spanning van de regelaar

Merk en model	vulhoeveelheid in liters					koeling			wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen					banden				remmen		maximaal snelheid (km/h)		
	motorolie m = met filter o = zonder filter (l)	vernellingsstak (l)	automatische bak (l)	voorasolie (l)	achterasolie (l)	brandstof tank N = normale benzine S = superbenzine (l)	koelsysteem inhoud m = met kachiel o = zonder kachiel (l)	overdruk in het koelsysteem (kg/cm ²)	thermostaat open bij (°C)	naaspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toein) (mm)	dwarsstelling tussenspeen (°P)	sporing in de bocht meethoek 20°		bandenmaat	bandenspanning kp/cm ²		toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remchijfdikte (mm.)			
														binnenwiel	buitenwiel		voor	achter	voor		achter	
Alfa-Romeo																						
Alfasud eN ₅ , 5 m, 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	0,4
Alfasud ti	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	0,4
Alfasud Sprint	4 m	3,4 ¹	-	-	-	50 S	7,3 m	1-1,1	81-85	0° 34' ± 30'	1° 55' ± 30'	2 ± 1	-	33° 30'	-	165/70 SR 13	1,8	1,4	9,3	8,2	0,4	0,4
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	10,0	8,5	0,75	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	8,5	8,5	0,75	0,75
GT Junior 1,3; Spider Junior 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	8,5	8,5	0,75	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	10,0	8,5	0,75	0,75
GT Junior 1,6; Spider Junior 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	10,0	8,5	0,75	0,75
Alfetta 1,6 I	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	10,0	9,0	2 x 0,3	2 x 0,3
Alfetta 1,8 I; 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	10,0	9,0	2 x 0,3	2 x 0,3
Alfetta 2000	8,5 m	2,0	-	-	1,5	49 S	9,7 m	0,7	81-85	B 4° 30' ± 30'	B 0° 20' ± 30' / 5	0° 14' (= -2)	8° 35'	30°	-	165 HR 14	1,8	1,8	10,0	9,0	2 x 0,3	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	2 x 0,3
2000 Berlina; GT-Veloce; Spider	7,2 m	1,8	-	-	1,5	53 S	9,7 m	-	81-85	B 1° 30' ± 30' / 4	B 0° 20' ± 30' / 5	B 3,0	8° 35'	30°	-	165 HR 14	1,6	1,8	10,0	9,0	2 x 0,3	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	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	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	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	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	0,33
Ferrari Dino 208 GT 4	9,0 m	4,0 ¹	-	-	-	80 S	22 m	0,9	75 ± 2	4°	+10°...+30' ¹¹	-1...-3 ¹¹	9° 30'	30°	28°	195/70 VR 14 XDX	1,6	2,0	20,0	18,0	0,60	0,60
Dino 308 GT 4; Ferrari 308 GTB	9,0 m ²⁸	4,0 ¹	-	-	-	80 S	22 m	0,9	75 ± 2	4°	+10°...+30' ¹¹	-1...-3 ¹¹	9° 30'	30°	28°	205/70 VR 14 X	2,1-2,2	2,4-2,6	20,0	18,0	0,60	0,60
400 Automatic; 400 GT	18 m	3,0	12	-	2,5	118 S	14 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	27,0	1,0	1,0
BB 512	13 m	9,0	-	-	-	110 S	22 m	0,9	79 ± 2	3° ± 15'	+20' 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	1,0
Fiat 126; 126 Personal	2,5 m	1,1 ¹	-	-	-	21 S	Luft	-	-	B 9° ± 1°	B 0° 30' - 1° 30' ⁹	B -1...+3 ⁹	8° 10'	33°	25° 40'	135-12	1,4	2,0	170,1-170,4	170,1-170,4	0,35	0,35
127; 127 Special	4,5 m	2,4 ¹	-	-	-	30 S	5 m	0,5	85-89	L 1° 45' - 2° 15'	L 1° 25' - 2° 5' / 15	L -3,5...-5,5 ¹⁵	4° 20'	34° 50'	32° 10'	135 SR 13	1,7	1,9	9,00	186	0,33	0,33
127 1.050 I	4,0 m	2,4 ¹	-	-	-	30 S	5,5 m	0,5	82 ± 2	L 1° 45' - 2° 15'	L 1° 25' - 2° 5' / 15	L -3,5...-5,5 ¹⁵	4° 20'	34° 50'	32° 10'	135 SR 13	1,7	1,9	9,00	186	0,33	0,33
128; 128 Special 1100	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	-	L 1° 25' - 1° 55'	L 1° 20' - 2° 22	L -4...-6 ²²	-	35°	31° 45'	145 SR 13	1,8	1,7	9,35	20	0,315	0,315
128; 128 Special 1300	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	-	L 1° 25' - 1° 55'	L 1° 20' - 2° 22	L -4...-6 ²²	-	35°	31° 45'	145 SR 13	1,8	1,7	9,35	20	0,315	0,315
128 3 P 1100	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	-	L 1° 25' - 1° 55'	L 1° 20' - 2° 22	L -4...-6 ²²	-	35°	31° 45'	145 SR 13	1,8	1,7	9,00	20	0,315	0,315
128 Rally	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	-	L 1° 25' - 1° 55'	L 1° 20' - 2° 24	L -4...-6 ²⁴	-	35°	31° 45'	145 HR 13 XAS	1,8	1,7	9,00	185,24	0,315	0,315
128 3 P 1300	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	50 S	6,5 m	-	-	L 1° 25' - 1° 55'	L 1° 20' - 2° 24	L -4...-6 ²⁴	-	31°	31°	145 SR 13	1,8	1,7	9,00	185,24	0,315	0,315
X 1/9	4,5 m	3,15 ¹	-	-	-	49 S	11,0 m	-	-	B 7° ± 30'	B 1° ± 30' / 25	B 1-5 ²⁵	-	32° 40'	28°	145-13	1,8	2,0	227	227	0,32	0,32
131 Mirafiori 1,3 I	4,0 m	1,35 ¹²	2,8	-	1,0	50 S	7,4 m	0,8	92	B 4-5°	B 0-1°	B 1-5	6°	35° ± 1½°	31°	155 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,33	0,33
131 Mirafiori 1,6 I	4,0 m	1,35 ¹²	2,8	-	1,0	50 S	7,4 m	0,8	92	B 4-5°	B 0-1°	B 1-5	6°	35° ± 1½°	31°	155 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,33	0,33
131 Mirafiori 1,8 I USA	4,0 m	1,35 ¹²	2,8	-	1,0	50 N	7,4 m	0,8	92	B 4-5°	B 0-1°	B 1-5	6°	35° ± 1½°	31°	155 SR 13	1,8	2,0	9,35	230,0	0,33	0,33
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	2 x 0,45
132 GL 1,6 I	4,35 m	1,28 ²¹	2,8	3,0,25	1,65	56 S	8,0 m	0,8	82-87	B 4° ± 15'	B 0° 30' ± 30'	B 1-5	6° ± 20'	19	26° 30'	185/70-13	1,8	1,9	11,7	10	0,40	0,40
132 GLS 2,0 I	4,35 m	1,65	2,8	3,0,25	1,45	56 S	8,0 m	0,8	82-87	B 4° ± 15'	B 0° 30' ± 30'	B 1-5	6° ± 20'	19	26° 30'	185/70-13	1,8	1,9	11,7	10	0,40	0,40
130, 3200 Berlina	6 m	1,75	64-5	-	3,00	80 S	15,5 m	0,8	85-89	B 2° 30' - 3° 30'	B 0° 30' ± 30' / 17	B 4-6 ¹⁷	-	38° - 2°	31°	ER 70 VR 14 ¹⁴	2,0	2,2	17,40	17,40	2 x 0,45	2 x 0,45
130 Coupé	6 m	1,60	4-5	-	3,00	80 S	15,5 m	0,8	85-89	B 2° 40' - 3° 40'	B 0° 30' - 1° 20' / 18	B 2,5-4,5 ¹⁸	-	38° - 2°	31°	ER 70 VR 14 ¹⁴	2,0	2,2	17,40	17,40	2 x 0,45	2 x 0,45
Campagnola	4,5 m	1,50	2,30 ²³	1,85	1,85	57 S	8,9 m	0,8	-	B 3°	B 2° 26'	B 2-4 ²⁶	-	33° 38'	26° 27'	6,00-16	2,0	2,4	281,0	281,0	0,22/0,20	0,22/0,20

