

Omrekentabel

Vermogen

Oude eenheid PK
in nieuwe eenheid **kW** (kilowatt)

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

Duitse

Omrekentabel zie ommezijde

Omrekentabel: Vermogen

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

Merk en model	motorgegevens										kleppen				afstelling							
	Motor type B = Benzinemotor D = dieselmotor, motor 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/cm ² bij omw./min.) A = start toerental	klepzetelhoek (°)	klepsteeldiameter (mm.)	Kleppenspel (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatklepopening tijdens het controleren van kleppening	Inlaatklep oent (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstel-merken... uitvoering van het afstelmerken	Statisch ontkettings-tijdstip (°) v = voor, n = na B.D.P.	Ontkettingsrijstijp met een afstelamp (° bij omw./min.) v = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstel-merken... uitvoering van het afstelmerken	Statische beertel v/d motor (mm./min.)	CD getal bij stationair beertel (Vol. 3)	Max. afstelvak Vacuum bij stationair beertel (mmHg)	
Audi-NSU Audi 50 LS	50 LS ¹	4	69,5	72,0	1,093	D 50/5800 ¹	8,0-8,6	8-10 A	45	45	7,97	7,95	W 0,20	W 0,30	1,04	2° v	-	10° v/3	950 ± 50	max. 2,5 ± 0,5	-	
Audi 50 GL	50 LS	4	69,5	72,0	1,093	D 60/6000	9,1-9,7	8-10 A	45	45	7,97	7,95	W 0,20	W 0,30	1,04	2° v	-	10° v/3	950 ± 50	max. 2,5 ± 0,5	-	
Audi 80 1.3 (55 PS)	R	4	75	73,4	1,297	D 55/5000	8,5	8-11 A	45	45	8,0	8,0	W 0,2-0,3	W 0,4-0,5	1,04	7° v	OT ¹¹	30° v/3000 ⁵	950 ± 50 ¹⁵	1,5 ± 0,2	340	
Audi 80 S: 80 LS 1,5 L	R	4	79,5	80	1,588	D 75/5600	8,2	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W 0,2-0,3	W 0,4-0,5	1,04	4° v	SR OT	30° v/3000 ⁵	950 ± 50	0,7-1,3	340	
Audi 80 GL 1,5 L	R	4	79,5	80	1,588	D 85/5600	8,2	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W 0,2-0,3	W 0,4-0,5	1,04	4° v	SR OT	30° v/3000 ⁵	950 ± 50 ¹⁵	0,7-1,3	340	
Audi 80 GTE 1,6 L	R	4	79,5	80	1,588	D 110/6100	9,5	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W 0,2-0,3	W 0,4-0,5	1,04	4° v	SR OT	30° v/3000 ⁵	950 ± 50	1,5-2,0	340	
Audi 100 L	R	4	79,5	80	1,588	D 85/5800	8,2	10-13 A	45	45	8,0	8,0	W 0,2-0,3	W 0,2-0,3	1,04	4° v	ST	0°/900-1000	SR S	950 ± 50	0,7-1,3	340
Audi 100 LS	R	4	81,5	84,4	1,760	D 100/5500	9,7	8-11 A	45	45	8,97	8,95	K 0,15	K 0,40 ²	1,04	5° v	OT	30° v/3000	SR S	950 ± 50	1,0-2,0	340
Audi 100 GL	R	4	84	84,4	1,871	D 112/5600	9,7	13 A	45	45	8,97	8,95	W 0,15	W 0,40	1,04	14° v	ST	30° v/3000 ⁵	SR <	950 ± 50	1,0-2,0	320-360
Audi 100 Coupé S	R	4	84	84,4	1,871	D 112/5600	9,7	13 A	45	45	9,97	8,95	W 0,15	W 0,40	1,04	14° v	ST	30° v/3000 ⁵	SR <	900-1000	1,5 ± 0,2	320-360
Audi-NSU Ro 80	W 612	-	-	-	2x0,498	D 115/5500	9,0	8-10/300	-	-	-	-	-	-	-	6° v	SR <	27° v/5000	SR <	1200 ± 50	0,2-1	244
BMW 1502	R 114.3	4	84	71	1,573	D 75/5800	8,0	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/1900	S Ku	900 ± 50	1,5-3,0	-
2002, 2002 A, 2002 Cabrio	R 121	4	89	80	1,990	D 100/5500	8,3	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/1400	S Ku ¹³	900 ± 50	3-4 ¹⁷	-
316	R 116.2	4	84	71	1,573	D 90/6000	8,3	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/2000	S Ku	900 ± 50	1,5	-
318, 318 A	R 118.4	4	89	71	1,766	D 98/5800	8,3	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/2300 ¹²	S Ku ¹³	900 ± 50	1,5	-
320, 320 A	R 120.1	4	89	80	1,990	D 109/5800	8,1	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/2300 ¹³	S Ku	900 ± 50	1,5	-
320 i	R 120.2	4	89	80	1,990	D 125/5700	9,3	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/1750	S Ku	900 ± 50	3,0	-
518	R 118.3	4	89	71	1,766	D 90/5500 ¹⁸	8,6 ¹⁸	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/1800	S Ku	900 ± 100	2,5-3,6	-
520	R 121.4	4	89	80	1,990	D 115/5800	9,0	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/1800	S Ku ¹³	900 ± 100	2,5-3,6	-
520 A (Automatic)	R 121.4	4	89	80	1,990	D 115/5800	9,0	9,5-11 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/1800	S Ku	900 ± 100	2,5-3,6	-
520 i	R 121.5	4	89	80	1,990	D 130/5800	9,5	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,15-0,20	K 0,15-0,20	0,5	4° v	NF < GN	25° v/2400	S Ku	900 ± 100	2,5-3,6	-
525, 525 A (Automatic)	R 125.2	6	86	71,6	2,494	D 145/6000	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	6° v	14	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	1,5-2,0	-
2500, 2500 A, 2,5 CS, 2,5 CSA	R 125	6	86	71,6	2,494	D 150/6000	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	6° v	14	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	1,5-2,0	-
528, 528 A	R 128.2	6	86	80	2,788	D 165/5800	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	6° v	14	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	3-4	-
2,8 L, 2,8 LA	R 128	6	86	80	2,788	D 170/6000	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	3-4	-
530 i, 530 iA (USA)	R -	6	89	80	2,985	D 175/5500	8,1	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50-50	1,5-3,0	-
3,0 S, 3,0 SA, 3,0 CS, 3,0 L, 3,0 LA	R 130	6	89	80	2,985	D 180/6000	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/1700	S Ku ¹³	900 ± 50	3-4	-
3,3 Li, 3,3 LiA	R 132	6	89	86	3,210	D 200/5500	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/1800	S Ku ¹³	900 ± 50	1,0-2,5	-
3,0 Si, 3,0 SiA, 3,0 CSI, 3,0 CSIA	R 130.2	6	89	80	2,985	D 200/5500	9,5	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/2500	S Ku ¹³	900 ± 100/501-2	-	-
3,0 CSL (Motor 3,15 l)	R 131	6	89,25	84	3,153	D 206/5600	9,5	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/2500	S Ku	900 ± 100-50	1-2	-
630 CS Coupé	R 130	6	89	80	2,985	D 185/5500	9,0	10-12 A	45	45	8,0	8,0	K 0,25-0,30	K 0,25-0,30	0,5	14° v	14	22° v/2500	S Ku	900 ± 50	1,0-2,0	-
Ford Escort 1100	R G 1, G 2 C	4	80,98	53,29	1,097	D 48/5500 ⁵	8,0	10-12/360 ⁶	45-45 1/2	45-45 1/2	7,868-7,886	7,846-7,864	W 0,20	W 0,55	0,25	21° v	KP <	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	457
Escort 1300, Escort 1300 L	R G 3 A	4	80,98	62,99	1,297	D 57/5500 ¹⁰	9,2 ¹⁰	10-12/360 ¹⁰	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	W 0,20	W 0,55	0,25	21° v	KP <	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	457
Escort 1300 GL	RJ 3 D	4	80,98	62,99	1,297	D 70/5500	9,2	10-12/360	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	W 0,25	W 0,55	0,30	29° v	KP <	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	408
Escort 1600 Sport	RL 3 A	4	80,98	77,62	1,598	D 84/5500	9,0	11-13/360	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	K 0,13-0,18	K 0,15-0,20	-	27° v	KP <	6° v/800	KP <	800 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Escort RS 2000	R	4	90,82	76,95	1,993	D 110/5500	9,2	11-13/360	45 1/2	45 1/2	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,20	K 0,25	-	22° v	NR ¹	-	800 ± 20	1,5 ± 0,25	-	
Capri II 1300 L	R J 1	4	80,98	62,99	1,297	D 57/5500	8,0	10-12/360	45	45	7,868-7,886	7,846-7,864	W 0,20	W 0,55	0,25	21° v	KP <	6° v/800	KP <	800 ± 25	2 ± 0,5	-
Capri II 1600 XL	R LCA	4	87,65	66,0	1,593	D 72/5500 ¹⁹	9,0 ¹⁹	11-13 A	45 1/2	45 1/2	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,20	K 0,25	0	22° v	NR/Zyl.	6° v/800	KP <	750 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Capri II 1600 GT	R LEA	4	87,65	66,0	1,593	D 88/5700	9,2	11-13 A	45 1/2	45 1/2	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,20	K 0,25	0	24° v	NR/Zyl.	6° v/800	KP <	700 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Capri II 2300 GT, 2300 Ghia	V HF 23	6	90,03	60,14	2,293	D 108/5000	8,75	10-12 A	45 1/2	45 1/2	8,025-8,043	7,999-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v	ST	8° v/800	KP	800 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Capri II 3000 GT	V-6	6	93,67	72,42	2,994	D 138/5000	9,0	11,25 ± 0,75 A	45 1/2	45 1/2	7,868-7,886	7,846-7,864	W 0,30-0,33	W 0,50-0,55	0,20	28° v	ST	10° v	KP	800 ± 25	1,75 ± 0,25	-
Taurus 1300	R JAA ⁸	4	79,0	66,0	1,294	D 59/5500 ¹⁶	9,2 ¹⁶	11-13 A ¹⁶	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR/Zyl.	6° v/800	KP <	750 ± 25	2 ± 0,5	-
Taurus 1600, 1600 L	R	4	87,65	66,0	1,593	D 68/5200	8,2	10-12/360	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR/Zyl.	6° v/800	KP <	800 ± 25	0,75 ± 0,25	-
Taurus 1600 L, 1600 XL, 1600 GL	R LCA ⁸	4	87,65	66,0	1,593	D 72/5500	9,2	11-13 A	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	22° v	NR/Zyl.	6° v/800	KP <	750 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Taurus 1600 GXL, 1600 Ghia	R LEA ⁸	4	87,65	66,0	1,593	D 88/5700	9,2	11-13 A	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	24° v	NR/Zyl.	8° v/800	KP <	750 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Taurus 2000 L, GL V-6	V-6	6	84,0	60,1	1,998	D 90/5000	9,0 ¹	11-13 A	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v	ST	8° v/800	KP <	800 ± 25	1,75 ± 0,25	-
Taurus 2000 L, GL, Ghia, S R4	R-4 OHC	4	90,8	76,95	1,993	D 98/5200	9,2	11-13 A	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,20	K 0,25	0,20	24° v	NR/Zyl.	4° v	KP <	700 ± 25	1,5 ± 0,25	-
Taurus 2300 GXL: Ghia, S	V-6	6	90,03	60,1	2,294	D 108/5000	9,0	10-12	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v	ST	8° v/800	KP <	800 ± 25	1,75 ± 0,25	-
Granada 1,7	V P 6/7	4	90,00	66,8	1,680	D 75/5000 ²⁰	8,75 ²⁰	10-12 A	44 1/2	44 1/2	8,025-8,043	8,000-8,017	K 0,35	K 0,40	0,35	20° v						

