
Omrekentabel

Inches in millimeters

Fransé

Omrekentabel zie ommezijde

Omreken tabel van Inches (decimaal) in millimeters

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

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

Omreken tabel van millimeters in inches

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

Merk en model	motorgegevens								kleppen										afstelling							
	Motor Type B = Benzinemotor R = dieselmotor 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.)		Kleppening (mm.) K = koud, W = warm		Inlaatspel tijdens het controleren van kleppening	Inlaatklep opent (°) v = voor, n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- metje... uitvoering van het afstelmetje	Statisch onstekings- tijdstip (v = voor, n = na B.D.P.)	Ontstekings-tijdstip met een afstelamp (° bij omw./min.) v = voor n = na B.D.P.	Plaats van het afstel- metje... uitvoering van het afstelmetje	Stationair toerental v/d motor	CO gehalte bij stationair toerental (Vol.-%)	Max. spruitstuk vacuum bij stationair toerental (mmHg)			
									inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat	inlaat	uitlaat												
Alpine Berlinette 1300	R 810-05	4	73	77	1,289	D 68/6000	9,5	13±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15	K 0,20	0,12	22° v	SR<	0°±1° v	34-38° v/4500 ¹⁷	SR/KP<	800±50	2,5±0,5	-			
Berlinette 1600 SX	R 843-05	4	79	84	1,647	D 95/6000	9,25	12,5±0,5/A	45	45	8,0	8,0	K 0,25	K 0,35	0,20	24° v	ST>	10°±1° v	28-32° v/5000 ¹⁷	SR I	750±50	2,5±0,5	-			
A 310	R 843-06	4	79	84	1,647	D 95/6000	9,25	12,5±0,5/A	45	45	8,0	8,0	K 0,25	K 0,35	0,20	24° v	ST>	10°±1° v	28-32° v/5000 ¹⁷	SR I	750±50	2,5±0,5	-			
A 310 Injection SI*	R 844-12	4	78	84	1,605	D 127/6450	10,25	12-13/A	45	45	8,0	8,0	K 0,25	K 0,35	0,20	24° v	ST>	8°±1° v	12-16° v/4660	SR	950	2,5±0,5	-			
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial; AZU	B A 79/1	2	68,5	59	0,435	D 24/6750	8,5	-	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	2°05' v	ST<	12° v	26° v/2400	SR O ₂	800±50	1,8-2,5	-			
2 CV 6, Méhari, AK 400	B M 28/1	2	74	70	0,602	D 26/5500	8,5	-	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	0°05' v	ST<	8° v	22° v/2400	SR O ₂	800±50	1,8-2,5	-			
Dyane 6, Dyane 6 Méhari	B M 28	2	74	70	0,602	D 32/5750	9,0	-	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	0°05' v	ST<	8° v	22° v/2400	SR O ₂	800±50	1,8-2,5	-			
Ami 8, Ami Spécial	B G 10	4	74	59	1,015	D 53,5/6500	9,0	-	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	2v±1°30' v	KR-ZR	10° v	33° v/2500 ¹⁷	SR O ₂	925±25	2-3,5	-			
GS Spécial, CSX	B G 10	4	74	59	1,015	D 55/6500	9,0	-	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	2v±1°30' v	KR-ZR	10° v	33° v/2500 ¹⁷	SR O ₂	925±25	2-3,5	-			
GS 1220 Club, Pallas	B	4	77	65,5	1,222	D 60/5750	8,2	-	30	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	4°10' v	KR-ZR	10° v	33° v/2500 ¹⁷	SR O ₂	925±25	2-3,5	-			