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 afdraamaat per schijfkant = 0,5 mm
⁷ Of 165 SR 14
⁸ Inclusief oliekoeler
⁹ Wielvlucht (camber) achterwielen = -0° 22'...1° 20', Toespoor = 5-9 mm
¹⁰ Wielvlucht (camber) achterwielen = -0° 40'...1°, Toespoor = 6 mm

¹¹ Wielvlucht (camber) achterwielen = -1° 20'...-1° 40', Toespoor = -2...-4 mm
¹² 4 Bak; 5 Bak = 1,8 liter
¹³ Wielvlucht (camber) achterwielen = -1° 30' ± 10'; Toespoor = 3-4 mm
¹⁴ Of 205/70 VR 14
¹⁵ Wielvlucht (camber) achterwielen = L-0° 15'...-0° 45'; Toespoor = 3 ± 2 mm

¹⁶ Alfetta DT = 185/70 HR 14
¹⁷ Wielvlucht (camber) achterwielen = -1° ± 30', Toespoor = 3-4 mm
¹⁸ Wielvlucht (camber) achterwielen = -0° 10'...-1° 10'; Toespoor = 3-4 mm
¹⁹ 34° 30' ± 1½°
²⁰ 184,44-184,73

²¹ 4 Bak; 5 Bak 1,5 l
²² Wielvlucht (camber) achterwielen = L-0° 30'...+0° 10'; Toespoor = 2-6 mm
²³ Verdoelbak
²⁴ Wielvlucht (camber) achterwielen = L-0° 30'...+0° 10', Toespoor = 3-7 mm
²⁵ Wielvlucht (camber) achterwielen = -2° ± 30', Toespoor = 8-12 mm

²⁶ Wielvlucht (camber) achterwielen = -3°, Toespoor = 6-8 mm
²⁷ Wielvlucht (camber) achterwielen = -2° ± 30'; Toespoor = 2-6 mm
²⁸ Dino 308 GTB = 11 m