Merk en model		Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in mkg (1 mkg = 7.23 ft. lbs)																	
		motor											onderstel				diversen		
		cilinderkop K = koud W = warm	driftstang	krukasvoelers	Klepmelaars of nokkenstang	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	krukaspulley	vliegwiel	motorophanging	bougies	inspuitpomp	inspuitsventielen	wielbouten	wielophanging L = langzaam D = dwarszaam	wielagers	stuurarm X = sportstang aan de stuurarm	veerpot- bevestiging	Sp = Krukmom van de sportstang
Audi-NSU Audi 50 LS		6	3	6,5	-	2,0	2,0	8	7,5	4,0	-	-	-	9	-	-	-	-	-
Audi 50 GL		K 6	3+90°	6,5	2,0 ⁸	2,0	2,0	8	7,5	4,0	-	-	-	9	-	-	-	-	-
Audi 80 1.3 L (55 PS)		W 9	3,5-4,5	6,5+10%	◇ 1,8-2,2	2,5	2,5	8,0	7,0	4,4	3,0	-	-	8+2/-1	Q 4,5±0,5	V 25+5/H 1,5	Sp 4 LR 5	F 3,2±0,4	-
Audi 80 S; 80 LS 1,5 L		W 9	3,5-4,5	6,5+10%	◇ 1,8-2,2	2,5	2,5	8,0	7,0	4,4	3,0	-	-	8+2/-1	Q 4,5±0,5	V 25+5/H 1,5	-	F 3,2±0,4	-
Audi 80 GL 1,5 L		W 9	3,5-4,5	6,5+10%	◇ 1,8-2,2	2,5	2,5	8,0	7,0	4,4	3,0	-	-	8+2/-1	Q 4,5±0,5	V 25+5/H 1,5	-	F 3,2±0,4	-
Audi 80 GTE 1,6 L		W 9	3,5-4,3	6,5+10%	◇ 1,8-2,2	2,5	2,5	8,0	7,0	4,4	3,0	-	-	8+2/-1	Q 4,5±0,5	V 25+5/H 1,5	-	F 3,2±0,4	-
Audi 100 L		W 9	3,5-4,3	6,5+10%	◇ 1,8-2,2	2,5	2,5	18-25	7,0	4,4	3,0	-	-	8±2	Q 4,5±0,5	-	-	-	-
Audi 100 LS		W 9	3,5-4,3	6,5+10%	◇ 1,8-2,2	2,5	2,5	18-25	7,0	4,4	3,0	-	-	8±2	Q 4,5±0,5	-	-	-	-
Audi 100 GL		W 9	3,5-4,3	8,0 ²	1,5	2,4	2,4	18-25	9,0	6,0	3,0	-	-	12	-	-	-	-	-
Audi 100/Coupe S		W 9	3,5-4,3	8,0 ²	1,5	2,4	2,4	18-25	9,0	6,0	3,0	-	-	12	-	-	-	-	-
Audi-NSU Ro 80		-	-	-	-	2,2±0,2	4,0±1,0	10,5±0,5	42,0±0,2	5,0±0,5	2,0±0,5	-	-	7,5±0,5	-	V 40+4	6,5±1	-	-
BMW 1502		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10,5-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 15+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
2002, 2002 A, 2002 Cabrio		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10,5-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 15,0+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
316		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	21	7,8-8,6 ¹⁷	22
318; 318 A		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	21	7,8-8,6 ¹⁷	22
320; 320 A		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	21	7,8-8,6 ¹⁷	22
320 i		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	21	7,8-8,6 ¹⁷	22
518		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10,5-11,5 ³	4,7	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
520		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10,5-11,5 ³	4,7	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
520 A (Automatic)		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10,5-11,5 ³	4,7	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
520 i		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	2,4	14	10,5-11,5 ³	4,7	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
525, 525 A (Automatic)		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7	2,5-3,0	-	3-3,5 ¹	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
2500, 2500 A, 2,5 CS, 2,5 CSA		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	25 ⁵	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
528, 528 A		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
2,8 L; 2,8 LA		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
530 i, 530 iA (USA)		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 8,1+0,9 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
3,0 S, 3,0 SA, 3,0 CS, 3,0 CSA, 3,0 L, 3,0 LA		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
3,3 Li; 3,3 LiA		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
3,0 Si, 3,0 SiA, 3,0 CSI, 3,0 CSIA		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	25 ⁵	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
3,0 CSL (Motor 3,15 l)		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	45 ¹⁸	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
630 CS Coupé		7±0,2 ⁴	5,2-5,7	5,8-6,3	-	2,2	3,0	25 ⁵	10,0-11,5 ³	4,7/2,5 ⁷	2,5-3,0	-	-	8,1+0,9	Q 17+2 ²⁰	9	12+2	7,2+0,8 ¹⁷	Sp 3,5+0,5
Ford Escort 1100		9-9,7 W	4,2-4,8	7,5-8,2	2,4-3,0	1,7-2,1	2,1-2,5	3-3,8	6,8-7,6	-	3,0-4,0	-	-	7-7,6	Q 3,5-4,1	3,6 ¹¹	2,5-3,0	F 4,2-4,9	Sp 2,5-3,0
Escort 1300, Escort 1300 L		9-9,7 W	4,2-4,8	7,5-8,2	2,4-3,0	1,7-2,1	2,1-2,5	3-3,8	6,8-7,6	-	3,0-4,0	-	-	7-7,6	Q 3,5-4,1	3,6 ¹¹	2,5-3,0	F 4,2-4,9	Sp 2,5-3,0
Escort 1300 GL		9-9,7 W	4,2-4,8	7,5-8,2	2,4-3,0	1,7-2,1	2,1-2,5	3-3,8	6,8-7,6	-	3,0-4,0	-	-	7-7,6	Q 3,5-4,1	3,6 ¹¹	2,5-3,0	F 4,2-4,9	Sp 2,5-3,0
Escort 1600 Sport		9-9,7 W	4,2-4,8	7,5-8,2	2,4-3,0	1,7-2,1	2,1-2,5	3,3-3,8	6,8-7,6	-	3,0-4,0	-	-	6,9-7,6	Q 3,5-4,1	3,6 ¹¹	2,5-3,0	F 4,2-4,9	Sp 2,5-3,0
Escort RS 2000		5,6/7,0/11	4,2-4,8	9-10,4	-	1,8-2,2	1,7-2,1	5,5-6,0	6,5-7,1	-	2,0-2,8	-	-	6,9-7,6	-	-	-	-	Sp 2,5-3,0
Capri II 1300 L		9-9,7	4,2-4,8	7,5-8,2	2,4-3,0	1,8-2,2	2,1-2,5	3,3-3,8	6,8-7,6	4-5,0	3,0-4,0	-	-	7-8,9	Q 2,5-3,0	3,7 ¹¹	-	F 4-4,5	Sp 2,5-3,0
Capri II 1600 XL		9-11 ⁶	4,1-4,8	9-10,2	-	1,8-2,2	2,1-2,5	5,5-6,0	6,5-7,1	4-5,0	2,0-2,8	-	-	7-8,9	Q 2,5-3,0	3,7 ¹¹	-	F 4-4,5	Sp 2,5-3,0
Capri II 1600 GT		9-11 ⁶	4,1-4,8	9-10,2	-	1,8-2,2	2,1-2,5	5,5-6,0	6,5-7,1	4-5,0	2,0-2,8	-	-	7-8,9	Q 2,5-3,0	3,7 ¹¹	-	F 4-4,5	Sp 2,5-3,0
Capri II 2300 GT, 2300 Ghia		9-11 ⁶	2,9-3,4	9-10,4	6,0-6,8	0,4-0,8	2,1-2,5	4,2-5,0	6,5-7,1	4-5,0	3,0-4,0	-	-	7-8,9	Q 2,5-3,0	3,7 ¹¹	-	F 4-4,5	Sp 2,5-3,0
Capri II 3000 GT		11-11,7 ⁶	5,2-5,9	6,9-7,6	-	0,4-0,8	1,8-2,0	5,5-6,2	6,9-7,6	4-5,0	3,0-4,0	-	-	7-8,9	Q 2,5-3,0	3,7 ¹¹	-	F 4-4,5	Sp 2,5-3,0
Taurus 1300		9-11 ¹³	4,1-4,8	9-10,2	4,5-5,0 ¹⁶	1,7-2,1	1,7-2,1	5,5-6,0 ¹⁴	6,5-7,0	-	2-2,8	-	-	7-8,9	-	3,6 ¹¹	-	-	4,5-5,0 ¹⁵
Taurus 1600, 1600 L		9-11 ⁶	4,1-4,8	9-10,2	-	1,8-2,2	2,1-2,5	5,5-6,0	6,5-7,1	-	2,0-2,8	-	-	7-8,9	-	3,7 ¹¹	-	-	-
Taurus 1600 L, 1600 XL; 1600 GL		9-11 ¹³	4,1-4,8	9-10,2	4,5-5,0 ¹⁶	1,7-2,1	1,7-2,1	5,5-6,0 ¹⁴	6,5-7,0	-	2-2,8	-	-	7-8,9	-	3,6 ¹¹	-	-	4,5-5,0 ¹⁵
Taurus 1600 GXL; 1600 Ghia		9-11 ¹³	4,1-4,8	9-10,2	4,5-5,0 ¹⁶	1,7-2,1	1,7-2,1	5,5-6,0 ¹⁴	6,5-7,0	-	2-2,8	-	-	7-8,9	-	3,6 ¹¹	-	-	4,5-5,0 ¹⁵
Taurus 2000 L, GL V-6		9-11 ¹³	2,9-3,4	9-10,4	6,0-6,8	2,1-2,5	1,7-2,1	4,2-5,0	6,5-7,0	-	3,0-4,0	-	-	7-8,9	-	-	-	-	-
Taurus 2000 L, GL, Ghia, S R4		9-11 ¹³	4,2-4,8	9-10,4	-	1,7-2,1	1,7-2,1	5,5-6,0	6,5-7,0	-	2-2,8	-	-	7-8,9	-	-	-	-	-
Taurus 2300 GXL; Ghia, S		9-11 ¹³	2,9-3,4	9-10,4	4,5-5,0	2,1-2,5	2,1-2,5	4,2-5,0	6,5-7,0	-	3,0-4,0	-	-	7-8,9	-	-	-	-	-
Granada 1,7		9-11 ¹³	2,9-3,4	9-10,4	4,2-5,0	2,1-2,5	2,1-2,5	4,2-5,0	6,5-7,0	-	3,0-4,0	-	-	7-8,9	-	-	-	-	-
Granada 2,0 i ■		9-11 ¹³	2,9-3,4	9-10,4	6,0-6,8	2,1-2,5	1,7-2,1	4,2-5,0	6,5-7,0	-	3,0-4,0	-	-	7-8,9	-	-	-	-	-
Granada 2300 L, 2300 GL		9-11 ¹³	2,9-3,4	9-10,4	4,5-5,0	2,1-2,5	2,1-2,5	4,2-5,0	6,5-7,0	-	3,0-4,0	-	-	7-8,9	-	-	-	-	-
Granada 2600 LS, GLS, 2600 GL, Ghia		9-11 ¹³	2,9-3,4	9-10,4	4,5-5,0														

Duitse Demokratische Republiek

Trabant 601	4.2-0.2	-	2±0.2 ¹⁰	-	-	-	-	13+2	-	-	-	-	6.5-7.5	-	-	-	M8 = 2±0.2 ¹²	M10 = 3.5±0.2 ¹²
Wartburg 353, Tourist-Kombi	4.8+0.4	-	2.2+0.3	-	2.2+0.3	4.2+0.3	5.6+0.3	6.0+0.3	6.2+0.3	2.5+0.5	-	-	6.5+0.5	v 8.0/h 6.5	10+2	6.0 L	-	-

- 1 Inspuitventiel: Kopschroef van het inspuitventiel = 2.5-3.0 mkg
2 5e lager = 6.5 mkg
3 Met kunststof borgmidden (loctite) type 270 en katalisator N monteren
4 derde doorgang 6.8-7.8 mkg bij max. 35° C

- 5 Vlakke moer: Gekleurde moer = 45 mkg
6 Trapsgewijs met 4-5/6-7/9-11 mkg aanhalen
7 Voorste getal: Draagbeugel aan de motor; achterste getal: moer aan het rubberblok
8 Nokken as flens
9 Let op de fabrieks voorschriften
10 Cilindervoetbouten

- 11 Met de aangegeven waarde aanhalen dan over 90° los draaien
12 Motorblokbouten
13 Trapsgewijs met 4-5/6-7/9-11 mkg aanhalen
14 Krukasstandwiel
15 Kogelbouten voor het kleppen stellen

Merk en model		ontsteking															ontstekingsvolgorde te cil.: v = voor, h = achterste r = rechts, l = links s = vliegwiel, Z = verdelers
		bougies		bobine			verdelers			automatische vervroeging in krukasgraden							
		merk en type (originele uitvoering) Be = Beru Bo = Bosch Mo = Motorcraft Is = Isolator	elektrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweerstand (Ω)	puntstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	onderbreker veerspanning (V)	condensator- capaciteit (μF)	vacuum (°/mmHg)			centrifugaal (°/omw./min.)			
										begin	tussenwaarde	maximum	begin	tussenwaarde	maximum		
Audi-NSU Audi 50 LS		Bo W 175 T 30/Be 175/14 3 A	0,7±0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±0,05	0,4-0,45	47±3	-	0,22	0°/40-70	-	10-12°/145	0°/900-1300	10-14°/2100	26-30°/4500	a Z
Audi 50 GL		Bo W 200 T 30/Be 200/14 3 A	0,7±0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±0,05	0,4-0,45	47±3	-	0,22	0°/40-70	-	10-14°/145	0°/900-1300	14-18°/2200	21-25°/5500	a Z
Audi 80 1,3 L (55 PS)		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 ¹	0,7±0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±5%	0,4-0,1	44-50	400-530	0,22	0°/100-130	-	8-12°/170-175	0°/1100-1300	-	28-32°/4000	a v
Audi 80 S, 80 LS 1,5 L		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ²	0,6-0,7	1,8-2,1	7000-12 000	0,9±5%	0,4-0,1	44-50	400-530	0,22	0°/200-245	-	11-15°/345	0°/1050-1400	-	18-22°/3000	a v
Audi 80 GL 1,5 L		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ²	0,6-0,7	1,8-2,1	7000-12 000	0,9±5%	0,4-0,1	44-50	400-530	0,22	0°/200-245	-	11-15°/345	0°/1050-1400	-	18-22°/3000	a v
Audi 80 GTLE 1,6 L		Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ³	0,6±0,15	1,8-2,1	7000-12 000	0,9±0,1	0,40	44-50	400-530	0,22	0°/200-245	-	11-15°/345	0°/1050-1400	-	26-30°/5500	a v
Audi 100 L		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ²	0,6-0,8	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±0,05	0,40	44-50	400-530	0,22	0°/200-245	-	8-12°/345	0°/1050-1400	-	18-22°/3000	a v
Audi 100 LS		Bo W 215 T 30/Be 215/14/3 A ³	0,7±0,1	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±0,05	0,40	44-50	400-530	0,22	0°/100-130	-	8-12°/170-175	0°/1100-1500	-	26-30°/5000	a v
Audi 100 GL		Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ⁴	0,6-0,8	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±0,05	0,40	50±3	400-530	0,22	-/80-105 ⁵	-	4,5-6,5/140-150	0°/650-875	-	9-11°/2100	a v
Audi 100/Coupe S		Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ⁴	0,6-0,8	1,7-2,1	7000-12 000	0,9±0,05	0,40	50±3	400-530	0,22	-/80-105 ⁵	-	4,5-6,5/140-150	0°/650-875	-	9-11°/2100	a v
Audi-NSU Ro 80		Bo MAG 340 T 2 SP/Be G 3/18 0,7	0,7-0,8	1,0-1,165	390-630	-	0,4+0,05	63±2-14	490-618	-	0°/60-120	8-10°/160-120	10-18°/180-170	0°/1050	10°/1200	20°/5000	-
BMW 1502		Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ¹	0,6±0,1	2,9-3,4	-	16	0,40	61-66	-	0,23-0,32	-	-	0°/800	-	-	44±2°/3800	a v
2002, 2002 A, 2002 Cabrio		Bo W 200 T 30/Be 200/14/3 A ^{2/6}	0,6±0,1	2,9-3,4 ¹¹	-	16	0,40	59-86	450-500	0,23-0,32	-/120-150 ¹⁷	-	10°/195-210 ¹⁷	0°/800	-	40±2°/2700 ¹²	a v
316		Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ¹⁸	0,6±0,1	2,9-3,4	-	16	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/108-168 ¹⁹	-	14°/240-260 ¹⁹	0°/1000	-	43±3°/4500	a v
318, 318 A		Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ¹⁸	0,6±0,1	2,9-3,4	-	16	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/108-168 ¹⁹	-	14°/240-260 ¹⁹	0°/1000	-	44±3°/4200	a v
320, 320 A		Bo W 145 T 30/Be 145/14/3 A ¹⁸	0,6±0,1	2,9-3,4	-	16	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/108-168 ¹⁹	-	14°/240-260 ¹⁹	0°/1000	-	44±3°/4200	a v
320 i		Bo W 200 T 30/Be 200/14/3 A ²	0,6±0,1	2,9-3,4	-	16	0,40	59-65	500-630	0,18-0,22	-/45-75 spat	-	12°/95-110	0°/1000	-	36±3°/4500	a v
518		Bo W 200 T 30/Be 200/14/3 A ²	0,6±0,1	2,9-3,4 ¹¹	-	16	0,40	61-88	450-500	0,23-0,32	-/120-150	-	10°/195-210	0°/800	-	44±2°/3800	a v
520		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ¹⁵	0,6±0,1	2,9-3,4 ¹¹	-	16	0,40	59-86	450-500	0,27	*155-230	-	12°/315-345	0°/800 ⁸	-	32±2°/2500 ⁸	a v
520 A (Automatic)		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ¹⁵	0,6±0,1	2,9-3,4 ¹¹	-	16	0,40	59-85	450-500	0,27	*155-230	-	12°/315-345	0°/800 ⁸	-	32±2°/2500 ⁸	a v
520 i		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ¹⁵	0,6±0,1	2,9-3,4 ¹¹	-	16	0,40	59-85	450-500	0,27	-	-	-	0°/1000	-	32±2°/3500	a v
525, 525 A (Automatic)		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	-/70-130	-	14°/240-325	0°/1000	-	32±2°/3500	b v
2500, 2500 A, 2,5 CS, 2,5 CSA		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	-/70-130	-	14°/240-325	0°/1000	-	33±2°/3500	b v
528, 528 A		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	-/70-130	-	14°/240-325	0°/1000	-	32±2°/3500	b v
2,8 L, 2,8 LA		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	-/70-130	-	14°/240-325	0°/1000	-	33±2°/3500	b v
530 i, 530 iA (USA)		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35	35-41	450-500	0,15-0,20	*80-120	-	13-15°/240	0°/750	-	13±2°/2300	b v
3,0 S, 3,0 SA, 3,0 CS, 3,0 CSA, 3,0 L, 3,0 LA		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	-/70-130	-	140/240-325	0°/1000	-	33±2°/3500	b v
3,3 Li, 3,3 LiA		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	?	-	?	0°/1000	-	30±3°/4500	b v
3,0 Si, 3,0 SiA, 3,0 CSI, 3,0 CSIA		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	*185-200	-	8-12°/275-285	0°/1000	-	30±2°/3500	b v
3,0 CSL (Motor 315 i)		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	*185-200	-	8-12°/275-285	0°/1000	-	30±2°/3500	b v
630 CS (Coupe)		Be 175/14/3 A/Bo W 175 T 30 ¹³	0,6±0,1	1,7-2,1	-	0,9	0,35-0,40	35-41	450-500	0,18-0,22	*185-200	-	8-12°/275-285	0°/1000	-	30±2°/3500	b v
Ford Escort 1100		Mo AGR 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50±2	510-624	0,21-0,25	100°/51	8-14°/178	12-18°/279	100°/1000	10-14°/2000	22½-26½°/5000	c v
Escort 1300, Escort 1300 L		Mo AGR 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50±2	482-595	0,21-0,25	0°/51	8-14°/178	12-18°/279	0°/1000	10-14°/2000	22½-26½°/5000	c v
Escort 1300 GL		Mo AGR 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50±2	510-624	0,21-0,25	0°/51	7-14°/178	12-18°/279	0°/1000	16-20°/2000	24½-28½°/4000	c v
Escort 1600 Sport		Mo AG 22	0,64	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,64	50±2	480-570	0,21-0,25	0°/78	9-15°/178	10-16°/229	0°/1000	12-16°/2000	21½-25½°/4000	c v
Escort RS 2000		Mo BF 32	0,60-0,70	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,65	38-40	430-530	0,21-0,25	-	-	-	-	-	-	c v
Capri II 1300 L		Mo AGR 22	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,60	50±2	482-595	0,21-0,25	0°/51	-	12-18°/254	0°/1100	10°/3000-3600	22,5-26,5°/4600	a v r
Capri II 1600 XL		Mo BF 22	0,65	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,21-0,25	0°/51	-	9-13°/205	0°/1050	10°/3000-3600	26-30°/5500	a v r
Capri II 1600 GT		Mo BF 22	0,65	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,21-0,25	0°/51	-	8-12°/254	0°/900	10°/2400-3000	24-28°/5500	a v r
Capri II 2300 GT, 2300 Ghia		Mo AGR 22	0,65	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,3-0,4	38±2	500-630	0,19-0,26	0°/70	-	8-12°/178	0°/900	10°/3000-4200	21-25°/5000	d v r
Capri II 3000 GT		Mo AGR 22	0,65	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,60-0,70	38-40	482-595	0,19-0,26	0°/51-137	-	7-13°/190	0°/840	10°/3600-4200	16,5-20,5°/4400	d v r
Taurus 1300		Mo BF 32	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,19-0,26	0°/100-127	-	14-18°/230	0°/950-1050	15°/1750-2050	29-33°/5000	a v
Taurus 1600, 1600 L		Mo BF 32	0,65	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,21-0,25	0°/51	1°/100	3-5°/180	0°/500	3,5-5,5°/1500	18½°-18½°/4600	-
Taurus 1600 L, 1600 XL, 1600 GL		Mo BF 32	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,19-0,26	0°/100-130	-	18-22°/250	0°/950-1050	15°/1550-1750	30-34°/5500	a v
Taurus 1600 GXL, 1600 Ghia		Mo BF 32	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,19-0,26	0°/75-130	-	8-12°/250	0°/850-950	15°/1400-1600	24-28°/3300	a v
Taurus 2000 L, GL V-6		Mo AG 22	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,3-0,4	38±2	500-630	0,19-0,26	0°/180-210	-	14-18°/400	0°/850-1100	15°/1500-2200	21-25°/4200	d v r
Taurus 2000 L, GL, Ghia, S R4		Mo BF 32	0,60+0,10	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	-	50±2	500-630	0,21-0,26	0°/75-125	-	8-12°/235	0°/900-1000	10°/1400-1600	24-28°/4500	a v
Taurus 2300 GXL, Ghia, S		Mo BF 32	0,60+0,10	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,21-0,26	0°/75-125	-	8-12°/235	0°/900-1000	10°/1400-1600	24-28°/4500	a v
Granada 1,7		Mo AGR 22	0,6+0,10	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,4-0,5	50±2	500-630	0,21-0,26	0°/150-220	-	7-11°/400	0°/850-1050	10°/1050-1250	23-27°/3000	a v
Granada 2,0 i		Mo AG 22	0,60	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,3-0,4	38±2	500-630	0,19-0,26	0°/160-210	-	14-18°/400	0°/850-1100	15°/1500-2200	21-25°/4200	d v r
Granada 2300 L, 2300 GL		Mo AGR 22	0,6+0,10	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,3-0,4	38±2	500-630	0,19-0,26	0°/100-125	-	8-12°/175	0°/900-1100	10°/1150-1350	21-25°/5000	d v r
Granada 2600 LS, GLS, 2600 GL, Ghia		Mo AGR 22	0,6+0,10	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,3-0,4	38±2	500-630	0,19-0,26	0°/100-125	-	8-12°/175	0°/900-1100	10°/1150-1350	21-25°/5000	d v r
Granada 3000/Ghia		Mo AGR 22	0,6+0,10	1,3-1,6	7000-9300	1,45-1,55	0,6-0,7	38-40	482-595	0,19-0,26	0°/51-134	-	7-13°/190	0°/1100-1200	10°/1600-2600	16,5-20,5°/4400	d v r