GSX 2	G 12/619	4	77	65,5	1,222	D 64/5750	8,7	-	45	45	8-0,020	8,5-0,036	K 0,20	K 0,20	1,0	5°30' v	KR-ZR	10° v	33° v/2500 ¹⁷	SR O ₂	925±25	2-3,5	-			
CX 2000; Break	R M 20/616	4	86	85,5	1,985	D 102/5500	9,0	-	30	45	7,95±0,015	8,95-0,015	K 0,15	K 0,20	1,10	0°30' v	ST!	10° v	10±1° v/850-900	SR Z	850-900	1,8-3,6	-			
CX 2200	R M 22/617	4	90	85,5	2,175	D 110/5500	9,0	-	30	45	7,95±0,015	8,95-0,015	K 0,15	K 0,20	1,10	0°30' v	ST!	10° v	10±1° v/850-900	SR Z	850-900	1,8-3,6	-			
CX 2200 Diesel; Break	M 22/621	4	90	85,5	2,175	D 66/4500	22,25	-	45	45	7,96-7,975	8,94-8,995	K 0,15	K 0,20	1,0	2°52' v	ST!	-	-	-	-	800-900	-	-		
CX Prestige	M 23/623	4	93,5	85,5	2,347	D 115/5750	8,75	-	30	45	7,95±0,015	8,95-0,015	K 0,15	K 0,20	1,10	0°30' v	ST!	10° v	10±1° v/850-900	SR Z	850-900	1,8-3,6	-			
Matra-Simca Bagheera 7 CV	Q Simca	4	76,7	70	1,294	D 84/6000	9,5	12-13/A	44 1/2°	44 1/2°	7,95-7,99	7,950-7,96	K 0,25 ¹²	K 0,30 ¹³	0,51	25° v	ST<	4° v	4° v/1000-1400	SR/KG	950	1-1,6	-			
Bagheera 8 CV	Q Simca	4	76,7	78	1,442	D 90/5800	9,5	12-13/A	44 1/2°	44 1/2°	7,95-7,99	7,950-7,96	K 0,25 ¹²	K 0,30 ¹³	0,51	25° v	ST<	4° v	4° v/1000-1400	SR/KG	950	1-1,6	-			
Peugeot 104; 104 Coupé	Q XV 3	4	70	62	0,954	D 46/6000	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	2±3° n	ST+K ⊖	5° v	5° v/800	SR/KG S	900	2-2,5	-			
104 ZS	Q XV 3 S	4	72	69	1,124	D 66/6200	9,2	11-12/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	5°20' v	ST+K ⊖	5° v	5° v/800	SR/KG S	900	2-2,5	-			
204; 204 Break	Q XK 5	4	78	59	1,127	D 59/6250	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,70	4°30' n	ST+K ⊖	8° v	8° v/800	SR/KG S	900	2-2,5	-			
204 Diesel	Q XL 4 D	4	78	71	1,357	D 45/5000	23,3	40-45/300	30	45	8,0	8,0	K 0,15	K 0,30	0,8	5°34' v	ST+K	-	-	-	700+50	4,5	-			
304 Berline, 304 Break	Q XL 5	4	78	67,5	1,290	D 65/6000	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,7	6° v	ST+K ⊖	8° v	8° v/800	KG S	900	4,5	-			
304 S Coupé/Cabriolet	Q XL S	4	78	67,5	1,290	D 74,5/6200	8,8	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,7	6° v	ST+K	8° v	8° v/800	KG S	900	4,5	-			
404 Diesel	R XD 88	4	88	80	1,948	D 51/4500	21,8	40-45/300	45	45	8,5	8,5	K 0,15	K 0,30	0,9	0°	ST	-	-	-	-	-	-	-		
504 L	R XM 7	4	84	81	1,796	S 87,5/5300	7,5	10-11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,7	2°	ST+K	10° v	10° v/800	KG IS	900	2,5-3,5	-			
504 L Diesel	R XD 88	4	88	80	1,948	D 56/4500	21,8	40-45/300	45	45	8,5	8,5	K 0,15	K 0,30	0,9	0°	ST	-	-	-	-	-	-	-		
504 Berline GL	R XN 1	4	88	81	1,971	D 93/5200	8,35	10,5-12/A	30	45	8	8	K 0,10	K 0,25	-	-	ST+K	8° v	8° v/800	KG	900	2,5-3,5	-			
504 Injection Benzin	R XN 2	4	88	81	1,971	D 104/5200	8,35	10,5-12/A	30	45	8	8	K 0,10	K 0,25	-	-	ST+K	8° v	8° v/800	KG	900	1,5-2,5	-			
504 Berline Diesel GL	R XD 90	4	90	83	2,112	D 65/4500	22,2	40-45/300	45	45	8,5	8,5	K 0,15	K 0,30	0,9	0°	ST+K I	-	-	-	-	-	-	-		
504 Coupé, Cabriolet	V ZM	6	88	73	2,664	D 136/5750	8,65	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,7	9°/7° v	ST+K I	10° v	10° v/950	KG < I	900	4,5	-			