Merk en model	motorgegevens										kleppen						afstelling						
	Motor type B = Boxermotor D = draaiaspij motor R = Lijnmotor V = V-motor	Cilinder aantal	Boring (mm)	Slag (mm)	Cilinder inhoud (l)	Max. vermogen (PK bij omw./min.) D = DIN, S = SAE	Kompressorverhouding :1	Kompressor druk (kg/cm² bij omw./min.) A = start toerental	Klepzetelhoek (°)		Klepsteeldiameter (mm.)		Klepopening (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatklepopening tijdens het controleren van klepopening	Inlaatklep oent (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerken... uitvoering van het afstelmerken	Statisch ontstekings-tijdstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontstekingsrijstip met een afstellamp (° bij omw./min.) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstelmerken... uitvoering van het afstelmerken	Stationair toerental v/d motor	CO gehalte bij stationair toerental (Vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mmHg)
									inlaet	uitlaet	inlaet	uitlaet	inlaet	uitlaet									
Giannini 126 GP, 500 R TV	R Fiat 126	2	73,5	70	0,594	D 29/5000	8,7	9-10,5/A	45½	45½¹	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	R Fiat 126	2	79,5	70	694	D 35/5400	8,5	9-10/A	45½	45½¹	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,25	0,825	26°v	ST I	10°v	18°v/3000	KP <	800-900	4,5	-
126 GP-A 800	R Fiat 126	2	85	70	794	D 37/5000²	8,5	9-10/A	45½	45½¹	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,20	K 0,25	0,825	26°v	ST I	10°v	18°v/3000	KP <	800-900	4,5	-
127 NP, 127 NP-S	Q Fiat 127	4	65	68	0,903	D 56/6400³	9,6³	10-12/A	45°30'	45°30'	6,985-7,000	6,988-7,000	K 0,15	K 0,20	0,375	25°v	ST I	10°v	10°v/800-900	KP I	800-900	-	-
128 NP, 128 NP-S	Q Fiat 128	4	80	55,5	1,116	D 66/6500⁴	9,8	10-12/A	45°30'	45°30'	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	Q Fiat	4	86	55,5	1,290	D 82/6600	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	Q Fiat	4	86	68	1,598	D 93/6600	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	-
132-2000	R Fiat	4	84,5	88,3	1,981	D 115/7000	9,1	10,2-12/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,45	K 0,60	0,80	12°v	N+Z <	10°v	28±2°v/4000	KP I	700±50	4,5	-
Innocenti Mini 90	Q 99 H	4	64,59	76,2	0,998	D 49/5600	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 O	5°v	10°v/800	SR ●	800±100	3,4	-
Mini 120	Q H 12	4	70,64	81,33	1,275	D 65/5600	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 O	2°v	10°v/800	SR ●	800±100	2,6	-
Mini De Tomaso	Q H 12	4	70,64	81,33	1,275	D 74/6100	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 O	2°v	10-12°v/1000	SR I	650	2	-
Lamborghini Urraco P 200	V-8 L 200	8	77,4	53	1,994	D 182/7500	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	V-8 L 240	8	86,0	53	2,463	D 220/7500	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	V-8 L 302	8	86,0	64,5	2,996	D 250/7500	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	V-8 L 302	8	86,0	64,5	2,996	D 250/7500	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	-
Jaramas S 400 GT	V-12 L 405	12	82,0	62	3,929	D 365/7500	10,7	-	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	-
Espada 400 GT	V-12 L 405	12	82,0	62	3,929	D 350/7500	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 400	V-12 LP 400	12	82,0	62	3,929	D 375/8000	10,5	-	45	45	8,0	8,0	K 0,25	K 0,25	0,25	42°v	SR <	18°v	20°v/2200	KP <	1000	3±1	-
Lancia Beta 1,3 I Coupé	Q 828 B 3.000	4	76	71,5	1,297	D 82/6200	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	Q 828 B 0.000	4	84,0	71,5	1,585	D 100/5800	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	Q 828 B1.000	4	84,0	90,0	1,995	D 119/5500	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	Q 134 AS.000	4	84,0	90,0	1,995	D 120/6000	9,35⁸	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	B 830 A2.000	4	91,5	76,0	1,999	D 120/5500	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/3000⁷	SR O	850-950	3,5	-
Gamma, Gamma Coupé 2,5 I	B 830 A.000	4	102,0	76,0	2,484	D 140/5400	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/3000⁷	SR O	950-1000	3,5	-
Stratos	V-6 Dino	6	92,5	60	2,418	D 190/7000	9,1	10,2/900	45	45	7,94-7,975⁵	7,94-7,975⁵	K 0,15-0,20⁶	K 0,25-0,30⁶	0,20	E40°/A53°	SD	7±1°v	37°v/5500	SD	900	4,5	-
Maserati Merak 2000-GT	V-90°	6	80	66,3	1,999	D 170/7000	9,0	11/350	45	45	8,00	9,00	K 0,45	K 0,50	3,0	40°v	NN O	6°v	8°v/800	SR ●	850	4,5	300
Merak SS	V-90°114-53-30	6	91,6	75,0	2,965	D 220/6000	9,0	11/350	45	45	8,00	9,00	K 0,28	K 0,48	2,2	42°v	ST O I	4°v	8°v/850	SR ●	850	4,5	300
Kyalami	V-90°107-21-42	8	88	85	4,136	D 270/6000	8,5	11-12/300	45	45	8,00	8,00	K 0,30	K 0,50	1,9	40°v	NN O	0°v	3°n/850-900	SR ●	850-900	4,5	450
Bora	V-90°107-15-47	8	93,9	85	4,719	D 310/6000	8,5	11-12/300	35	35	8,00	8,00	K 0,28	K 0,48	1,9	40°c	NN O	0°v	3°n/900	SR ●	800-900	4,5	400-500
Khamsin	V-90°115-10-49	8	93,9	89	4,930	D 320/5500	8,5	11-12/300	35	35	8,00	8,00	K 0,25	K 0,45	1,9	35°v	NN O	0°v	3°n/900	SR ●	800-900	4,5	400
Morotti 126 Minimaxi	R 126 A 5000	2	73,5	70	0,594	D 23/4800	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°v/3000	KP <	-	4,5	-
127 Midimaxi	Q 100 GL	4	65	68	0,903	D 47/6200	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°v/800-900	KP <	825±25	4,5	315
128 Coupé 1100	Q 128 A 1000	4	80	55,5	1,116	D 55/6000	8,8	10-11/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	12°v	ST	10°v	28±2°v/4000	KP <	700	4,5	-
128 Coupé 1300	Q 128 A 1000	4	86	55,5	1,290	D 60/6000	8,9	10,5-11,5/A	45½	45½	7,974-7,992	7,974-7,992	K 0,30	K 0,40	0,50	12°v	ST	10°v	28±2°v/4000	KP <	700	4,5	-
De Tomaso Pantera L; GTS	V-8 351 C	8	101,65	88,9	5,763	300/6000	8,4	11-14/A	45	45	8,67-8,69	8,66-8,68	hydr.	hydr.	-	14°v	ST ●	16°v	16°v/1000	KP < S	1000	0,15	-
Longchamp; Deauville	V-8 351 C	8	101,65	88,9	5,763	300/6000	8,4	11-14/A	45	45	8,67-8,69	8,66-8,68	hydr.	hydr.	-	14°v	ST ●	16°v	16°v/1000	KP < S	1000	0,15	-

1 Klepshotel; Klepzitting in de kop = 45°
 2 Of Type 126 GP-A 800 = 40 PK bij 5500 omw/min
 3 Type 127 NP-S = D 63 PK/6500 omw/min; 9,6:1
 4 Type 128 NP-S = D 80 PK/6800 omw/min
 5 Voor race-doeleinden = 6,98-6,975

6 Voor race-doeleinden = E = 0,20, A = 0,50
 7 Vacuumslang losgenomen ±0,15

KP = Krukaspoelie
 N/A = Nokkenaslager + nokkenas
 N+Z = Nokkenas en cilinderkop
 SR = Vliegwiel
 ST = Distributiewielen
 SD = Trillingsdemper