Duitse Demokratische Republiek

Trabant 601	Is M 14-225	0,6±0,05	1,5±5%	7400±8%	-	0,4±0,05	127±5	-	0,22	-	-	-	0°/600	-	22°/1100	er
Wartburg 353, Tourist-Kombi	Is M 14-175	0,6±0,05	4,9±5%	9400±8%	-	0,4±0,05	132±5°	500± ¹⁰⁰ ₅₀	0,22± ²⁰ ₁₀	-	-	-	-	-	-	fs

- | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------|---|--|---|---|----|---|----|--|--|---|---|
| 1 | Of Champion N 12 Y | 6 | Bij motoren met (E 12) op de cilinderkop aan de inlaatkant Bo 175 T 30 of Be 175/14/3 A of CH N 9 Y | 8 | Met stroomverdelers 0231151.009
= Begin bij ongeveer 1000 omw./min. krukas
= Einde bij ongeveer 3500 omw./min. krukas
Max. bereik 34±2° krukas | 11 | Bobine Bosch no. 0221 119 018 of Bosch
= 0221 119 016 = 1,7-2,1 Ω | 16 | Bij bobines met voorschakelweerstand = 0,9 Ω
2002 met verdelers no 0231 180 008 verlater
begin bij 155-230 mm Hg. einde bij 315-345 mm
Hg. bereik 10-14° krukas | a) 1-3-4-2
b) 1-5-3-6-2-4
c) 1-2-4-3
d) 1-4-2-5-3-6
e) 1-2
f) 1-3-2 | | |
| 2 | Of Champion N 8 Y | 7 | Verdelers met vervroeger en verlater:
vervroeger begint 115-155; max. 10°/212-235
verlater begint 80-150; max. 10°/185-225 | 9 | Verlatings
14 PK motor = 0°/76, 9-15°/230, 18-24°/
381, 0°/1000, 8-12°/2000, 24½-28½°/5000 | 12 | Beschverder no. 0231 180 003 = Begin
800 omw./min., einde 44+2°/4000 omw./min. | 13 | Of Ch N 9 Y | 17 | Vervroeger; verlaters = 0°/35-90°/12°/
110-150 | g) 1-3-4-2-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-87 |

[illegible]

Duitse Demokratische Republiek

- | | | | | | | | | | | |
|---|---|----|---|----|---|----|--|----|--|--|
| 1 | Inspuits hoeveelheid in cm ³ per slag | 8 | Messingvlotter; plastic vlotter 35,3±0,5 | 14 | Vlotter hangend/tegen de naald aansluitend | 18 | Karburator met TN-starter; Hoofdsproeier, x117,5/x145, luchtcorrectiesproeier 100/120, stationairsproeier 42,5, stationaireluchtsproeier le trap 125 | 22 | Openingspleet van de gasklep met de aanslag op de hoogste nok van de traspshijf. | ♦ Of 32-32 DITA met automatische choke (bij modellen met automatische bak) Venturi 24/28; Hoofdsproeier X 117 5/X140; compensatie sproeier 12 d/90; stationaire sproeier = 50/50; Vlotter-naald 2, Brandstofniveau: 15,5-17,5 mm |
| 2 | Met een voeler instellen | 9 | Met automaat = 185/42,5 | 15 | Kugelfischer PLO 4-124.01 B-1 (tot aan vaartuig no 1480547 «AL») | 19 | Vacuümslang aan de drukregelaar losgenomen. | 23 | Systeemdruk | |
| 3 | Chokekleppspleet in mm | 10 | Bosch (Jetric) motor | 16 | Kugelfischer DLO-20 D | 20 | Bosch 0280 150 151 | 24 | Bosch 437 502 007 | |
| 4 | Afdichtingsvlak tot vloeistof spiegel | 11 | Opvoerdruk bij ingeschakelde ontsteking en stilstand | 17 | Of 1 Solex 32-32 DIOTA (normale benzine): 23/27 /x115/ x127,5// 135/70//45/-/-//0,8-1,0 cm ³ / slag// vlottergewicht 7,3 g | 21 | Stationair sproeier met uitschakelventil | | | |
| 5 | Naald sproeier | 12 | Extra stationaire benzinesproeier = 50 | | | | | | | |
| 6 | Sproeier type | 13 | Extra stationaire luchtsproeier = 115 | | | | | | | |
| 7 | Gasklephoek voor het instellen van het beluchtigingsventiel | | Slag van het inspuiventiel anker = 0,15 mm. Bewegingstijd 0,001 sec. openingsduur | | | | | | | |

Merk en model	electrische uitrusting															
	batterij		onbelaste meting						startmotor				dynamo			
	spanning (V)	capaciteit (amp. uur) (Ah)	merk en type	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel of vermogen (Nm) (PK)	merke en type Bo = Bosch	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgerijde spanning (V/A)
Audi-NSU Audi 50 LS	12	36	Bosch EF	-	-	-	-	-	-	A Bo K1	35/14	G 6000	0,25	3,4	-	12,5-14,8/25
Audi 50 GL	12	36	Bosch EF	-	-	-	-	-	-	A Bo K1	35/14	G 6000	0,25	3,4	-	12,5-14,8/25
Audi 80 1.3 L (55 PS)	12	36	Bosch EF	40	11,9	8000	165-200	9,0	1,25 PS	A Bo K1	35/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-8
Audi 80 S: 80 LS 1.5 L	12	36	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	1,25 PS	A Bo K1	35/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-8
Audi 80 GL 1.5 L	12	45	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	1,25 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,14±10%	3,4±10%	-	13,7-14,5/3-8
Audi 80 GTE 1.6 L	12	45	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	1,25 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,14±10%	3,4±10%	-	13,9-14,8/28-30
Audi 100 L	12	36/45/54	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	0,8 PS	A Bo K1	35/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,9-14,8/28-30
Audi 100 LS	12	45/54	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	0,8 PS	A Bo K1	35/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,9-14,8/28-30
Audi 100 GL	12	45/54	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	0,8 PS	A Bo K1	35/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,9-14,8/28-30
Audi 100/Coupé S	12	45/54	Bosch EF	40	11,5	8000	165-200	9,0	0,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,9-14,8/28-30
Audi-NSU Ro 80	12	54/60	Bosch GE (L)	85	11,2	-	420	8,3	0,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,14	3,4	-	12,5-14,5/-
BMW 1502	12	36	-	-	-	-	175/340 ¹⁴	9,6/7,7 ¹⁴	1,32/1,15 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ⁹	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
2002, 2002 A, 2002 Cabrio	12	44	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,6/7,7 ¹⁴	1,75/1,3 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ⁹	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
316	12	36	-	-	-	-	175/340 ¹⁴	9,6/6,7 ¹⁴	1,32/1,15 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ²	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
318; 318 A	12	36	-	-	-	-	175/340 ¹⁴	9,6/6,7 ¹⁴	1,32/1,15 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
320; 320 A	12	44	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,6/6,7 ¹⁴	1,75/1,3 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ²	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
320 i	12	44	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,6/6,7 ¹⁴	1,75/1,3 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
518	12	36	-	-	-	-	175/340 ¹⁴	9,6/7,7 ¹⁴	1,32/1,15 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ⁹	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
520	12	44 ⁷	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,6/7,7 ¹⁴	1,75/1,3 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ⁹	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
520 A (Automatic)	12	44 ⁷	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,6/7,7 ¹⁴	1,75/1,3 PS	A Bo K1	55/14 ⁶	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
520 i	12	44 ⁷	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,6/7,7 ¹⁴	1,75/1,3 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
525, 525 A (Automatic)	12	55	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,8/8,0 ¹⁴	1,75/1,4 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
2500, 2500 A, 2.5 CSA, 2.5 CSA	12	55	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,8/8,0 ¹⁴	1,75/1,4 PS	A Bo K1	45/14	G 6000 ⁹	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
528, 528 A	12	55	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,8/8,0 ¹⁴	1,75/1,4 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ⁹	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
2.8 L, 2.8 LA	12	55	-	-	-	-	210/380 ¹⁴	9,8/8,0 ¹⁴	1,75/1,4 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
530 i, 530 iA (USA)	12	55	-	-	-	-	270/540 ¹⁴	9,1/6,8 ¹⁴	2,1/1,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
3.0 S, 3.0 SA, 3.0 CS, 3.0 CSA, 3.0 L, 3.0 LA	12	55	-	-	-	-	270/540 ¹⁴	9,1/6,8 ¹⁴	2,1/1,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
3.3 Li, 3.3 LiA	12	55	-	-	-	-	270/540 ¹⁴	9,1/6,8 ¹⁴	2,1/1,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
3.0 Si, 3.0 SIA, 3.0 CSI, 3.0 CSIA	12	55	-	-	-	-	270/540 ¹⁴	9,1/6,8 ¹⁴	2,1/1,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
3.0 CSL (Motor 3,15 l)	12	36 ⁷	-	-	-	-	270/540 ¹⁴	9,1/6,8 ¹⁴	2,1/1,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
630 CS Coupé	12	66	-	-	-	-	270/540 ¹⁴	9,1/6,8 ¹⁴	2,1/1,8 PS	A Bo K1	55/65/14	G 6000 ¹⁰	0,14	3,4±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Ford Escort 1100	12	44	Bosch EF	30-50	11,6	-	355 ¹⁴	8,5	0,7 PS	A Bo G1	45/14	G 6000 ¹³	0,20±10%	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1300, Escort 1300 L	12	44/55 ³	Bosch EF	30-50	11,6	-	355 ¹⁴	8,5	0,7 PS	A Bo K1	45/14 ¹²	G 6000 ¹³	0,13±10%	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1300 GL	12	44	Bosch EF	30-50	11,6	-	355 ¹⁴	8,5	0,7 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹³	0,13±10%	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort 1600 Sport	12	44/55 ³	Bosch EF	30-50	11,6	-	355 ¹⁴	8,5	0,7 PS	A Bo K1	55/14	G 6000 ¹³	0,01±0,007	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-7
Escort RS 2000	12	55	LU 5 M90	65	11,6	-	370 ¹⁴	7,0	1,08 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,13±10%	4,0±10%	-	13,7-14,5/3-7
Capri II 1300 L	12	44	Bosch EF	45	11,5-12	-	330 ¹⁴	8,0	0,7 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,13±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/25
Capri II 1600 XL	12	44/55 ³	Bosch EF	45	11,5-12	-	330 ¹⁴	8,0	0,7 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,13±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/25
Capri II 1600 GT	12	44/55 ³	Bosch EF	45	11,5-12	-	330 ¹⁴	8,0	0,7 PS	A Bo K1	45/14 ⁴	G 6000	0,13±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/25
Capri II 2300 GT, 2300 Ghia	12	55/66 ¹¹	Bosch GF	54	11,5-12	-	440 ¹⁴	7,5	1,0 PS	A Bo K1	45/14 ⁴	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/25
Capri II 3000 GT	12	55/66 ¹¹	Bosch GF	56	11,5-12	-	455 ¹⁴	7,5	1,1 PS	A Bo K1	45/14 ⁴	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/25
Taunus 1300	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹⁴	7,0	1,1 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 1600, 1600 L	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹⁴	7,0	1,1 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 1600 L, 1600 XL, 1600 GL	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹⁴	7,0	1,1 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 1600 GXL, 1600 Ghia	12	55	Bosch EF	45	12	-	330 ¹⁴	7,0	0,7 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 2000 L, GL V-6	12	55	Bosch EF	45	12	-	340 ¹⁴	7,0	1,1 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 2000 L, GL, Ghia, S R4	12	55	Bosch EF	45	12	-	340 ¹⁴	7,0	1,1 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Taunus 2300 GXL, Ghia, S	12	55	Bosch EF	54	11,5	-	340 ¹⁴	7,0	1,0 PS	A Bo K1	45/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	-	13,9-14,8/28
Granada 1.7	12	44/55 ³	Bosch EF	48	11,5	-	340 ¹⁴	8,0	0,8 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 2.0 I ■	12	55/66 ¹¹	Bosch EF	45	12	-	340 ¹⁴	8,0	1,1 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 2300 L, 2300 GL	12	55/66 ¹¹	Bosch EF	54	11,5	-	440 ¹⁴	7,5	1,0 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 2600 LS, GLS, 2600 GL, Ghia	12	55/66 ¹¹	Bosch EF	56	8	-	455 ¹⁴	7,5	1,1 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30
Granada 3000/Ghia	12	55/66 ¹¹	Bosch EF	56	8	-	455 ¹⁴	7,5	1,1 PS	A Bo K1	55/14	G 6000	0,20±10%	4,0±10%	13,5-14,2	13,9-14,8/28-30