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

Merk en model	Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in mkg (1 mkg = 7,23 ft. lba)																
	motor											onderstel				diversen	
	cilinderkop K = koud W = warm	driftstang	krakshaarvlagers	koppellagers of nokkenaslagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	krakspulley	vlieg wiel	motorophanging	bougies	inspuitpomp	inspuitverstuivers	wielbouten	wielophanging L = lancersam O = diversam	wielvlagers RM = wielnaaf- moeren	stuurarm X = spoorstang aan de stuurarm	
Giannini 126 GP, 500 R TV	4,0	3,5	3,0	2,5	-	-	15	3,5	-	3,0	-	-	5,0	-	-	-	3,0
126 GP-A 700; 500 GT-R	4,0	3,5	3,0	2,5	-	-	15	3,5	-	3,0	-	-	5,0	-	-	-	3,0
126 GP-A 800	4,0	3,5	3,0	2,5	-	-	15	3,5	-	3,0	-	-	-	-	-	-	3,0
127 NP, 127 NP-S	6,0	4,0	7,0	4,0	-	-	10,0	4,0	3,5	2,5-3	-	-	7,0	0,25	14,0	7,0	-
128 NP, 128 NP-S	9,5	5,0	8,5	8,5	3,0	3,0	14,0	9,0	-	2,5-3	-	-	7,0	0,25	14,0	7,0	-
128 NP Rally	8,5	5,0	8,0	8,5	3,0	3,0	14,0	8,5	-	4,0	-	-	7,0	0,25	14,0	7,0	-
128 Rally 1600	8,5	5,0	8,0	8,5	3,0	3,0	14,0	8,5	-	4,0	-	-	7,0	-	-	-	-
132-2000	8,5	5,5	10 8,2/11,5	10 2,0	2,5	2,5	25,0	8,5	-	4,0	-	-	7,0	-	-	11 3,0	4,5,0
Innocenti Mini 90	5,5	4,8-5,25	8,3-9	3-3,4	1,65-2,25	1,65-2,25	9,6-11	15,2-15,8	12/8,3 ⁹	2,4	-	-	5,25-6,0	-	20,7-21,7	4,8	-
Mini 120	5,5	4,3-4,8	8,3-9	3-3,4	1,65-2,25	1,65-2,25	9,6-11	15,2-15,8	20,7/8,3 ⁹	2,4	-	-	5,25-6,0	-	20,7-21,7	4,8	-
Mini De Tomaso	5,5	5,1	8,6	3,5	1,9	1,9	10,4	15,2-15,8	-	4,15	-	-	6,4	-	20,7	4,8	12 2,5
Lamborghini Urraco P 200	7,0	6,0	2,8-5,7	-	-	3,0	28,7	2,8	-	2,5-2,7	-	-	-	-	-	-	-
Urraco P 250	7,0	6,0	2,8-5,7	-	-	3,0	28,7	2,8	-	2,5-2,7	-	-	-	-	-	-	-
Urraco P 300	7,0	6,0	2,8-5,7	-	-	3,0	28,7	2,8	-	2,5-2,7	-	-	-	-	-	-	-
Silhouette	7,0	6,0	2,8-5,7	-	-	3,0	28,7	2,8	-	2,5-2,7	-	-	-	-	-	-	-
Jarama S 400 GT	8,6	6,0	3	-	3,0	3,0	29,0	2,8	-	2,5-2,7	-	-	-	-	-	-	-
Espada 400 GT	8,6	6,0	3	-	3,0	3,0	29,0	2,8	-	2,5-2,7	-	-	-	-	-	-	-
Countach LP 400	7,0	6,0	5,8	-	2,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lancia Beta 1,3 I Coupé	8,5	5,2	11,5	10 2,0	2,5	2,5	20	8,5	1,4	3,8	-	-	8,9	0,6,0	RM = 32	-	13 10,0
Beta 1,6 I	8,5	5,2	11,5	10 2,0	2,5	2,5	20	8,5	1,4	3,8	-	-	8,9	0,6,0	RM = 32	-	13 10,0
Beta 2,0 I Berlina	8,5	7,5	11,5	10 2,0	2,5	2,5	20	14,5	1,4	3,8	-	-	8,9	0,6,0	RM = 32	-	13 10,0
Beta Monte carlo	8,5	7,5	11,5	8,5	2,5	2,5	20	14,5	1,4	3,8	-	-	8,9	0,5,0	-	-	13 5,0
Gamma 2 I	7,5	9,4	12,35 ¹⁴	10,9	-	-	9,0	16 3,0	16 3,0	2,7	-	-	8,6	0,7,1	RM = 36,7	X 5,1	13 10,2/7,1
Gamma, Gamma Coupé 2,5 I	7,5	9,4	12,35 ¹⁴	10,9	-	-	9,0	16 3,0	16 3,0	2,7	-	-	8,6	0,7,1	RM = 36,7	X 5,1	13 10,2/7,1
Stratos	7,6	6,9	8,28	10 3,0	3,0	3,0	-	3,1	-	2,0	-	-	10,0	-	-	-	-
Maserati Merak 2000-GT	11,0	7,0	9,5	2,5	2,0	2,0	-	-	-	3,0	-	-	7,0	-	-	-	-
Merak SS	11,0	7,0	9,5	2,5	2,0	2,0	-	-	-	3,0	-	-	7,0	-	-	-	-
Kyalami	11,0	6,2	9,0	3,9	0,5	0,5	4,0	16,0	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-
Bora	11,0	6,5	10,0	3,0	0,5-1,0	0,5-1,0	4,0	16,0	-	3,0	-	-	7,0	-	-	-	-
Khamsin	11,0	6,2	9,0	3,9	0,5	0,5	4,0	16,0	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-
Moretti 126 Minimaxi	4,0	3,5	3,0	2,5	-	-	15	3,5	-	3,0	-	-	5,0	-	-	10	4,5,0
127 Midimaxi	6,0	4,0	7,0	4,0	-	-	10	4,0	3,5	3,5	-	-	7,0	0,25	14,0	7,0	3,0
128 Coupé 1100	8,5	5,0	8,0	8,5	3,0	3,0	14	8,5	-	4,0	-	-	7,0	0,25	14,0	7,0	-
128 Coupé 1300	8,5	5,0	8,0	2,0	3,0	3,0	14	8,5	-	4,0	-	-	7,0	0,25	14,0	7,0	-
De Tomaso Pantera L; GTS	14,5	5,5-6,2	1	2,4-3,5	2	1,7-3,0	7,0	10,4-11,8	-	2,1-2,8	-	-	6-8	v+h 8,0	-	-	-
Longchamp; Deanville	14,5	5,5-6,2	1	2,4-3,5	2	1,7-3,0	7,0	10,4-11,8	-	2,1-2,8	-	-	6-8	v+h 8,0	-	-	-

¹ 1/2" Bouten = 13,1-14,5 mkg; 3/8" Bouten = 4,8-6,2 mkg
² 5/16" Bouten = 3,1-4,4 mkg; 3/8" Bouten = 2,3-3,5 mkg; 1/4" Bouten = 0,9-1,2 mkg
³ M 8 Bouten = 2,8 mkg
⁴ Stuurwielmoer
⁵ Stuurhuis bevestigingsbouten
⁶ Achterwiellager
⁷ Spoorstanggewrichtmoer aan de tahdheugel
⁸ Nokkenaswielbout
⁹ Eerste getal = voor, tweede getal = achter
¹⁰ Voorste hoofdlager = 8,2 mkg, de andere 11,5 mkg
¹¹ Koppellingsbevestigingsbouten
¹² Koppelingshuis-moeren
¹³ Veerpoetbevestiging (buitenkant)
¹⁴ Tegelijk stuurhuis bevestigingsbouten
¹⁵ Aandrijftandwiel van hydr. pomp aan de Nokkenas
¹⁶ Carter-bouten