Duitse Demokratische Republiek

Trabant 601	6	56 ⁵	FER 82016/3	-	-	-	230	4	-	ELMO 8001.11	-	3000	-	-	7,2-7,7	6,9-7,3/36
Wartburg 353, Tourist-Kombi	12	42	AKA AL 0,8/12 R-82.5	80	11,6	-	200	10,6	0,8 PS	A AKA 80423/2	42/14	G 7000 ⁶	-	-	14,4-15,0	13-13,8/18

- 1 Met airconditioning K1 14 V/75 A 20
2 Laadstroom begin bij 1250 omw/min
3 Met automat = 55 Amp. uur

- 4 Ghia 55/14
5 Of 84 Amp. uur
6 Tot aan vaartuig no 3800337 = A 45/14

- 7 Of 55 Amp. uur
8 Laadstroom begin bij 660 omw/min
9 Laadstroom begin bij 1150 omw/min

- 10 Laadstroom begin bij 1000 omw/min
11 Met automat = 66 Amp. uur
12 Of 55 A/14 V

- 13 Laadstroom begin bij 455 omw/min (motor)
14 Bij geblokkeerd anker, resp. spanning bij:
max vermogen/max koppel
Stroom bij: max vermogen/max koppel

- Of viercilinderlijnmotor «R4 OHC» als
Taunus 2000 L

Merk en model	vulhoeveelheid in liters				koeling		wielstanden		B = belaste wagen L = onbelaste wagen		banden		remmen		toesnellingsfactor						
	motorolie 0 = zonder filter	versnellingsbak vissingsbak/ vissingsbak	automatische bak	voersasolie	achterasolie	brandstoftank N = normale benzine S = superbenzine	handstrem met ketel a = zonder ketel	thermostaat open bij w = zomer w = winter	naaspoor (caster)	wielvlucht (camber)	toespoor (toeh)	toespoor (toeh)	toespoor (toeh)	toespoor (toeh)	toespoor (toeh)						
	(l)	(l)	(l)	(l)	(l)	(l)	(l)	(°C)	(°)	(°)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)					
Audi-NSU Audi 50 LS	3,5 m	2,35	-	-	-	36	5 m	1,15	85	L 2°21'±30'	L 0°18,8'±30'	L -21 bis +18	-	-	135 SR 13	1,6	1,8-2,0	7,0	181,0	0,40	
Audi 50 GL	3,5 m	2,35	-	-	-	36	5 m	1,15	85	L 2°21'±20'	L 0°18,8'±30'	L -21 bis +18	-	-	135 SR 13	1,6	1,8-2,0	7,0	181,0	0,40	
Audi 80 1.3 L (55 PS)	3,5 m	2,01	-	-	-	45 N	6,2 m	1,2	80	B 21°±30'	B 0°±30'	B 0...-2°	20°	19°30'	155 SR 13/155 x 13	1,7	1,7	8,5	181,0	0,40	
Audi 80 S: 80 LS 1.5 L	3,5 m	2,01	3,0/6	-	-	45 S	6,2 m	1,2	80	B 21°±30'	B 0°±30'	B 0...-2°	20°	19°30'	155 SR 13/155 x 13	1,7	1,7	8,5	181,0	0,40	
Audi 80 GL 1.5 L	3,5 m	2,01	3,0/6	-	-	45 S	6,2 m	1,2	80	B 21°±30'	B 0°±30'	B 0...-2°	20°	19°30'	155 SR 13	1,7	1,7	8,5	181,0	0,40	
Audi 80 GTE 1.6 L	4,5 m	1,81	-	-	-	45 S	6,2 m	0,9	83	B 21°±30'	B 0°±30'	B 0...-2 neg.	20°	18°30'	165 SR 14	1,8	1,8	9,0	201	0,40	
Audi 100 L	3,5 m	1,44	-	-	-	58 N	6,2 m	0,9	83	0°-30'±15° ³⁷	0°±30'±3° ³⁸	0°25'±15° ³	-	-35'±20° ³⁹	155 SR 14	1,8-2,2	1,8-2,2	10	200	0,40	
Audi 100 LS	4,0 m	1,44	-	-	-	58 N	7,5 m	0,9	83	0°-30'±15° ³⁷	0°±30'±3° ³⁸	0°25'±15° ³	-	-35'±20° ³⁹	165 SR 14	1,8-2,2	1,8-2,2	13	200	0,40	
Audi 100 GL	4 m	2,01	3,0/6	-	-	58 S	7,5 m	0,9	83	0°-30'±15° ³⁷	0°±30'±3° ³⁸	0°25'±15° ³	10°	-35'±20° ³⁹	165 SR 14	1,8-2,2	1,8-2,2	13	200	0,40	
Audi 100/Coupe S	4 m	2,01	3,0/6	-	-	58 S	7,5 m	0,9	83	0°-30'±15° ³⁷	0°±30'±3° ³⁸	0°35'±15° ³	9°	-35'±20° ³⁹	185/70 SR 14	1,8-2,2	1,8-2,2	13	200	0,40	
Audi-NSU Ro 80	4,4 m	2,0	-	-	-	83 N	8,5 m	1,0	79	0°±15°	30°±30° ²⁰	0°±10° ²⁰	L 9°30'	21°25'	175 SR 14/175 HR 14	2,0	1,7	0,526	0,526 160,513	0,485	
BMW 1502	4,5	2,0	1,4 ²⁸	-	0,95	50 N	7,0 m	1,0	80	4°±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'	42°	165 SR 13	1,8	1,8/2,0	9,0	231	-	
2002, 2002 A, 2002 Cabrio	4,5	1,0	1,8 ²⁸	1,4 ²⁸	0,95	50 S	7 m	1,0	80	4°±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'	42°	165 SR 13	1,8	1,8/2,0	9,0	231	-	
316	4,5	1,0	-	-	0,95	52 N	7 m	1,0	80	8°20'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'	41,2° ²⁴	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	1,8/2,0	11,7	251	-	
318, 318 A	4,5	1,0	2,75/5,2 ¹⁵	-	0,95	52 N	7 m	1,0	80	8°20'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'	41,2° ²⁴	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,8-1,9	1,8/2,0	11,7	251	-	
320i, 320 A	4,5	1,0	2,75/5,2 ¹⁵	-	0,95	52 N	7 m	1,0	80	8°20'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'	41,2° ²⁴	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,9-2,0	1,9-2,1	11,7	251	-	
320 i	4,5	1,0	-	-	0,95	52 N	7 m	1,0	80	8°20'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'	41,2° ²⁴	165 SR/HR 13 ¹⁶	1,9-2,0	1,9-2,1	21,0	251	-	
518	4,5	1,0	-	1,4 ²⁸	1,5	56/70 S/N	7,2 m	1,0	80	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	175 SR 14 ³²	1,9/2,0	1,9-2,1	11,7	251	-	
520	4,5	1,0	-	1,4 ²⁸	1,5	56/70 S	7,2 m	1,0	80	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	175 SR 14 ³²	1,9/2,0	1,9-2,1	11,7	251	-	
520 A (Automatic)	4,5	-	1,7/5,5	-	1,5	56/70 S	7,2 m	1,0	80	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	175 SR 14 ³²	1,9/2,0	1,9-2,1	11,7	251	-	
520 i	4,5	1,0	-	1,4 ²⁸	1,5	56/70 S	7,2 m	1,0	80	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	175 HR 14 ³²	1,9/2,0	1,9-2,1	11,7	251	-	
525, 525 A (Automatic)	5,7	1,2	1,8/5,8	-	1,5	70 S	12 m	1,0	84	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	44°	175 HR 14 ³²	2,1/2,2	1,9/2,3	11,7	8,5/161 ¹³	-	
2500, 2500 A, 2,5 CS, 2,5 CSA	5,7	1,2	1,8 ²⁸	-	1,5	70 S/75 S	12 m	1,0	84 ³¹	9°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	31°	175 HR 14 ¹²	2,0/2,2	1,9/2,3	11,7	8,5/161 ¹³	-	
528, 528 A	5,7	1,2	1,8/5,8	-	1,5	70 S	12 m	1,0	84 ³¹	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	44°	195/70 HR 14	2,1/2,2	2,0/2,4	11,7	8,5/161 ¹³	-	
2,8 L; 2,8 LA	5,7	1,2	1,8 ²²	-	1,5	75 S	12 m	1,0	84 ³¹	9°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	44°50'	195/70 HR 14	2,0/2,3	2,1/2,4	21,0	18/161 ¹³	-	
530 i, 530 iA (USA)	5,7	1,2	1,8/7,6 ²²	-	1,5	70 S	12 m	1,0	84 ³¹	7°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	44°	195/70 HR 14	2,0/2,3	1,8/2,35	11,7	8,5/161 ¹³	-	
3,0 S, 3,0 SA, 3,0 CS, 3,0 CSA, 3,0 L, 3,0 LA	5,7	1,2	1,8 ²²	-	1,5	70/75 S	12 m	1,0	84 ³¹	9°40'±30'	B 0°30'±30° ²¹	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	195/70 HR 14	2,0/2,3	2,1/2,4 ²⁹	21,0	18/161 ¹³	-	
3,3 Li; 3,3 LiA	5,7	1,2	1,8/7,6 ²²	-	1,5	75 S	12 m	1,0	84 ³¹	9°40'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	44°50'	195/70 VR 14	2,2/2,2	2,0/2,4	21,0	18/161 ¹³	-	
3,0 Si, 3,0 SiA, 3,0 CSI, 3,0 CSIA	5,7	1,2	1,8 ²²	-	1,5	70/75 S	12 m	1,0	84 ³¹	9°40'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	33°40'	195/70 VR 14	2,0/2,3	2,1/2,4 ²⁹	21,0	18/161 ¹³	-	
3,0 CSL (Motor 3.15 l)	5,7	1,2	-	-	1,5	70 S	12 m	1,0	84	9°30'±30'	B 0°30'±30° ³³	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	195/70 VR 14	2,1/2,3	2,1/2,4	21,0	18/161 ¹³	-	
630 CS Coupé	5,7	1,2	1,8/7,6 ²²	-	1,5	70 S	12 m	1,0	84	9°30'±30'	B 0°30'±30° ¹⁰	B 1,5+1/-0,5 ²¹	8°30'±30'	43°	195/70 VR 14	2,1/2,3	2,1/2,4	21,0	18/161 ¹³	-	
Ford Escort 1100	3,25 m	0,9	-	-	0,9/1,1	41 N	5,0 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ³⁶	L 0°30'±30° ³⁶	0,6	8°20'±30'	35°	31°30'-30°	6,00-12	1,7	1,7	203,2	0,52	
Escort 1300, Escort 1300 L	3,25 m	0,9	-	6,5	-	41 N	5,0 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ³⁶	L 0°30'±30° ³⁶	0,6	8°20'±30'	35°	31°30'-30°	155 SR 12	1,7	2,0	203,2	0,52	
Escort 1300 GL	3,25 m	0,9	6,5	-	0,9/1,1	41 S	5,4 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ³⁶	L 0°30'±30° ³⁶	0-6	8°29'±30'	35°	31°30'-30°	155 SR 12	1,7	2,0	203,2	0,52	
Escort 1600 Sport	3,25 m	1,0	6,3	-	1,1	41 S	5,4 m	0,9-1,1	85-89	L 0°50'±30° ³⁶	L 1°±30° ³⁶	0,5-7,0	8°50'	35°	31°30'-30°	155 SR 13/175/70 SR 13	1,5-1,7	1,7-2,5	9,00	228,6	0,50
Escort RS 2000	3,8 m	1,35	-	-	1,1	41 S	6,9 m	0,9-1,1	85-89	L 1°15'±30° ³⁶	L 1°±30° ³⁶	0,5-7,0	8°50'	35°	31°30'-30°	175/70 HR 13	1,5-1,6	1,6-2,0	35	228,6	0,50
Capri II 1300 L	3,25 m	1,45	-	-	1,1	58 N	4,65 m	0,9-1,1	85-89	L 0°45'±45°/30'	0°52'±45° ³⁶	0-6	8°±30'	20°	19°	6,00 x 13/165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	203,2	0,40
Capri II 1300 XL	3,75 m	1,45	6,5	-	1,1	58 S	5,8 m	0,9-1,1	85-89	L 0°45'±45°/30'	0°52'±45° ³⁶	0-6	8°±30'	20°	19°	165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Capri II 1600 GT	3,75 m	1,45	6,5	-	1,1	58 S	5,8 m	0,9-1,1	85-89	L 0°45'±45°/30'	0°52'±45° ³⁶	0-6	8°±30'	20°	19°	165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Capri II 2300 GT, 2300 Ghia	4,25 m	1,45	6,5	-	1,1	58 S	7,8 m	0,9-1,1	84-88	L 0°45'±45°/30'	0°52'±45° ³⁶	0-6	8°±30'	20°	19°	165 SR 13	1,7	1,7-1,9	11,4	228,6	0,40
Capri II 3000 GT	5,00 m	2,0	7,5	-	1,1	58 S	9,3 m	0,9-1,1	85-89	L 0°45'±45°/30'	0°52'±45° ³⁶	0-6	8°±30'	20°	19°	185/70 HR 13	1,8	1,8/2,0	10,0	228,6	0,40
Taurus 1300	3,75 m	0,85	-	-	1,1	54 S	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'-3°45'	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	6,00/165 SR 13 ¹⁷	1,7-1,9	1,7-2,1	10,0	203,2	0,425
Taurus 1600, 1600 L	3,75 m	1,35	6,6	-	1,1	54 N	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'-3°	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	165 SR 13	-	-	-	203,2	-
Taurus 1600 L, 1600 XL, 1600 GL	3,75 m	1,35	6,6	-	1,1	54 S	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'-3°	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	6,45 S/165 SR 13	1,7-1,9	1,7-2,1	10,0	203,2	0,425
Taurus 1600 GLX, 1600 Ghia	3,75 m	1,35	6,6	-	1,1	54 S	5,75 m	0,9-1,1	85-89	L 1°45'-3°	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	165 SR 13 ¹⁶	1,7-1,9	1,9-2,4 ¹⁸	10,0	228,6	0,425
Taurus 2000 L, GL V-6	4,25 m	1,35	6,6	-	1,1	54 S	6,90 m	0,9-1,1	84-88	L 1°45'-3°	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	165 SR 13	1,7-1,9	1,9-2,4	10,0	228,6	0,425
Taurus 2000 L, GL, Ghia, S R4	3,75 m	1,35	6,6	-	1,1	54 S	6,10 m	0,9-1,1	88±1	L 1°45'-3°	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	165 SR 13 ¹⁶	1,7-1,9	1,9-2,4	10,0	228,6	0,425
Taurus 2300 GLX; Ghia, S	4,25 m	1,35	6,5	-	1,1	54 S	6,90 m	0,9-1,1	87±1	L 1°45'-3°	L 0°54'±40'	1 neg.	3°57'	20°	19°	185/70 SR 13	1,7-1,9	1,9-2,4 ¹⁸	10,0	228,6 ¹⁹	0,425
Granada 1,7	3,75 m	1,66	7,0	-	1,8	66	6,0 m	0,9-1,1	86±3	1°46'±45'	0°20'±30° ²⁸	0-6,3 ²⁸	5°54'±30'	20°	20°15'±27'	6,45/175 SR 14	1,7-1,9	1,7-1,9	10,0	229,6 ¹⁹	-
Granada 2,0 I	4,25 m	1,66	7,0	-	1,8	66	8,75 m	0,9-1,1	8												

Merk en model	motorgegevens										kleppen										afstelling					
	Motor type B = Benzinemotor D = dieselmotor R = Linnormotor V = V-motor	Cilinder/aantal	Boring (mm)	Slag (mm)	Cilinderinhoud (l)	Max. vermogen (PK bij omw./min.) D = DIN, S = SAE	Kompressorverhouding :1	Kompressiedruk (kg/cm² bij omw./min.) A = start toerental	klepzetelhoek (°)		klepsteeldiameter (mm.)		Kleppening (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatklepopening tijdens het contoureren van kleppening	Inlaatklepopening (°) V = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	Statisch onstekings- tijdstip (°) V = voor, n = na B.D.P.	Onstekings-tijdstip met een afstellamp (° bij omw./min.) V = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- merken... uitvoering van het afstelmerken	Stationair toerental v/d motor (omw./min.)	CO gehalte bij stationair toerental (vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mmHg)			
									inlaet	uitlaet	inlaet	uitlaet	inlaet	uitlaet												
Mercedes-Benz 200 D (123.120)	ROM 615.940	4	87,0	83,6	1,988	D 55/4200	21,0	min. 15/A	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD+S	-	-	-	900	-	-	-	-	-	
200 (123.020)	R M 115.938	4	87,0	83,6	1,988	D 94/4800	9,0	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,93-10,95	K 0,10/W 0,15	K 0,20/W 0,25	14°n	SD+S	14°v ⁴	40°v/4500	SD+S	800-900	1-2	-	-	-		
220 D (123.126)	ROM 615.941	4	87,0	92,4	2,197	D 60/4200	21,0	min. 15/A	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD+S	-	-	-	900	-	-	-	-		
240 D (123.123)	ROM 616.912	4	91,0	92,4	2,404	D 65/4200	21,0	min. 15/A	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD+S	-	-	-	900	-	-	-	-		
300 D (123.130)	ROM 617.912	5	91,0	92,4	3,005	D 80/4000	21,0	min. 15/A	30	30	9,925-9,94	9,92-9,94	K 0,10/W 0,15	K 0,30/W 0,35	13,5°n	SD+S	-	-	-	900	-	-	-	-		
230 (126.023)	R M 115.954	4	93,75	83,6	2,307	D 109/4800	9,0	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,93-10,95	K 0,10/W 0,15	K 0,20/W 0,25	14°n	SD+S	14°v ⁴	40°v/4500	SD+S	800-900	1-2	-	-	-		
250 (123.026)	R M 123.920	6	86,0	72,45	2,525	D 129/5500	8,7	10-12/A	45	45	8,955-8,97	10,93-10,95	K 0,10/W 0,15	K 0,20/W 0,25	15°n	SD+S	8°v ⁴ 2	32°v/4500 ²	SD+S	800-900	1-2	-	-	-		
280 (123.030)	R M 110.923	6	86,0	78,8	2,746	D 156/5500	8,7	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,94-10,96	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	7°n	SD+S	5°v ⁴ 2	28°v/4500 ²	SD+S	800	1-2	-	-	-		
280 E (123.033)	R M 110.984	6	86,0	78,8	2,746	D 177/6000	8,7	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,94-10,96	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	7°n	SD+S	10°v ⁴ 2	32°v/3000 ²	SD+S	800	1-2	-	-	-		
280 S (116.020)	R 110.922	6	86,0	78,8	2,746	D 160/5500	9,0	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	6°n ⁵	LN-SD S	5°v ⁴ 2	28°v/4500 ²	SD+S	800-900	1-2,5	-	-	-		
280 SE (116.024, 116.025)	R 110.983	6	86,0	78,8	2,746	D 185/6000	9,0	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	6°n ⁵	LN-SD S	12°v ⁴ 2	32°v/4500 ²	SD+S	750-850	1,5-2,5	-	-	-		
280 SL (107.042)	R M 110.982	6	86,0	78,8	2,746	D 185/6000	9,0	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	6°n ⁵	LN-SD S	12°v ⁴ 2	32°v/4500 ²	SD+S	750-850	1-2,5	-	-	-		
350 SE (116.028, 116.029) 350 SL/SLC	V 116.983	V 8	92,0	65,8	3,499	D 200/5800	9,3	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	4°n	LN-SD S	10°v ⁴ 2	30°v/3000 ²	SD+S	700-750	1,5-2,5	-	-	-		
450 SE (116.032) 450 SL (107.044)	V 117.983/82	V 8	92,0	65,0	4,520	D 225/5000	8,8	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	5°n	LN-SD S	10°v ⁴ 2	30°v/3000 ²	SD+S	700-750	1,5-2,5	-	-	-		
450 SEL (116.036)	V M 100.985	V 8	107,0	95,0	6,334	D 286/4250	8,8	10-12/A	45	45	8,95-8,97	11,93-11,95	-	-	12°n	SD+S	8°v ⁴ 2	30°v/3000 ²	SD+S	600	1-2,5	-	-	-		
600 (100.012)	V M 100.980	V 8	103,0	95,0	6,332	D 250/4000	8,8	10-12/A	45	45	8,95-8,97	10,92-10,94	K 0,10/W 0,15	K 0,25/W 0,30	24½°n	LN-SD S	2°v ⁴ 2	28°v/3000 ²	SD+S	600	2-3,5	-	-	-		
Opel Kadett-C 1,0 I	R 10*	4	72,0	61,0	0,993	D 40/5400	7,9	1100-1200/A ⁷	44/45	44/45	7,00	7,00	W 0,15	W 0,25	39°v	KR	5°v	25-29°v/3400	KP	800-850	-	-	-	-		
Kadett-C 1,2 I, City L	R 12*	4	79,0	61,0	1,196	D 52/5600	7,8	1000-1050/A ⁷	44/45	44/45	7,00	7,00	W 0,15	W 0,25	46°v	KR	5°v	25-29°v/3400	KP	800-850	-	-	-	-		
Kadett-C; Ascona-B; Manta-B	R 12 S*	4	79,0	61,0	1,196	D 60/5400	9,0	1200-1300/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	7,00	7,00	W 0,15	W 0,25	46°v	-	5°v	27-29°v/3400 ²	KP	800-850	3±½	-	-	-		
Ascona-B; Manta-B 1,6 I	R 16*	4	85	69,8	1,584	D 60/5000	8,0	1050-1200/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850	1-3½	-	-	-		
Ascona-B; Manta-B 1,6 I	R 16 S*	4	85	69,8	1,584	D 75/5000	8,8	1150-1300/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	-	-		
Ascona-B; Manta-B 1,9 I	R 19 S*	4	93	69,8	1,897	D 90/4800	8,8	1150-1300/A ⁷	44-45	44-45	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	-	-		
Ascona-B; Manta-B; B GT/E; Kadett C GT/E19 E	R 19 E*	4	93	69,8	1,897	D 105/5400	9,2	1150-1300/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KP	10°v	23-27°v/2950 ²	KP<	800-850 ³	2±½	-	-	-		
Rekord-D 1,7 I	R 17*	4	88	69,8	1,698	D 60/4800	8,0	1050-1200/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2±½	-	-	-		
Rekord-D 1,7 I	R 19*	4	93	69,8	1,897	D 75/4800	7,6	1000-1150/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2±½	-	-	-		
Rekord-D 1,9 I	19 SH*	4	93	69,8	1,897	D 90/4800	8,8	1150-1300/A ⁷	45 ¹¹	45 ¹¹	9,00	9,00	W 0,30	W 0,30	44°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2±½	-	-	-		
Rekord-D 2,0 I	20 S*	4	95	69,8	1,979	D 100/5200	9,0	1150-1350/A ⁷	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	40°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2±½	-	-	-		
Commodore-B 2,5 I	R 25 S*	6	87	69,8	2,490	D 115/5200	8,8	1150-1300/A ⁷	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	32°v	KR	5°v	23-27°v/2950 ²	KS	800-850 ³	2±½	-	-	-		
Commodore-B GS	R 28 HC*	6	92	69,8	2,784	D 140/5200	9,0	1150-1350/A ⁷	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	40°v	KS	5°v	19-23°v/2450 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	-	-		
Commodore-B GS	R 28 EC*	6	92	69,8	2,784	D 155/5600	9,0	1150-1350/A ⁷	45	45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	32°v	KS	o.T.	19-23°v/2450 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	-	-		
Admiral-B; Diplomat-B	R 28 S*	6	92	69,8	2,784	D 129/5000	9,0	1150-1350/A ⁷	44-45	44-45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	40°v	KS	5°v	19-23°v/2400 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	-	-		
Admiral-B; Diplomat-B	R 28 H*	6	92	69,8	2,784	D 140/5200	9,0	1150-1350/A ⁷	44-45	44-45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	40°v	KS	5°v	19-23°v/2400 ²	KS	800-850 ³	1-3½	-	-	-		
Admiral-B; Diplomat-B	R 28 E*	6	92	69,8	2,784	D 160/5600	9,0	1150-1350/A ⁷	44-45	44-45	9,00	9,00	hydr. ⁶	hydr. ⁶	30°v	KS	0°	25-29°v/2900 ²	KS	800-850 ³	1,5-2	-	-	-		
Diplomat 5,4*	V 54 S*	8	101,6	82,6	5,354	D 230/4700	10,0	1200-1350/A ⁷	45-46	45-46	8,661-8,679	8,661-8,679	hydr. ⁶	hydr. ⁶	38°v	SD	4°v	26-30°v/4500 ²	SD<	550-600 ³	1-3½	127-16	-	-		
Rekord 21 D Diesel	R 21 D*	4	88	85	2,068	D 60/4400	22	1850-2850/A ⁷	45	45	9,00	9,00	W 0,20 K	W 0,30 K	24°v	ST	-	-	650-750 ³	-	-	-	-	-		
Porsche 924	R	4	86,5	84,4	1,984	D 125/5800	9,3	10-12/A ⁸	45	45	8,97	8,95	K 0,15	K 0,40	1,00	6°v	ZR	10°v	10°v/950±50 ²	KP<	950±50	1-1,5	-	-	-	
911	B	6	90,0	70,4	2,687	D 165/5800	8,5	10-11/A ⁸	45	45	8,97-0,012	8,95-0,012	K 0,10	K 0,10	0,10	0°	KP<	0°	900±50 ²	KP<	900±50 ²	1,5-2,5	-	-	-	
Carrera	B	6	95,0	70,4																						