Merk en model	ontsteking											ontstekingsvolgorde te cil: v = voor, h = achterste r = rechts, l = links s = vleegwiel				
	bougies		bobine			verdelers			automatische vervroeging in krukasgraden							
	merk en type (originele uitvoering)	elektrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweert- stand (Ω)	puntstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	onderbreker verspanning (g)	kondensator- capaciteit (μF)	begin	vacuum (°/mmHg) tussenwaarde		maximum	begin	centrifugaal (°/omw./min.) tussenwaarde	maximum
Giannini 126 GP, 500 RTV 126 GP-A 700; 500 GT-R 126 GP-A 800 127 NP, 127 NP-S 128 NP, 128 NP-S 128 NP Rally 128 Rally 1600 132-2000	Ch L 81 Y Ch L 81 Y Ch L 81 Y Mr S 146 A Mr S 135 B ¹ Mr S 135 B Mr S 135 B Mr CW 8 LP	0,6-0,7 0,6-0,7 0,6-0,7 0,5-0,6 0,5-0,6 0,5-0,6 0,5-0,6 0,5-0,6	3,1-3,4 3,1-3,4 3,1-3,4 3,1-3,4 3,1-3,4 3,1-3,4 2,8-2,8	6750-8250 6750-8250 6750-8250 6750-8250 6750-8250 6750-8250 6750-8500	- - - - - - -	0,45-0,50 0,45-0,50 0,45-0,50 0,37-0,43 0,37-0,43 0,37-0,43 0,37-0,43	78±3 78±3 78±3 55±3 55±3 55±3 55±3	475±50 475±50 475±50 550±50 550±50 550±50 550±50	0,25 0,25 0,25 0,20-0,25 0,22-0,23 0,22-0,23 0,22-0,23	- - - - - - -	- - - - - - -	- - - - - - -	0°/1400 0°/1400 0°/1400 0°/800-900 - - - 0°/1000	- - - 12°/1400 - - - 10°/1600	18°/3000 18°/3000 18°/3000 28±2°/4200-4600 - 28±2°/4000 28±2°/4000 28±2°/5400	a h ³ a h ³ a h ³ b r b r b ⁸ b ⁸ b ⁸
Innocenti Mini 90 Mini 120 Mini De Tomaso	Ch N 9 Y ¹⁰ Ch N 9 Y Ch N 9 Y	0,50-0,60 0,50-0,60 0,60-0,65	3-3,4 3-3,4 3-3,4	4500 7500 7500	- - -	0,35-0,40 0,35-0,40 0,35-0,40	57-63 57-63 57-63	510-680 510-680 510-680	0,18-0,24 0,18-0,24 0,18-0,24	0°/50 0°/80 0°/80	6,5°/180 -/- -/-	7°/320 7°/280 7°/280	0°/250 ² 0°/250 ² 0°/300 ²	7°/900 ² 6°/650 ² 6°/650 ²	16°/3300 ² 12°/2700 ² 12°/2700 ²	b ¹⁴ b ¹⁴ b ¹⁴
Lamborghini Urraco P 200 Urraco P 250 Urraco P 300 Silhouette Jarama S 400 GT Espada 400 GT Countach LP 400	Bo 235 P 21 Bo 265 P 21 Bo 235 P 21 Bo 235 P 21 Bo 235 P 21 Bo 235 P 21 Bo 235 P 21 Bo 235 P 21	0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05 0,6 0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05	2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0	- - - - - - - -	- - - - - - - -	0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05 0,35±0,05	40 40 40 40 40 40 40	- - - - - - - -	0,18 0,18 0,18 0,18 0,18 0,18 0,18	- - - - - - - -	- - - - - - - -	- - - - - - - -	- - - - 0°/1000 0°/2000 0°/2000	- - - - 10°/3250 10°/3250 10°/3250	- - - - 20°/4500 20°/4500 20°/4500	e vr e vr e vr e vr f vr f vr f vr
Lancia Beta 1,3 I Coupé Beta 1,6 I Beta 2,0 I Berlina Beta Monte Carlo Gamma 2 I Gamma, Gamma Coupé 2,5 I Stratos	Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30 Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30 Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30 Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y/Bo W 200 T 30 Bo W 200 T 30/Ch N 7 Y Bo W 200 T 30/Ch N 7 Y Ch N 60 Y	0,60-0,70 0,60-0,70 0,50-0,70 0,60-0,70 0,60-0,70 0,6-0,7 0,6-0,7 0,50-0,60	2,6-2,8 2,6-2,8 2,6-2,8 2,6-3,1 2,6-3,1 1,9 ⁵ 1,9 ⁵ -	6750-8250 6750-8250 6750-8250 8500-12000 - 9500 ⁵ 9500 ⁵ 7800-9350	- - - - - 0,9 0,9 -	0,37-0,43 0,37-0,43 0,37-0,43 0,37-0,43 0,37-0,43 11 11 0,32-0,38	55±3 55±3 55±3 55±3 55±3 11 11 50 ⁶	550±50 550±50 550±50 550±50 500-600 - - -	0,20-0,25 0,20-0,25 0,20-0,25 0,20-0,25 0,20-0,25 - - 0,25	- - - - - 0°/250-270 0°/250-270 -	- - - - - 14°w/400 14°w/400 -	- - - - - 0°/900-1000 0°/900-1000 0°/1000	10°/1600 8½°/1600 8½°/1600 10°/1600 10°/1600 20°/2200 20°/2200 10°/2000	23°/4200 28°/5400 28°/5400 28°/5400 28°/5400 28-30°/3800-4000 28-30°/3800-4000 30°/5500	b vr b vr b vr b vr b vr g vr g vr i vr	
Maserati Merak 2000-GT Merak SS Kyalami Bora Khamsin	Bo 200 T 30 Bo 200 T 30 Bo 200 T 30 Bo W 200 T 30 Bo W 200 T 30	0,80 0,80 0,80 0,90 0,80-0,90	1,3 1,3 1,35 1,35 1,35	6000 6000 7100 7100 7100	0,90 0,90 - - -	0,45 0,45 - 0,40-0,50 0,40-0,50	- - - 30 28-32	- - - 600 600	0,30 0,30 - 0,20 0,20	- - - - -	- - - - -	- - - - -	6°/900 6°/900 0°/1000 0°/1000 0°/1000	18°/2000 18°/2000 20°/2000 20°/2000 20°/2000	29±1°/4000 29±1°/4000 40°/4000 40°/4000 40°/4000	d vr d vr h hr h l h hr
Moretti 126 Minimaxi 127 Midimaxi 128 Coupé 1100 128 Coupé 1300	Mr CW 225 N/Bo W 225 T 1 Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y Mr CW 78 LP/Ch N 7 Y	0,6-0,7 0,6-0,7 0,6-0,7 0,6-0,7	3,1-3,4 3,1-3,4 3,1-3,4 3,1-3,4	6750-8250 6750-8250 6750-8250 6750-8250	- - - -	0,5±0,03 0,37-0,43 0,37-0,43 0,37-0,43	78±3 55±3 55±3 55±3	475±50 550±50 550±50 550±50	0,25 0,20-0,25 0,22-0,23 0,22-0,23	- - - -	- - - -	- - - -	0°/1400 0°/800-900 - -	- 12°/1400 - -	18°/3000 28±2°/4600 28±2°/4000 28±2°/4000	a h b ⁸ b ⁸ b ⁸
De Tomaso Pantera L; GTS Longchamp; Deanville	Mot ARF 42 Mot ARF 42	0,60 0,60	1,4-1,55 1,4-1,55	7800-8000 7800-8800	1,3-1,4 1,3-1,4	0,50 ⁷ 0,50 ⁷	26-31 26-31	490 490	- -	0°/125 0°/125	- -	10°/500 10°/500	0°/1000 0°/1000	12-17°/3000 12-17°/3000	27°/4000 27°/4000	c vl c vl