Merk en model	Aanhaalmomenten voor belangrijke bouten en moeren in mkg (1 mkg = 7.23 ft. lbs)																	
	motor											onderstel				diversen		
	cilinderkop K = koud W = warm	drijfstaag	krukasvoelagers	klepuimeleers of nokkenaslagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	krukaspulley	vlieg wiel	motorophanging v = voor n = achter	bougies	inspuitpomp	inspuitversluisers	wielbouten	wielophanging L = langzaam Q = dwarszaam	wiel lagers v = voor n = achter	stuurarm X = spoorstaag aan de stuurarm	veerpot aan de opbouw h = achter v = voor	
Mercedes-Benz 200 D (123.120)	K+W 9	4-5+90°	9	3,75	-	-	30 ¹	3-4+90°	-	5 ²	-	7-8	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
200 (123.020)	K 8/W 9	4-5+90°	M10=6/M12=9	2,5◇	-	-	30 ¹	3-4+90°	-	3	-	-	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
220 D (123.126)	K+W 9	4-5+90°	9	3,75	-	-	30 ¹	3-4+90°	-	5 ²	-	7-8	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
240 D (123.123)	K+W 9	4-5+90°	9	3,75	-	-	30 ¹	3-4+90°	-	5 ²	-	7-8	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
300 D (123.130)	K+W 9	4-5+90°	9	3,75	-	-	30 ¹	3-4+90°	-	5 ²	-	7-8	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
230 (126.023)	K 8/W 9	4-5+90°	M10=6/M12=9	2,5◇	-	-	30 ¹	3-4+90°	-	3	-	-	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
250 (123.026)	K+W 10	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
280 (123.030)	K+W 9	4-5+90°	8	2,5◇	2,5	2,5	40-45 ¹	3-4+90°	7,5	3	-	-	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
280 E (123.033)	K+W 9	4-5+90°	8	2,5◇	2,5	2,5	40-45 ¹	3-4+90°	7,5	3	0,9-1 ⁶	17	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
280 S (116.020)	K+W 9	4-5+90°	8	2,5	2,5	-	40-45 ¹	3-4+90°	7,5	3	-	17	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
280 SE (116.024, 116.025)	K+W 9	4-5+90°	8	2,5	2,5	-	40-45 ¹	3-4+90°	7,5	3	-	17	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
280 SL (107.042)	K+W 9	4-5+90°	8	2,5	2,5	-	40-45 ¹	3-4+90°	7,5	3	-	17	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
350 SE (116.028, 116.029) 350 SL/SLC	K 5/W 6	4-5+90°	M12=10/M10=6,5	5◇	2,5	2,5	25-27	3-4+90°	2,5 ⁸	3	-	17	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
450 SE (116.032) 450 SL (107.044)	K 5/W 6	4-5+90°	M12=10/M10=6,5	5◇	2,5	2,5	25-27	3-4+90°	2,5 ⁸	3	-	17	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
450 SEL (116.036)	M12=9/M8=2,5	4-5+90°	M12=8/M10=6	5◇	2,5	2,5	40 ¹	5	7,5	3	-	-	10	-	0,02 mm ³	64 12 ⁵	-	
600 (100.012)	K 8/W 9	6	8	4-4,5	-	-	40 ¹	4,75	2	3	2,5	-	17	-	-	84 20 ⁵	-	
Opel Kadett-C 1.0 I	10 ¹	4,5	2,5	6,5	-	-	4,0	3,5	3,0	3-4,0	-	-	9,0	4,2 Q	3,5 ¹¹	4,0 X	2,0 ¹²	6,5 ¹⁰
Kadett-C 1.2 I, City L	12 ¹	4,5	2,5	6,5	-	-	4,0	3,5	3,0	3-4,0	-	-	9,0	4,2 Q	3,5 ¹¹	4,0 X	2,0 ¹²	6,5 ¹⁰
Kadett-C; Ascona-B; Manta-B	12 S ¹	4,5	2,5	6,5	-	-	4,0	3,5	3,0	3-4,0	-	-	9,0	4,2 Q	3,5 ¹¹	4,0 X	2,0 ¹²	6,5 ¹⁰
Ascona-B; Manta-B 1.6 I	16 ¹	10	5,0	10	4,0 ⁹	-	7,5	6,0	-	3-4,0	-	-	9,0	-	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Ascona-B; Manta-B 1.6 I	16 S ¹	10	5,0	10	4,0 ⁹	-	7,5	6,0	-	3-4,0	-	-	9,0	-	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Ascona-B; Manta-B 1.9 I	19 S ¹	10	5,0	10	4,0 ⁹	-	7,5	6,0	-	3-4,0	-	-	9,0	-	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Ascona-B; Manta-B; B GT/E; Kadett C GT/E19 E ²	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0 ⁹	4,0	4,0	8,0	6,0	v 4/h 3	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Rekord-D 1.7 I	17 ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0 ⁹	4,0	8,0	6,0	v 4/h 3	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Rekord-D 1.7 I	19 ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0 ⁹	4,0	8,0	6,0	v 4/h 3	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Rekord-D 1.9 I	19 SH ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0 ⁹	4,0	8,0	6,0	v 4/h 3	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	4,0 X	1,5 ¹²	6,5 ¹⁰
Rekord-D 2.0 I	20 S ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	3-4,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Commodore-B 2.5 I	25 S ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0	-	-	-	-	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	17,0	1,5 ¹²	-
Commodore-B GS	28 HC ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0	-	-	-	-	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	17,0	1,5 ¹²	-
Commodore-B GS	28 EC ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	4,0	-	-	-	-	3-4,0	-	-	9,0	8,0 Q	-	17,0	1,5 ¹²	-
Admiral-B; Diplomat-B	28 S ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	-	-	-	-	-	3-4,0	-	-	9,0	9/6 Q	-	10	2,0 ¹²	11 ¹⁰
Admiral-B; Diplomat-B	28 H ¹	W 8,0/K 10	5,0	10	-	-	7,5	6,0	-	3-4,0	-	-	9,0	9/6 Q	-	10	2,0 ¹²	11 ¹⁰
Admiral-B; Diplomat-B	28 E ¹	8,0	5,0	10	-	-	7,5	6,0	-	3-4,0	-	-	9,0	9/6 Q	-	10	2,0 ¹²	11 ¹⁰
Diplomat 5.4 ¹	54 S ¹	9,0	6,0	10	-	4,0	8,3	8,0	-	3-4,0	-	-	9,0	-	-	-	-	-
Rekord 21 D Diesel	21 D ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porsche 924	9,0	6,0	8,0	-	-	-	30,0	9,0	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
911	3-3,3	5-5,5	3,5	2,2-2,5	2,5	-	8,0	15,0	9,0	2,5-3,0	-	-	13,0	L h 9,0	-	-	-	-
Carrera	3-3,3	5-5,5	3,5	2,2-2,5	2,5	-	8,0	15,0	9,0	2,5-3,0	3,0	2,5	13,0	L h 9,0	-	-	-	-
Turbo	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	2,5-3,0	-	-	-	-	-	-	-	-
VW Polo	6,0	3,0	6,5	-	-	-	8,0	7,5	4,0	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-
Golf / Scirocco 1.1 I	6,0	3,0+90°	6,5	8,0 ¹³	2,0	2,0	8,0	6,5	5,5	3,5	-	-	9,0	Q 5,8 L 5,8	-	3,0 X	v 5,0; h 3,5	2,5 ¹⁴
Golf / Scirocco 1.6 I	7,5	4,5	6,5	2,0	-	-	8,0	7,5	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-
Golf GTI	7,5	4,5	6,5	2,0	-	-	8,0	7,5	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-
Passat 1.3 I	K 7,5/W 8,5	4,5	6,5+10%	8,0 ¹³	M 8=2,5	M 8=2,5	8,0	7,5	M 10=4,4	3,5	-	-	8±1	Q M 10=4,5	v M 18=19 ¹⁵	3,0 X	3,2±0,4	3,5 ¹⁴
Passat 1.6 I	7,5	4,5	6,5	2,0	-	-	8,0	7,5	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-
Passat TS 1.6 I	7,5	4,5	6,5	2,0	-	-	8,0	7,5	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-
Scirocco 1.6 I 85 PS	7,5	4,5	6,5	2,0	-	-	8,0	7,5	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-
1200, 1200 L 1.2 I	3,2	3,3	3,5	2,5	-	2,2	4,5	35	3,0	3,5	-	-	12-13	-	1-1,3	7,0	2,5 ¹⁴	-
1303 1.6 I	3,2	3,3	3,5	2,5	-	2,2	4,5	35	3,0	3,5	-	-	12-13	-	1-1,3	7,0	2,5 ¹⁴	-
Transporter, Bus, Kombi	3,2	3,3	3,3	1,4	-	-	3,2	11	2,5	3,0	-	-	13	-	-	-	-	-
181	3,2	3,3	3,5	2,5	-	2,2	4,5	35	3,5	3,0	-	-	9,0	-	1-1,3	-	2,5 ¹⁴	-

1 Centrale bout
2 Gloeibougies
3 Axiale speling

4 Bestuuring
5 Tussenarm
6 Mengsel regelaar

7 Inspuitspuitstuk
8 Aan het cilinderblok
9 Tuimelaar moeren

10 Kroonwiel bevestigingsbouten
11 Aanhaken, dan losdraaien en spelingsvrij instellen
12 Stuurwielmoer

13 Nokkenas-tandriemwiel
14 Koppelingsdrukplaat
15 M 20 = 23,0 mkg

Veerpoot bevestiging

ontstekingsrijgde te cil:
v = voor, n = achterste
r = rechts, l = links
s = vliegwiel

Merk en model		ontsteking															
		bougies		bobine			verdeler			automatische vervroeging in krukasgraden							
		merk en type (originele uitvoering)	elektrode afstand (mm)	primaire weerstand (Ω)	secundaire weerstand (Ω)	voorschakelweerstand (Ω)	puntstand v/d kontaktpunten (mm)	kontakthoek v/d kontaktpunten (°)	onderbreker veerspanning (g)	condensator- capaciteit (μF)	vacuum (°/mmHg)			centrifugaal (°/omw./min.)			
	Be = Beru Bo = Bosch Ch = Champion									begin	tussenwaarde	maximum	begin	tussenwaarde	maximum		
Mercedes-Benz 200 D (123.120)		Bo-/Be 382 GK ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	b
200 (123.020)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	1,2-1,6	8000-9000	1,8	0,4-0,5	46-53	-	0,16-0,20	-	-	14-20°/-	13-19°/1500	30-36°/3000	40°/4500	b
220 D (123.126)		Bo-/Be 382 GK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	b
240 D (123.123)		Bo-/Be 382 GK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	b
300 D (123.130)		Bo-/Be 382 GK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	a
230 (126.023)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	1,2-1,6	8000-9000	1,8	0,4-0,5	46-53	-	0,16-0,20	-	-	14-20°/	13-19°/1500	30-36°/3000	40°/4500	b
250 (123.026)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	1,2-1,6	8000-9000	1,8	min. 0,30	34-41	-	0,16-0,20	To 0,1±2°/800-900/min	To 45-49°/4500/min	13-20°/1500	30-34°/3000	32°/4500	d v	
280 (123.030)		Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ⁸	0,6	1,2-1,6	8000-9000	1,8	min. 0,30	39-42	-	0,16-0,20	To 0,1±3°/800-900/min	To 36-40°/4500/min	11-17°/1500	28°/3000	28°/4500	d v	
280 E (123.033)		Bo W 175 T 30/Be D 175/14/3 A ⁸	0,6	0,38-0,43	8000-9000	0,4+0,6	min. 0,30	34-40	-	0,16-0,20	To 0,1±3°/800-900/min	To 40-44°/4500/min	-	14-19°/1500	32°/3000	d v	
280 S (116.020)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	1,2-1,6	8000-9000	1,8	min. 0,30	39-42	500-630	0,16-0,20	24-6°/min	98-12°/4500/min	5°/800	11-17°/1500	28°/4500	d v	
280 SE (116.024, 116.025)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	min. 0,30	34-40	500-630	0,16-0,20	28-12°/800/min	-	10-12°/800	14-19°/1500	32°/4500	d v	
280 SL (107.042)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	min. 0,30	34-40	500-630	0,16-0,20	28-12°/800/min	-	10-12°/800	14-19°/1500	32°/4500	d v	
350 SE (116.028, 116.029) 350 SL/SLC		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	0,2-0,3	30-34	-	0,16-0,20	98-12°/700/min	-	-	32-34°/3000	34°/3000	i v r	
450 SE (116.032) 450 SL (107.044)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	0,38-0,43	8000-9000	0,4-0,6	min. 0,30	30-34	-	0,16-0,20	98-12°/700/min	-	0±2°/700	15-19°/1500	30°/3000	i v r	
450 SEL (116.036)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	0,38-0,43	7000-12000	0,4-0,6	-	25-38	-	0,16-0,20	98-12°/3000/min	-	13-17°/1500	30°/3000	30°/3000	i v r	
600 (100.012)		Bo W 200 T 30/Be D 200/14/3 A ⁸	0,6	1,2-1,6	8000-9000	1,8	0,3-0,4	33-38	-	0,16-0,20	28-12°/700/min	-	0°/560	14-20°/1500	26°/3000	i v r	
Opel Kadett-C 1,0 I		10° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	4 A ⁵	-	0,9-1,3	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/11,9-16,8 kPa ¹⁰	13,5-18,4°/24,4-26,8 kPa ¹⁰	0°/1000-1200 ¹⁰	14,6-18,8°/2000 ¹⁰	25-29°/3850 ¹⁰	b v	
Kadett-C 1,2 I, City L		12° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	4 A ⁵	-	0,9-1,3	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/12,0-16,8 kPa ¹¹	13,5-16,5°/24,5-26,9 kPa ¹¹	0°/1000-1200 ¹¹	17,0-21,0°/2100 ¹¹	25,2-29,2°/3850 ¹¹	b v	
Kadett-C, Ascona-B, Manta-B		12 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,1-3,6	-	0,9-1,3	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/11,9-16,8 kPa ¹⁰	13,5-16,4°/24,4-26,8 kPa ¹⁰	0°/1000-1200 ¹⁰	14,6-18,8°/2000 ¹⁰	25,0-29,0°/3850 ¹⁰	b v	
Ascona-B, Manta-B 1,6 I		16° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,1-3,6	-	0,9-1,3	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,7 kPa ¹²	11,5-14,6°/29,3-31,3 kPa ¹²	0°/1000-1250 ¹²	9,0-14,0°/2000 ¹²	29,0-33,0°/4400-4500 ¹²	b v	
Ascona-B, Manta-B 1,6 I		16 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,1-3,6	-	0,9-1,3	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,9 kPa ¹³	19,5-22,5°/40,8-42,1 kPa ¹³	0°/1000-1200 ¹³	8,0-14,0°/1500 ¹³	23,0-27,0°/3000 ¹³	b v	
Ascona-B, Manta-B 1,9 I		19 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	-	0,9-1,3	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,9 kPa ¹³	19,5-22,5°/40,8-42,1 kPa ¹³	0°/1000-1200 ¹³	8,0-14,0°/1500 ¹³	23,0-27,0°/3000 ¹³	b v	
Ascona-B, Manta-B, B GT/E, Kadett C GT/E19 E		19 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	-	1,8	0,40	47-53	400-530	0,17-0,23	0°/8,0-16,2 kPa	11,0-15,0°/45,3 kPa	0°/1100-1350	4,0-8,0°/1500	16,0-20,0°/2500	b v	
Rekord-D 1,7 I		17° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	-	1,8	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,7 kPa ¹²	11,5-14,5°/29,3-31,6 kPa ¹²	0°/1000-1260 ¹²	7,0-12°/1700 ¹²	28,0-33,0°/4400 ¹²	b v	
Rekord-D 1,7 I		19° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	-	1,8	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,7 kPa ¹²	11,5-14,5°/29,3-31,6 kPa ¹²	0°/1000-1260 ¹²	7,0-12°/1700 ¹²	28,0-33,0°/4400 ¹²	b v	
Rekord-D 1,9 I		19 SH° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	-	1,8	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,7 kPa ¹⁴	19,5-22,5°/41,0-42,3 kPa ¹⁴	0°/1000-1200 ¹⁴	5,5-9,5°/1400 ¹⁴	18,0-22,0°/3000 ¹⁴	b v	
Rekord-D 2,0 I		20 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	3,2-3,9	-	1,8	0,40	47-53	400-530	0,23-0,32	0°/13,3-18,9 kPa ¹⁵	19,5-22,5°/40,8-42,1 kPa ¹⁵	0°/1000-1200 ¹⁵	8,0-14,0°/1500 ¹⁵	23,0-27,0°/3000 ¹⁵	b v	
Commodore-B 2,5 I		25 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	5 A ⁵	-	-	0,30	35-41	390-520	0,23-0,32	0°/12,0-17,2 kPa ⁶	11,5-14,5°/27,3-29,3 kPa ⁶	0°/1000-1200 ⁶	14,0-18,0°/2300 ⁶	19,0-23,0°/2950 ⁶	d v	
Commodore-B GS		28 HC° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	5 A ⁵	-	-	0,30	35-41	390-520	0,23-0,32	0°/12,0-17,2 kPa ⁶	11,5-14,5°/27,3-29,3 kPa ⁶	0°/1000-1200 ⁶	14,0-18,0°/2300 ⁶	19,0-23,0°/2950 ⁶	d v	
Commodore-B GS		28 EC° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	5 A ⁵	-	-	0,30	35-41	390-520	0,23-0,32	0°/12,0-17,0 kPa	11,5-14,5°/27,3-29,2 kPa	0°/800-1030	14,0-19,5°/1700	25,0-29,0°/2900	d v	
Admiral-B, Diplomat-B		28 S° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	5 A ⁵	-	-	0,30	35-41	390-520	0,23-0,32	0°/12,0-17,2 kPa ⁶	11,5-14,5°/27,3-29,3 kPa ⁶	0°/1000-1200 ⁶	14,0-18,0°/2300 ⁶	19,0-23,0°/2950 ⁶	d	
Admiral-B, Diplomat-B		28 H° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	5 A ⁵	-	-	0,30	35-41	390-520	0,23-0,32	0°/12,0-17,2 kPa ⁶	11,5-14,5°/27,3-29,3 kPa ⁶	0°/1000-1200 ⁶	14,0-18,0°/2300 ⁶	19,0-23,0°/2950 ⁶	d	
Admiral-B, Diplomat-B		28 E° AC 42 FS/Bo W 200 T 35	0,7-0,8	5 A ⁵	-	-	0,30	35-41	390-520	0,23-0,32	0°/12,0-17,0 kPa	11,5-14,5°/27,3-29,3 kPa ⁶	0°/800-1030	14,0-19,5°/1700	25,0-29,0°/2900	d	
Diplomat 5,4°		54 S° AC R 43/AC R 45	0,8-1,0	-	-	-	0,33-0,48	29-31	-	0,18-0,23	0°/20,3-21,1 kPa	23,0-27,0°/60 kPa	0°/870-1130	15,0-19,0°/2100	26,0-30,0°/4500	g	
Rekord 21 D Diesel		21 D° Bo KE 4270 D 8 V ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Porsche 924		Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ¹⁴	0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9-1,0	0,40	44-50	400-600	0,22	-	-	-	-	-	-	b v
911		Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A	0,7	0,4-0,6	650-790	-	16	16	16	16	-	-	-	-	-	-	-
Carrera		Bo W 260 T 2/Be 260/14/3	0,7	0,4-0,6	650-790	-	16	16	16	16	-	-	-	-	-	-	-
Turbo		-	0,7	0,4-0,6	650-790	-	16	16	16	16	-	-	-	-	-	-	-
VW Polo		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	-	-	-	0,40	44-50	-	-	-/40-70	10-14°/145	-/900-1300	10-14°/2100	26-30°/4500	b r	
Golf / Scirocco 1,1 I		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	-	-	-	0,40	44-50	400-600	0,22	0°/80-115	10-14°/185	0°/1050-1450	10-14°/2100	27-31°/4500	b v	
Golf / Scirocco 1,6 I		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁴	0,6-0,7	-	-	-	0,40	44-50	400-600	0,22	0°/200-245	11-15°/345	0°/1100-1450	10-14°/2000	18-22°/3000	b v	
Golf GTI		Bo W 225 T 30/Be 225/14/3 A ¹⁸	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	44-50	400-600	0,22	0°/200-245	11-15°/345 ¹⁷	15-20/2200	-	26-30°/5500	b r	
Passat 1,3 I		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A ⁹	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	44-50	400-530	0,22	0°/100-130	8-12°/170-175	0°/1100-1300	20-24°/3000	28-32°/4000	b v	
Passat 1,6 I		Bo W 175 T 30/Be 175/14/3 A	0,6-0,7	1,7-2,1	7000-12000	0,9±0,05	0,40	44-50	400-530	0,22							

Merk en model	carburator										Carburatortest					brandstofpomp		brandstofinspuiting								
	merk en type So = Solex St = Stromberg We = Weber ze = Zenith Ro = Rochester	aantal	venturi	hoofdsproeier	compensatiesproeier (remlucht)	stationair benzinesproeier	stationair luchtsproeier	stationair luchtsproeier	acceleratie pomp pomp pomp	Acceleratie pomp opbrengst per 10 slagen in cm³	startsproeier of vorternaaldoorlaat diameter	vorternaal afdekkingsvlak tot vlotter (mm)	Inhoud vorterkamer (just afgesteld) in cm³	Verbruik per carburator onbelast ±10%			Luchtdoorstromings waarde (pollux)		merk en type APG = Pierburg Ba = Bosch Pb = Pierburg So = Solex	pompdruk kg/cm² bij omw./min.		merk en type		inspuitdruk kg/cm² bij omw./min.	V = 1200, 0 = na BOP	
														Stationair l/uur	Bij 1500 omw./min. l/uur	Bij 3000 omw./min. l/uur	Bij 5000 omw./min. l/uur	Stationair toerental 1 trap 2 trap				Stationair versilver	inspuitpomp			
Mercedes-Benz 200 D (123.120)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,25 ●	16-17	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 M 13	min. 0,8/3000	Bo¹	Bo²	min.100	26²	
200 (123.020)	St 175 CDT	1	-	100³	-	-	-	-	-	-	2,25 ●	16-17	-	-	-	-	-	-	-	APG	0,25-0,35/4	-	-	-	-	-
220 D (123.126)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2±2	2±2	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 M 13	min. 0,8/3000	Bo⁵	Bo⁶	min.100	26²	
240 D (123.123)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0±2	0±2	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 M 13	min. 0,8/3000	Bo⁵	Bo⁶	min.100	26²	
300 D (123.130)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo FP/K 22 MW 3	min. 0,8/3000	Bo⁷	Bo⁶	min.100	26²	
230 (126.023)	St 175 CDT	1	-	100³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	APG	0,25-0,35/4	-	-	-	-	-
250 (123.026)	So 4 A1	1	-	95⁵	-	45	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	APG	0,25-0,35/4	-	-	-	-	-
280 (123.030)	So 4 A1	1	-	95⁵	-	-	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	APG	0,25-0,35/4	-	-	-	-	-
280 E (123.033)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,5/12 Volt⁹	Bo	Bo	3-4	20	
280 S (116.020)	So 4 A1	1	10	95	10	10	110	-	-	8,5-11,5	1,5	3-4¹¹	50	1,65	3,00	6,00	12,00	-	-	APG	2,0¹²	-	-	-	-	-
280 SE (116.024, 116.025)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	2,0¹²	Bo¹³	Bo	2,0	14	
280 SL (107.042)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	2,0¹²	Bo¹³	Bo	2,0	14	
350 SE (116.028, 116.029) 350 SL/SLC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	2,0¹²	Bo¹³	Bo	2,0	14	
450 SE (116.032) 450 SL (107.044)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	2,0¹²	Bo¹³	Bo	2,0	14	
450 SEL (116.036)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6/12 Volt⁹	Bo¹³	Bo	3,0-4,0	-	
600 (100.012)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo	-	Bo¹⁵	-	-	-	
Opel Kadett-C 1.0 I	10*	So 30 PDSI	1	24	x 127,5	90	47,5	-	-	6-8	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,60	0,95	2,20	4,80	X 340	N 320	mech.	22-26 kPa/1950	-	-	-	-	-
Kadett-C 1.2 I, City L	12*	So 30 PDSI	1	26	x 127,5	85	47,5	-	-	8-9	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,65	1,00	2,50	5,00	X 340	N 325	mech.	22-26 kPa/1950	-	-	-	-	-
Kadett-C; Ascona-B; Manta-B	12 S*	So 35 PDSI	1	26	x 127,5	80	47,5	-	-	8	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,65	1,00	2,50	5,00	X 320	N 345	mech.	22-26 kPa/1950	-	-	-	-	-
Ascona-B; Manta-B 1.6 I	16*	So 35 PDSI	1	26	x 127,5	80	50	-	-	7	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,75	1,20	2,70	5,60	-	N 350	mech.	22-26 kPa/1950	-	-	-	-	-
Ascona-B; Manta-B 1.6 I	16 S*	So 32 DIDTA-4	1	26/26	x 135/x 145	140/125	50	-	-	6,9	2,0 ●	7,3¹⁶	42	0,80	1,60	3,30	6,70	Y 215	N 240/N 90	mech.	22-26 kPa/1950	-	-	-	-	-
Ascona-B; Manta-B 1.9 I	19 S*	Ze 35/40 INAT	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	22-26 kPa/1950	-	-	-	-	-
Ascona-B; Manta-B; B GT/E; Kadett C GT/E19 E*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	elektr.	3-4,5¹²	Bo¹³	Bo²	2,0⁹	17	
Rekord-D 1.7 I	17*	So 35 PDSI	1	26	x 127,5	80	50	-	-	7-9	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,80	1,60	3,30	6,50	X 320	N 350	mech.	24-28 kPa/3000	-	-	-	-	-
Rekord-D 1.7 I	19*	So 35 PDSI	1	28	x 135	80	50	-	-	7-9	1,75 ●	7,3¹⁶	48	0,90	1,80	3,50	7,20	X 320	N 350	mech.	24-28 kPa/3000	-	-	-	-	-
Rekord-D 1.9 I	19 SH*	Ze 35/40 INAT	1	26/32	x 127,5/165	120/130	45	-	-	4-6	2,0 ●	8,5¹⁶	92	1,10	2,00	4,40	8,70	-	-	mech.	24-28 kPa/3000	-	-	-	-	-
Rekord-D 2.0 I	20 S*	Ze 35/40 INAT	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	24-28 kPa/3000	-	-	-	-	-
Commodore-B 2.5 I	25 S*	Ze 35/40 INAT	1	26/32	x 135/x 160	130/135	45	-	-	7-10	2,0 ●	8,5¹⁶	92	1,30	2,50	5,00	9,50	-	-	mech.	27 kPa/1500	-	-	-	-	-
Commodore-B GS	28 HC*	Ze 35/40 INAT	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	27 kPa/1500	-	-	-	-	-
Commodore-B GS	28 EC*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	elektr.	300-450 kPa	-	-	-	-	-
Admiral-B; Diplomat-B	28 S*	DVG Ze 35/40 INAT	1	-	x 135/x 165	130/110	45	-	-	8,5-11,5	2,0 ●	8,5¹⁶	92	1,35	2,60	5,50	10,00	-	-	mech.	27 kPa/1500	-	-	-	-	-
Admiral-B; Diplomat-B	28 H*	DVG Ze 35/40 INAT	2	-	x 117,5/125	120/115	45	-	-	7-10	2,0 ●	8,5¹⁶	92	0,80	2,25	2,60	5,50	-	-	mech.	27 kPa/1500	-	-	-	-	-
Admiral-B; Diplomat-B	28 E*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	elektr.	300-450 kPa	Bo¹³	-	2,0⁹	-	-
Diplomat 5.4*	54 S*	Ro 4M 7029202	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	53-63 kPa/1800	-	-	-	-	-
Rekord 21 D Diesel	21 D*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mech.	90 kPa/4000	Bo	Bo	125	-	-
Porsche 924	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo	2,5-3,5	20	
911	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo	3-4	20	
Carrera	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo	3-4	20	
Turbo	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo	3-4	20	
VW Polo	-	So 31 PICT	1	23	x 115	110 Z	50	100	-	7,5-10,5	1,5 ●	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,10-0,20	-	-	-	-	-
Golf / Scirocco 1.1 I	-	So 34 PICT-5	1	24,5	x 120	145 Z	50	90	-	10,5-13,5	1,5 ●	0,5¹⁸	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,10-0,20	-	-	-	-	-
Golf / Scirocco 1.6 I	-	So 34 PICT	1	27	x 142,5	115	52,5	140	-	11	1,5 ●	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,15-0,25	-	-	-	-	-
Golf GTI	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bo elektr.	5,2-5,6	Bo¹⁹	Bo	3-4	20	
Passat 1.3 I	-	So 30/35 PDSIT	1	27	x 137,5	110	50	180	-	7,5-10,5	1,75 ●	13-15	52	0,80	1,30	3,10	5,00	-	N 320	Pb mech.	0,15-0,25	-	-	-	-	-
Passat 1.6 I	-	So 35 PDSIT	1	27	x 142,5	110	52,5	150	-	7,5-10,5	1,5 ●	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,15-0,25	-	-	-	-	-
Passat TS 1.6 I	-	So 2 B2	1	24/28	y 117,5/125	135/92,5	52,5/40	135/125	-	7,5-10,5	2,0/2,0 ●	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,15-0,25	-	-	-	-	-
Scirocco 1.6 I 85 PS	-	So 2 B2	1	24/28	y 117,5/125	135/92,5	52,5/40	135/125	-	7,5-10,5	2,0/2,0 ●	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,15-0,25	-	-	-	-	-
1200, 1200 L 1.2 I	-	So 30 PICT-3	1	24	x 112,5	170	55	150	-	11-14	1,5 ●	8,5¹⁶	82	0,65	1,60	3,10	7,50	-	N 285	mech.	0,25/3800	-	-	-	-	-
1303 1.6 I	-	So 34 PICT-3	1	26	x 130	80 Z	55	120	-	13-16	1,5 ●	8,5¹⁶	82	0,80	1,30	3,60	7,50	-	N 340	mech.	0,25/3800	-	-	-	-	-
Transporter, Bus, Kombi	-	So 34 PDSIT	2	26	x 132,5	160	52,5	130	-	-	1,5 ●	-	-	-	-	-	-	-	-	Pb mech.	0,35/3800	-	-	-	-	-
181	-	So 34 PICT-3	1	26	x 127,5	75 Z	55	147,5	-	13-16	1,5 ●	8,5¹⁶	82	0,80	1,30	3,00	7,50	-	-	Pb mech.	0,25/3400	-	-	-	-	-

1 PES 4 M 50 C 320 RS 14
2 DNO SD 1510
3 Naaldsproeier
4 Bij starttoerental
5 Typ PES 4 M 55 C 320 RS 47

6 DNO SD 220
7 PES 5 MW 55/320 RS 3
8 1e trap
9 Systeemdruk
10 Vaste boring

11 Bovenkant vlotter tot 3-4 mm onder
vlotterdekselafichtingsvlak
12 Opvoerdruk bij ingeschakelde ontsteking en
stilstaande motor
13 Jetronic

14 Slag van het inspuitsventielanker = 0,15 mm;
bewegingstijd 0,001 sec; openingstijd 0,002-0,01
sec
15 Typ PES 8 KL 75/120 L 17 W
16 Vlottergewicht

17 Inspuitduur = 2 tot 10 ms
18 Dikte vlotternaaldpakking
19 Mechanische inspuiting Bosch K-Jetronic
20 Constante inspuiting

* Motortype

Merk en model		electrische uitrusting															regelaar	
		batterij		startmotor				dynamo										
		onbelaste meting		belaste meting		A = wisselstroomdyn. L = gelijkstroomdyn.												
spanning (V)	capaciteit (Ah)	merk en type	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel of vermogen (Nm) (PK)	merke en type Bo = Bosch DR = Delco Remy Mo = Motorola	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	Stator weerstand (Ω)	Rotor weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgegeven spanning (V/A)			
Mercedes-Benz 200 D (123.120)																		
12	88	Bosch IF 12 V 2,5 PS	65-95	11,5	6500-8500	700-880	4,5	-	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
200 (123.020)	12	55	Bosch GF 12 V 1 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
220 D (123.126)	12	88	Bosch IF 12 V 2,5 PS	65-95	11,5	6500-8500	700-880	4,5	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
240 D (123.123)	12	88	Bosch IF 12 V 2,5 PS	65-95	11,5	6500-8500	700-880	4,5	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
300 D (123.130)	12	88	Bosch IF 12 V 2,5 PS	65-95	11,5	6500-8500	700-880	4,5	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
230 (126.023)	12	55/56	Bosch GF 12 V 1 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,26	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
250 (123.026)	12	55/66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
280 (123.030)	12	66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
280 E (123.033)	12	66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	3,4	-	13,7-14,5/5-7			
280 S (116.020)	12	55/66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-70	11,5	10000	290-330	9,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,7-14,5/5-7 ¹			
280 SE (116.024, 116.025)	12	55/66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-70	11,5	10000	290-330	9,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,7-14,5/5-7 ¹			
280 SL (107.042)	12	55/66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-70	11,5	10000	290-330	9,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,7-14,5/5-7 ¹			
350 SE (116.028, 116.029) 350 SL/SLC	12	66	Bosch GF 12 V 1 kW	50-70	11,5	10000	290-330	9,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,7-14,5/5-7 ¹			
450 SE (116.032) 450 SL (107.044)	12	66/88	Bosch GF 12 V 1 kW	50-70	11,5	10000	290-330	9,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,9-14,8/44-46 ¹			
450 SEL (116.036)	12	88	Bosch GB 12 V 1,4 PS	50-80	11,5	8000-10000	430-520	5,5	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,9-14,8/44-46 ¹			
600 (100.012)	12	88	Bosch	60-90	11,5	5000-7000	300-360	9,0	Bo N1	A 75/14	-	-	-	13,7-14,8	-			
Opel Kadett-C 1,0 I																		
10*	12	36	Bosch AL od. Delco Remy	25-45	11,5	8000-9500	270-310	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Kadett-C 1,2 I, City L	12*	36	Bosch AL od. Delco Remy	25-45	11,5	8000-9500	270-310	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Kadett-C; Ascona-B; Manta-B	12 S*	36	Bosch AL od. Delco Remy	25-45	11,5	8000-9500	270-310	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Ascona-B; Manta-B 1,6 I	16*	12	Bosch EF	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Ascona-B; Manta-B 1,6 I	16 S*	12	Bosch EF	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Ascona-B; Manta-B 1,9 I	19 S*	12	Bosch EF	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Ascona-B; Manta-B; B GT/E; Kadett C GT/E19 E*	12	44	Bosch EF	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Rekord-D 1,7 I	17*	12	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Rekord-D 1,7 I	19*	12	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Rekord-D 1,9 I	19 SH*	12	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Rekord-D 2,0 I	20 S*	12	Bosch EF od. Delco Remy	45	12	6400-7000	280-320	7,0	Bo K1/DR	A 45/14	G 6000	0,14	3,4±10%	-	13,8/22,5			
Commodore-B 2,5 I	25 S*	12	Bosch GF od. Delco R.144	-	-	-	300-350	7,0	Bo K1/DR	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Commodore-B GS	28 HC*	12	Bosch GF od. Delco R.144	-	-	-	300-350	7,0	Bo K1/DR	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Commodore-B GS	28 EC*	12	Bosch GF od. Delco R.144	-	-	-	300-350	7,0	Bo K1/DR	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Admiral-B; Diplomat-B	28 S*	12	Bosch GF	-	-	-	300-350	7,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Admiral-B; Diplomat-B	28 H*	12	Bosch GF	-	-	-	300-350	7,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Admiral-B; Diplomat-B	28 E*	12	Bosch GF	-	-	-	300-350	7,0	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Diplomat 5,4*	54 S*	12	Delco Remy	-	-	-	270-310	7,0	DR	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8-14,5			
Rekord 21 D Diesel	21 D*	12	Bo JF 2,5 PS	-	-	-	-	-	Bo K1	A 55/14	G 6000	0,14	4,0	-	13,8/22,5			
Porsche 924																		
12	45	Bo	45	11,5	7100	200/1250/min.	-	0,8 PS	-	A 75/14	G 6000	-	-	-	14,2±0,2			
911	12	66	Bo	45	11,5	7100	200/1250/min.	-	-	A	G	-	-	-	14,2±0,2			
Carrera	12	66	Bo GB 12/1,5 PS	-	-	-	-	-	-	A	G	-	-	-	14,2±0,2			
Turbo	12	66	-	-	-	-	-	-	Bo	A	G	-	-	-	14,2±0,2			
VW Polo																		
12	36	Bosch	-	-	-	-	-	-	Bo K1	A 35/14	M 2500-3000	0,25	3,4±10%	-	12,5-14,5/25			
Golf / Scirocco 1,1 I	12	36	Bosch	40	11,5	8000	200	9,0	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,25+10%	3,4±10%	-	13,8-14,5/35			
Golf / Scirocco 1,6 I	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	Bo/Mo	A 35/14	M 2500-3000	-	-	-	13,8-14,5/35			
Golf GTI	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	Bo	A 55/14	G 6000	0,14	4,0±10%	-	13,8-14,5/35			
Passat 1,3 I	12	36	Bosch EF	54	11,4	-	230	9,6	Bo K1	A 35/14	G 6000	0,25+10%	4,0±10%	-	13,8-14,5/35			
Passat 1,6 I	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	Bo/Mo	A 35/14	M 2500-3000	0,25	3,4±10%	-	13,8-14,5/35			
Passat TS 1,6 I	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	Bo/Mo	A 35/14	M 2500-3000	0,25	3,4±10%	-	13,8-14,5/35			
Scirocco 1,6 I 85 PS	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	Bo/Mo	A 35/14	M 2500-3000	0,25	3,4±10%	-	13,8-14,5/35			
1200, 1200 L 1,2 I	6	66	-	50-70	5,5	5400	250-290	4,5	Bo	L	G 2200	-	-	13,5-14,5	12,8-13,8/25			
1303 1,6 I	12	36	-	35-45	12	7400-9100	170-205	9,0	Bo/K1	A 47/14 ²	G 6000	0,13±10%	4±10%	-	13,8-14,5/45			
Transporter, Bus, Kombi	12	36	Bosch	-	-	-	-	-	Bo	A 55/14	G 6000	0,14	4±10%	-	13,8-14,5/45			
181	12	36	-	35-45	12	7400-9100	170-205	9,0	Bo	L 30/14	G 2000	-	-	13,5-14,5	12,8-13,8/45			