¹ Of Bosch W 240 T 30
² Vacuum leiding losgenomen
³ Bij de stroomverdelers
⁴ 1e Cilinder bij de koeler
⁵ Bij 20 °C
⁶ 2e kontaktpunten = 5°30' minder
⁷ Dubbele kontaktpunten of elektrische ontsteking
⁸ Bij de distributiekat
⁹ Twee stroomverdelers (type Marelli S 85 CA) elk voor 6 cilinders
¹⁰ Of Bosch W 175/T 30
¹¹ Electronische ontsteking
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
i 1-4-2-5-3-6

Merk en model	Carburator										Carburatortest					brandstofpomp		brandstofinpuiting			
	merk en type DO = Dell'Orto Mot = Motorcraft So = Solex We = Weber	aantal	venturi	hoofdproeier	compensatieproeier (remlucht)	stationair benzinesproeier	stationair luchtproeier	stationair pompsproeier	acceleratie pompsproeier	Acceleratie pomp opbrengst per 10 slagen in cm ³	startsproeier of vlotternaaldoorlaat	vlotternaaldoorlaat vlotter	vlotternaaldoorlaat vlotter	Inhoud vlotterkamer gest. afgesteld in cm ³	Verbruik per carburator onbelast ± 10%		Luchtdoorstromings waarden (polflux)		merk en type	merk en type	
														Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min l/uur	Bij 3000 omw./min l/uur	Bij 5000 omw./min l/uur	Gasklep opening bij gesloten klep	Stationair toerental 1 trap/2 trap	mark en type APG = Packard Be = Bendix LT = Lucas M = Motocraft	merk en type
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 3	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
132-2000	We 34 DMS 2/201	1	24/26	125/150	130	50/70	90/70	50	-	1,75	7,0	-	28	0,95	1,70	3,90	6,80	X 280	N 250/K 170	mech.	0,20-0,25
Innocenti Mini 90	SU HS 4 AUD 693	1	38,1	2,29	³ AAR	-	-	-	-	-	4±0,8	46	0,50	0,90	2,00	4,20	-	-	SU elektr. AUF 214	0,17-0,21	
Mini 120	SU HS 4 AUD 534 ⁵	2 ⁵	31,75 ⁵	2,29 ⁵	³ AAP	-	-	-	-	-	3,18-4,75	46	0,40	0,60	1,30	2,50	-	-	SU elektr. AUF 214	0,17-0,21	
Mini De Tomaso	SU HS 2 AUD 534	2	31,75	2,29	-	-	-	-	-	-	3,2-4,75	46	0,40	0,60	1,30	2,50	-	-	SU elektr. AUF 214	0,28	
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 ¹⁰
Urraco P 250	We 40 IDF	4	32	125	-	55	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 ¹⁰	
Urraco P 300	We 40 DCNF	4	-	-	-	-	-	-	11	-	-	30	0,45	0,85	1,90	-	-	K 120/120	Be elektr.	3,3 l/min ¹⁰	
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 ¹⁰	
Jarama S 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 ¹⁰	
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 ¹⁰	
Countach LP 400	We 42 DCOE 98-97	6	38	150	-	45/F 8	-	35	6,0	●1,75	8,5	54	-	-	-	-	-	K 175/175	Be elektr.	3,3 l/min ¹⁰	
Lancia Beta 1,3 I Coupé	We 32 DATR 3/250	1	22	110/115	190/260	50/70	110/70	50	3,0	-	-	42	0,70	1,50	2,60	4,80	-	N 170/K 150	Fi/Corona	0,20-0,30	
Beta 1,6 I	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 I 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 I	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 I	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	
Stratos	We 40 IDF 28 ⁹ 44 IDF 26)	3	32 (36)	125 (150)	220 (180)	50 (55)	120 (115)	40 (40)	-	●1,75	3,0	-	-	-	-	-	-	-	Corona 8249	-	
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	F 7/110 ● 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 Coupé 1100	We 32 ICEV	1	24	125	⁴ 2,00	40	160	40	2,2-2,6	●1,50	11,0	28	0,65	1,20	2,50	4,50	X 245	N 320	mech.	0,2-0,25	
128 Coupé 1300	We 32 ICEV 13	1	24	125	-	50	160	40	5,8-6,6	●1,50	10,75	28	0,70	1,35	2,40	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 x 40 DCNF
³ Naaldtype
⁴ Verrijkingssproeier (bij Lancia; Solex = 100, Weber = 110)

⁵ Mini 120; 1 carburator SU
 HS 6, Venturi Ø 44,45 mm;
 Hoofdproeier Ø 2,54 mm
⁶ Met pakking gemeten/Vlotterweg
⁷ Gasklepopeningspleet bij versneld stationair toerental

⁸ Bij vertikaal gehouden vlotterkamer deksel
⁹ Voor race-doeleinden tussen haakjes
¹⁰ Opbrengst