1 Bij 4000 omw/min van de dynamo

2 Of Bosch KI A 55/14

Merk en model	vulhoeveelheid in liters						koeling			wielstanden B = belaste wagen L = onbelaste wagen					banden		remmen		remvervalsing		
	metrolie m = met filter o = zonder filter	versnellingsbak	automatische bak	voorasolie	achterasolie	brandstof tank N = normale benzine S = superbenzine	koelelsteeminhoud m = met kachel o = zonder kachel	overdruk in het koelelsteem (kP/cm²)	thermostaat opent bij (°C)	naaspoor (caster)	wielvlucht (camber)	toespoor (toein) (mm)	dwaarselling fuseeën (KPI)	sporing in de bocht meethoek 20°		bandenmaat	bandenspanning kP/cm²			toegelaste max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.)	
														binnenwiel	buitenwiel		voor	achter		voor	achter
Mercedes-Benz 200 D (123.120)	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	10,2 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
200 (123.020)	5,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 S	9,5 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
220 D (123.126)	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	10,6 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
240 D (123.123)	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	9,6 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
300 D (123.130)	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 D	11,0 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
230 (126.023)	6,5 m	1,6	4,8	-	1,0	65 S	9,7 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
250 (123.026)	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	65 S	10,3 m	1,0	80	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	175 SR 114	2,0	2,2	11,6	94	0,5
280 (123.030)	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	80 S	10,3 m	1,0	87	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	195/70 HR 14	2,0	2,2	11,6	94	0,5
280 E (123.033)	6,5 m	1,6	5,3	-	1,0	80	10,3 m	1,0	87	L 8°15' ±30'	L 0° ±10° 1	L 3±1° 1	-	20°	19°15' ±40'	195/70 HR 14	2,0	2,2	11,6	94	0,5
280 S (116.020)	7,5 m	1,6	5,3/6,6	2,52	1,0	96 S	11,0 m	1,0	87	L 9°45' ±30'	L 0° 10' ±10° 3	L 3±1° 3	-	20°	19°10' ±40'	185 HR 14	2,1	2,3	21	94	0,6
280 SE (116.024, 116.025)	7,5 m	1,6	5,3/6,6	2,52	1,0	96 S	11,0 m	1,0	87	L 9°45' ±30'	L 0° 10' ±10° 4	L 3±1° 4	-	20°	19°10' ±40'	185 HR 14	2,1	2,3	21	94	0,6
280 SL (107.042)	7,5 m	1,6	5,3/6,6	2,52	1,0	90 S	12,3 m	1,0	87	L 9°45' ±30'	L 0° 10' ±10° 4	L 3±1° 4	-	20°	19°10' ±40'	185 HR 14	2,2	2,5	21	94	0,5
350 SE (116.028, 116.029) 350 SL/SLC	8,5 m	1,8	6,9/7,9	-	1,3	96 S	15 m	1,0	75	L 9°45' ±30'	L 0° 10' ±10° 4	L 3±1° 4	-	20°	19°10' ±40'	205/70 HR 14	2,3	2,5	21	94	0,5
450 SE (116.032) 450 SL (107.044)	8,5 m	-	7,9/8,9	-	1,3	96 S	15 m	1,0	75	L 3°15' ±20'	L 0°10' ±10° 3	L 3±1° 3	-	20°	19°10' ±40'	205/70 VR 14	2,3	2,5	21	94	0,5
450 SEL (116.036)	11,0 m	-	7,9/8,9	-	1,3	96 S	16 m	1,0	87	L 9°30' ±30'	L 0°10' ±10° 3	L 3±1	-	20°	19°10' ±40'	215/70 VR 14	2,2	2,2	21	94	0,5
600 (100.012)	8,0 m	1,4	7,75/8,75	-	3,25	112 S	23 m	1,0	79 S/87W	L 2°±30'	L 0°±10° 5	L 6±1° 5	6°30' ±10'	19°±40'	9,00 H 15/225 HR 15	1,9-2,4	2,1-2,6	19	15	0,5	
Opel Kadett-C 1.0 I	2,75 m	0,6	-	-	0,64	43 N	4,9 m	73-87 kPa	87	5°30' ±P/°30' 7	0°±0°30' / -1°9°	1-3 ¹¹	8°	20°	19°±45'	155 SR 13	1,4-1,6	1,7-2,4	10,0	201,0	0,4
Kadett-C 1.2 I, City L	12*	2,75 m	0,6	-	0,64	43 N	4,6 m	73-87 kPa	87	5°30' ±P/°30' 7	0°±0°30' / -1°9°	1-3 ¹¹	8°	20°	19°±45'	155 SR 13	1,4-1,6	1,7-2,4	10,0	201,0	0,4
Kadett-C; Ascona-B; Manta-B	12 S*	2,75 m	0,6	2,3 ¹³	0,64	43 N	4,6 m ¹⁵	73-87 kPa	87	5°30' ±P/°30' 7 ¹⁵	0°±0°30' / -1°9° ¹⁵	1-3 ¹¹ 19	8°	20°	19°±45'	155 SR 13 ²⁰	1,4-1,6 ²⁰	1,7-2,4 ²⁰	10,0	201,0	0,4
Ascona-B; Manta-B 1.6 I	16*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	0,64 ¹⁴	50 N	6,5 m ¹⁶	102-115 kPa	87	4°30' ±P/°30'	-10° ±0°30' 1°	3-5	8°	20°	19°10' 18	165 SR 13	1,7-2,0	1,7-2,2	10,0	230,8 ⁴⁰	0,4
Ascona-B; Manta-B 1.6 I	16 S*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	0,64	50 S	6,5 m ¹⁶	102-115 kPa	87	4°30' ±P/°30'	-10° ±0°30' 1°	3-5	8°	20°	19°10' 18	165 SR 13	1,7-2,0	1,7-2,2	10,0	230,8	0,4
Ascona-B; Manta-B 1.9 I	19 S*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	1,1	50 S	6,1 m ¹⁷	102-115 kPa	87	4°30' ±P/°30'	-10° ±0°30' 1°	3-5	8°	20°	19°10' 18	165 SR 13	1,7-2,0	1,7-2,2	10,0	230,8	0,4
Ascona-B; Manta-B; B GT/E; Kadett C GT/E19 E*	19 S*	3,8 m	1,1 ¹⁶	2,3 ¹³	1,1	43 S	6,8 m	102-115 kPa	80	5°30' ±P/°30' 8	-0°30' ±0°30' / -1°10	1-3 ¹¹	8°30' 22	20°	19°±45'	175/70 HR 13 ²¹	1,7-1,9 ²¹	1,7-2,2 ²¹	12,7	246	0,4
Rekord-D 1.7 I	17*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	1,2	69 N	6,5 m ¹⁶	102-115 kPa	87	1°20' ±1°23	-0°30' ±30'	1,5-4,5 ²⁴	8°	20°	19°	175 SR 14	1,8-2,0	1,8-3,2	10,0	230,8	0,37
Rekord-D 1.7 I	19*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	1,2	69 N	7,2 m	102-115 kPa	87	1°20' ±1°23	-0°30' ±30'	1,5-4,5 ²⁴	8°	20°	19°	175 SR 14	1,8-2,0	1,8-3,2	10,0	230,8	0,37
Rekord-D 1.9 I	19 SH*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	1,2	69 S	7,2 m	102-115 kPa	87	1°20' ±1°23	-0°30' ±30'	1,5-4,5 ²⁴	8°	20°	19°	175 SR 14	1,8-2,0	1,8-3,2	10,0	230,8	0,37
Rekord-D 2.0 I	20 S*	3,8 m	1,1	2,3 ¹³	1,2	69 S	7,0 m	102-115 kPa	87	1°20' ±1°23	-0°30' ±30'	1,5-4,5 ²⁴	8°	20°	19°	175 SR 14 ²⁶	1,8-2,0	1,8-3,2	10,0	230,8	0,37
Commodore-B 2.5 I	25 S*	5,5 m	1,1	2,3 ¹³	1,4	69 S	9,6 m ²⁷	102-115 kPa	87	2°20' ±1°	-0°30' ±0°30'	1,5-4,5	8°	20°	19°	175 HR 14	1,8-2,2	1,8-2,4	11,7	230,8	0,46
Commodore-B GS	28 HC*	5,5 m	1,1	2,3 ¹³	1,4	69 S	9,6 m ²⁷	102-115 kPa	87	2°20' ±1°	-0°30' ±0°30'	1,5-4,5	8°	20°	19°	175 HR 14	1,8-2,2	1,8-2,4	11,7	230,8	0,46
Commodore-B GS	28 EC*	5,5 m	1,1	2,4 ¹³	1,4	69 S	9,6 m ²⁷	102-115 kPa	80	2°20' ±1°	-0°30' ±0°30'	1,5-4,5	8°	20°	19°	175 HR 14	1,8-2,2	1,8-2,4	11,7	230,8	0,46
Admiral-B; Diplomat-B	28 S*	4,5 m	1,1	2,4 ¹³	1,3	80 S	8,5 m	102-115 kPa	87	2°15' ±30' 28	+15° ±30'	5-7 ²⁹	6°15'	20°	19°30' ±45'	195 HR 14	1,8-2,0	2,1-2,3	11,7	256,0	0,46
Admiral-B; Diplomat-B	28 H*	4,5 m	1,1	2,4 ¹³	1,3	80 S	8,5 m	102-115 kPa	87	2°15' ±30' 28	+15° ±30'	5-7 ²⁹	6°15'	20°	19°30' ±45'	195 HR 14	1,8-2,0	2,1-2,3	11,7	256,0	0,46
Admiral-B; Diplomat-B	28 E*	4,5 m	1,1	2,4 ¹³	1,3	80 S	8,5 m	102-115 kPa	80	2°15' ±30' 28	+15° ±30'	5-7 ²⁹	6°15'	20°	19°30' ±45'	195 HR 14	1,8-2,0	2,1-2,3	21,0	210/160,8 ³⁹	0,46
Diplomat 5.4*	54 S*	5,4 m	-	4,2 ¹³	1,7	80 S	13,7 m	102-115 kPa	82	2°15' ±30' 28	+15° ±30'	5-7 ²⁹	6°15'	20°	19°30' ±45'	195 HR 14	2,1-2,5	2,4-2,7	21,0	210/160,8 ³⁹	0,46
Rekord 21 D Diesel	21 D*	5,5 m	1,1	2,3 ¹³	1,2	69 D	11,5 m	93-107 kPa	80	2°20' ±1°25	-0°30' ±30'	1,5-4,5 ²⁴	8°	20°	19°	175 SR 14	2,0	2,0-3,2	10,0	230,8	0,37
Porsche 924	4,0 m	2,6 ³²	-	-	-	66 S	7,0 m	0,9-1,15	78-82	2°45' ±30'	-20° ±10'	0°±5'	-	20°	-	165 HR 14/185/70 HR 14	2,0	2,0	12,0	231,0	0,40
911	13 m	3,0 ³²	2,5	-	-	80 N	-	-	-	L 6°5' ±15'	L 0°±10° 12	0°12	10° 55'	20°	19° 30'	185/70 VR 15	2,0	2,4	18,6	186	2x0,20
Carrera	13 o	3,0 ³²	8,5	-	-	80 N	-	-	-	L 6°5' ±15'	L 0°±10° 12	0°12	10° 55'	20°	19° 30'	185/70 VR 15	2,0	2,4	18,6	186	2x0,20
Turbo	13 o	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20°-19°30'	215/-235/60 VR 15	-	-	-	-	-
VW Polo	3,5 m	2,0 ³²	-	-	-	36 S	6,5 m	0,9-1,15	78-82	L 2°20' ±30'	L +20° ±30' 31	L 0°±10° 31	-	20	-40° ±20° 30	135SR13/155/70SR13	1,7-1,8	1,9-2,0	7,0	181	0,40
Golf / Scirocco 1.1 I	3,5 m	2,0 ³²	-	-	-	45 N	6,2 m	0,9-1,15	85	L +2°±30'	L +30° ±30' 33	L -10° ±15' 33	-	20	-1°30' ±30° 30	5,95/145-13/615/155-13	1,8	1,8	230,6/11-0,2	180,5/200,5	0,40
Golf / Scirocco 1.6 I	3,5 m	1,25	6,0	-	-	42 N	4,5 m	0,9-1,15	78-82	L +2°±30'	L +30° ±30' 33	L -10° ±15' 33	-	20	-1°30' ±30° 30	155 SR 13	1,8	1,8	10,5	181	0,40
Golf GTI	3,5 m	1,25	-	-																	

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

2 5 bak = 2,5 l

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