Merk en model	electrische uitrusting															
	batterij		onbelaste meting				startmotor				dynamo				regelaar	
	spanning (V)	capaciteit (amp. uur) (Ah)	merk en type Bo = Bosch Du = Duocellier Fi = Fiat Lu = Lucas Ma = Marelli Mot = Motorcraft	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min	stroom (A)	spanning (V)	koppel of vermogen (kg) (PK)	merk en type Bo = Bosch Du = Duocellier 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)	afgegeven spanning (V/A)
Giannini 126 GP, 500 RTV	12	34	Fi B 76	26	11,9	10 000	260	7,7	0,69	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	0,69	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	0,69	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	0,88	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	0,88	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	0,88	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 84	28	11,5-12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	1,74 ± 0,1	Ma A 124	A 53/14 ⁵	G 7000	0,30 ± 10%	4,5 ± 0,1	-	14,2 ± 0,4/2-12
132-2000	12	45	Fi E 100	28	11,5-12	5200 ± 500	530	7 ± 0,3	1,74 ± 0,1	Ma A 124	A 53/14	G 7000	-	4,5 ± 0,1	-	14,2 ± 0,4/2-12
Innocenti Mini 90	12	43	Lu M 35 J	68	11-12	8000-10000	350-375	7,1-7,5	1,17	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	8000-10000	350-375	7,1-7,5	1,17	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	8000-10000	350-375	7,1-7,5	1,17	Lu 16 ACR	A 34/14	G 6000	-	4,33	-	14,2 ± 0,2
Lamborghini Urraco P 200	12	55	Bo GF 12 V 1,5 PS	-	-	-	-	-	1,5 PS	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 1,5 PS	-	-	-	-	-	1,5 PS	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 1,5 PS	-	-	-	-	-	1,5 PS	Bo	A 55/14	G 6000	0,26 ± 10%	3,4 ± 10%	-	14,0 ± 0,2
Silhouette	12	55	Bo GF 12 V 1,5 PS	-	-	-	-	-	1,5 PS	Bo	A 55/14	G 6000	0,26 ± 10%	3,4 ± 10%	-	14,0 ± 0,2
Jarama S 400 GT	12	72	Bo JD 12 V 1,8 PS	-	-	-	-	-	1,8 PS	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 1,8 PS	-	-	-	-	-	1,8 PS	Bo	A 55/14	G 6000	0,26 ± 10%	3,4 ± 10%	-	14,0 ± 0,2
Countach LP 400	12	66	Bo JD 12 V 1,8 PS	-	-	-	-	-	1,8 PS	Bo	A 70/14	G 6000	-	-	-	14,0 ± 0,2
Lancia Beta 1,3 I Coupé	12	45	Ma E 100 1,3/12	30 ± 5	11,7 ± 0,1	4800 ± 200	470 ± 20 ⁴	7,3-9,0	1,4 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 I	12	45	Ma E 100 1,3/12	30 ± 5	11,7 ± 0,1	4800 ± 200	470 ± 20 ⁴	7,3-9,0	1,4 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 I Berlina	12	45	Ma E 100 1,3/12	30 ± 5	11,7 ± 0,1	4800 ± 200	470 ± 20 ⁴	7,3-9,0	1,4 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 1,3/12	30 ± 5	11,7 ± 0,1	4800 ± 200	470 ± 20 ⁴	7,3-9,0	1,4 ⁴	Ma A 124	A 53/14	G 13000	-	4,3 ± 0,2	-	14,2 ± 0,4/2-12
Gamma 2 I	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 I	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
Stratos	12	40	Ma MT 42 E	50	11,5	9000-12 000	500 ⁴	7 ± 0,1	1,9 ⁴	Ma A 124	A 59/14	G 7000	-	2,6 ± 0,5	-	14,2 ± 0,3/2-12
Maserati Merak 2000-GT	12	60	Du 6211 A 1,5	60	11	-	540 ⁴	-	1,5 PS ⁴	Du/Pa	A 55/14	G 6000	-	-	-	14,0 ± 0,2
Merak SS	12	60	Du 6211 A 1,5	60	11	-	580 ⁴	10,5	1,5 PS 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	0,88 ± 0,03	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	-	14,2 ± 0,4
128 Coupé 1100	12	34	Fi 84-0,8/0,88	30	11,9	7000 ± 1000	315-320	7,0 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	-	14,2 ± 0,4
128 Coupé 1300	12	34	Fi E 84-0,8/0,88	30	11,9	7000 ± 1000	315-320	7,0 ± 0,3	0,88 ± 0,03	Bo G1 14 V 33 A	A 33/14	G 6000	0,30 ± 10%	4,0 ± 10%	-	14,2 ± 0,4
De Tomaso Pantera L; GTS	12	72	Mot	70-80	12	-	480-470	6	2,1	Mot D 26 F	A 81/15	M 2900	-	4,15	-	14,4-15,0
Longchamp; Deauville	12	72	Mot	70-80	12	-	480-470	6	2,1	Mot D 26 f	A 81/15	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

Merk en model	vulhoeveelheid in liters						koeling			wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen					banden		remmen		max. snelheid (km/h)		
	motorolie m = met filter o = zonder filter (l)	versnellingsbak (l)	automatische bak (l)	voorsasolie (l)	achtersasolie (l)	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine (l)	koelelsteeminhoud m = met kachel o = zonder kachel (l)	overdruk in het koelelsteem (kg/cm ²)	thermostaat openit bij (°C)	naspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toein) (mm)	dwarsstelling fassepen (KPI) (°)	sparing in de bocht meethoek 20°		bandenmaat	bandenapanning kp/cm ²			toegelate max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm)	
														binnenwiel	buitenwiel		voor	achter		voor	achter
Giannini 126 GP, 500 RTV	3,5 m	1,1 ³	-	-	-	22 S	Luft	-	-	89°±1°	B1°±20' ²	-1...+3 ²	6°	33°	25°40'	135 x 12	1,4-1,5	2,0-2,1	170,4	170,4	0,36
126 GP-A 700; 500 GT-R	3,5 m	1,1 ³	-	-	-	22 S	Luft	-	-	89°±1°	B1°±20' ²	1...+2 ²	6°	33°	25°40'	135 SR12	1,4-1,5	2,0-2,1	170,4	170,4	0,36
126 GP-A 800	3,5 m	1,1 ³	-	-	-	22 S	Luft	-	-	89°±1°	B1°±20' ²	1...+2 ²	6°	33°	25°40'	135 SR12	1,4-1,5	2,0-2,1	170,4	170,4	0,36
127 NP, 127 NP-S	3,9 m	2,4 ¹	-	-	-	30 S	5 m	-	85-89	L1°45'-2°15'	L1°25'-2°5'4	L-3,5-5 ⁴	4°20'	34°50'	32°10'	135 SR13	1,7	1,9	227	170,4	0,33
128 NP, 128 NP-S	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	85-89	L1°25'-1°55'	L1°20'-2°10'	L-4...-6 ¹⁰	4°20'	35°	31°45'	145 x 13	1,8	1,7	227	170,4	0,36
128 NP Rally	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	85-89	L1°25'-1°55'	L1°20'-2°10'	L-4...-6 ¹⁰	4°20'	35°	31°45'	145 x 13	1,8	1,7	9,00	185,35	0,33
128 Rally 1600	4,25 m	3,15 ¹	-	-	-	38 S	6,5 m	-	85-89	L1°25'-1°55'	L1°20'-2°10'	L-4...-6 ¹⁰	4°20'	35°	31°45'	145 HR13	1,8	1,7	9,00	185,35	0,33
132-2000	4,25 m	1,65	2,8	1,1	1,45	55 S	7,8 m	0,8	82-87	B4°±15'	B0°30'±30'	2-4	6°±20'	34°30'	26°30'	185/70 VR13	1,8-1,9	1,9-2,0	9,5	9,5	0,50
Innocenti Mini 90	5 ¹	-	-	-	-	38 S	3,5 m	0,9	95-98	L3±1°	L2°±1°5	neg. 1-2,7 ⁵	9°	21°30'	20°	145/70 SR12	2,1	2,0	9,25	179,5	0,32
Mini 120	4,5 ¹	-	-	-	-	38 S	3,8 m	0,9	95-98	L3±1°	L2°±1°5	neg. 1-2,7 ⁵	9°	21°30'	20°	155/70 SR12	1,9	1,8	9,50	179,5	0,32
Mini De Tomaso	4,5 ¹	-	-	-	-	38 S	4,0 m	0,9	95-98	L3±1°	L2°±1°5	neg. 1-2,7 ⁵	9°	21°30'	20°	155/70 SR12	1,9	1,8	9,50	179,5	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 VR14 ²³	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 VR14 ²³	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 VR14 ²³	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' ⁶	3 ⁹	10°30'	-	-	185/50 VR15 ¹⁹	2,3-2,5	2,5-2,8	-	-	-
Jarama S 400 GT	14,3 m	4,0	-	-	1,55	100 S	14 m	0,8	65-67	1°30'	0°7	2,0 ⁷	7°	-	-	215/70 VR15	2,4-2,5	2,6-2,8	14,4	9,5	0,70
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 VR15	2,0-2,4	2,4-2,6	14,4	9,5	0,70
Countach LP 400	17,5 m	3,65	-	-	5,0	120 S	17 m	1,09	70	5°	0°7	2,0 ⁷	9°	28°20'	26°40'	205/70 VR14 ¹²	2,5	3,0	20,6	20,6	-
Lancia Beta 1,3 I 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 SR14	1,7	2,2	11,5	9,0	0,40
Beta 1,6 I	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 SR14	1,7	2,2	11,5	9,0	0,40
Beta 2,0 I 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 SR14	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 HR13	1,7	1,9	11,5	9,0	0,40
Gamma 2 I	6,1 m	3,30	-	-	-	63 S	9,0 m	-	84±2	B 2°30' ²²	B 0°±20' ²¹	B neg. 0-3,5 ²¹	9°3'	40°25'	31°40'	185/70 HR14	1,8	2,1	17,3	9,0	-
Gamma, Gamma Coupé 2,5 I	6,1 m	3,30	-	-	-	63 S	9,0 m	-	84±2	B 2°30' ²²	B 0°±20' ²¹	B neg. 0-3,5 ²¹	9°3'	40°25'	31°40'	185/70 HR14	1,8	2,1	17,3	9,0	-
Stratos	6,5 m	4,5	-	-	-	85 S	12 m	0,9	82	6°±15'	0°±20' ¹⁸	2-4 ¹⁸	13°30'	32°±1°30'	32°	205/70 VR14	-	-	9,0	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 VR15	-	-	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'	-	-	185/215 VR15	2,2	2,6	20,5	12,0	5,0 ²⁴
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 VR15	2,5	2,7	18,5	18,5	4,0 ²⁴
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 VR15	2,4	2,5	29,5	18,5	4,0 ²⁴
Moretti 126 Minimaxi	2,5 m	1,1 ³	-	-	-	22 S	Luft	-	-	89°±1°	B1°±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	L1°45'-2°15'	L1°25'-2°5'4	L-3,5-5 ⁴	4°20'	34°50'	32°10'	135 SR13	1,7	1,9	9,0	186,0	0,33
128 Coupé 1100	4,25 m	3,15 ³	-	-	-	38 S	6,5 m	0,5	80-84	L1°25'-1°55'	L1°20'-2°10'	L-4...-6 ¹⁰	4°20'	35°	31°35'	145 SR13	1,8	1,7	9,0	186,0	0,33
128 Coupé 1300	4,25 m	3,15 ³	-	-	-	38 S	6,5 m	0,5	80-84	L1°25'-1°55'	L1°20'-2°10'	L-4...-6 ¹⁰	4°20'	35°	31°35'	145 SR13	1,8	1,7	9,0	186,0	0,33
De Tomaso Pantera L; GTS	5,2 m	3,4	-	-	-	85 S	24 m	0,9	85-89	L2°40'	L ½ °±25	L 1-2 ²⁵	8°	33°	30°	185/215/70 VR15	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	L5°30'	L ½ °±25	L 1-2 neg. ²⁵	8°	33°	30°	215/70 VR15	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 mm
¹⁰ Wielvlucht (camber) achterwielen = L -0°30'...+0°15'; Toespoor = 2-6 mm
¹¹ Stuurhuis 0,25 L
¹² Voor; Achter = 215/70 VR14
¹³ Wielvlucht (camber) achterwielen = -55'±20'. Toespoor = 3-6 mm
¹⁴ Wielvlucht (camber) achterwielen = -30'
¹⁵ Coupé en Spider = 10°02'±20'
¹⁶ +1°05'-30'
¹⁷ +45'-20'
¹⁸ Wielvlucht (camber) achterwielen = -2°±20'. Toespoor = 4,8 mm
¹⁹ Voor; Achter = 285/40 VR15
²⁰ Wielvlucht (camber) achterwielen = -2°±20'. Toespoor = 4-6 mm
²¹ Wielvlucht (camber) achterwielen = 1°±20'. Toespoor = 0,5-4 mm
²² Belast met 4 personen
²³ Achter; Voor = 195/70 VR14
²⁴ Hydraulisch systeem (mineraalie)
²⁵ Wielvlucht (camber) achterwielen = 1°. Toespoor = 4,5 mm