604	V ZM	6	88	73	2,664	D 136/5750	8,65	11/A	30	45	8,0	8,0	K 0,10	K 0,25	0,7	9°/7° v	ST+K I	10° v	10° v/950	KG < I	900	4,5	-			
Renault 4 (1126; 2109; 2392); 4 Rodéo	R 839-06	4	55,8	80	0,782	D 27/5000	8,5	-	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	0,20	10° v	SR I	4±1° v	18-22° v/5000	SR I	750±25	2,5-3	-			
5 (1220); 5 L (1221) ■	R 839-01	4	55,8	80	0,782	D 36/5000	8,5	-	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	-	20° v	SR I	4±1° v	16-20° v/5000 ⁵	SR I	700±25	2,5-3	-			
5 TL (1222); (2382)	R 689-10	4	65	72	0,956	D 44/5500	9,25/8,3	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	0,20	18° v	SR I	0±1° v	34-38° v/4500 ¹⁷	SR I	700±25	2,5-3,5	-			
4 (1123; 2106; 2391); 6 (1180); 4 Rodéo	R 800-01/05	4	58	80	0,845	D 34/5000	8,0/7,25	-	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	0,20	10° v	SR I	6±1° v	20-30° v/3600	SR I	750±25	2,5-3,5	-			
5 TS (R 1224); 5 GTL (1225)	R 810-25	4	73	77	1,289	D 64/6000 ³	9,5	13±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	0,20	22° v	SR I	30±1° v	34-38° v/4300	SR I	875-725	3,5	-			
5 Alpine (1223)	R 840-25	4	76	77	1,397	D 93/6400	10,0	13±0,5/A	45	45	8,0	8,0	K 0,20	K 0,25	0,20	30° v	SR I	0±1° v	28±1° v/4500	SR I	1050±50	3,5	-			
6 TL (1181); 6 Rodéo	R 688-10	4	70	72	1,108	D 47/5300	9,5	12±0,5/A	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	-	10° v	SR I	6±1° v	34-38° v/4500 ¹⁷	SR I	875-725	2,5-3	-			
12 L (1170); 12 Break (1330); Société (2360)	R 810-02	4	73	77	1,289	D 54/5250	8,5	-	45	45	7,0	7,0	K 0,15 ⁷	K 0,20 ⁸	0,12	22° v	KP<	10±1° v	32-36° v/4500 ¹⁷	KP<	775±25	2,5-3	-			
12 USA	R 847	4	79	84	1,647	D 63/5000	7,5	-	45	45	8,0	8,0	K 0,20	K 0,25	-	21° 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	drijfstang	krukasvoelagers	klein-tijdelijke of nokkenas-lagers	inlaatspruitstuk	uitlaatspruitstuk	krukaspinley	vlieg wiel	motorophanging	bougies	inspuitpomp	inspuitverstuivers	wielbuiten	wielophanging L = langzaam Q = dwarsarm	wiel-lagers RM = wielnaaf- moeren	stuurarm X = spoorstang aan de stuurarm	
Alpine Berlinette 1300	6,5 W	4,5	5,5-6,5	1,5-1,75	1,5	1,5	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	6-8	-	-	-	14,0
Berlinette 1600 SX	7,75-8,25 ⁵	4,5	6,5	-	2,5-3,0	2,5-3,0	6,0 ³	5,0	-	2,5-3,0	-	-	-	-	-	-	17,0
A 310	7,75-8,25 ⁵	4,5	6,5	-	2,5-3,0	2,5-3,0	6,0 ³	5,0	-	2,5-3,0	-	-	-	-	-	-	17,0
A 310 Injection	7,75-8,25 ⁵	4,5	6,5	-	2,5-3,0	2,5-3,0	6,0 ³	5,0	-	2,5-3,0	-	-	-	-	-	-	17,0
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial; AZU	2-2,3	-	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	-	-	-	4-6	L 5,5	RM 40	-	-
2 CV 6, Méhari, AK 400	2-2,3	-	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	-	-	-	4-6	L 5,5	RM 40	-	-
Dyane 6, Dyane 6 Méhari	2-2,3	-	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	-	-	-	4-6	L 5,5	RM 40	-	-
Ami 8, Ami Spécial	2-2,3	-	4,5	2,3	1,9	1,9	5,0	4,5	6,0	-	-	-	4-6	L 5,5	RM 40	-	-
GS Spécial, CSX	2-2,5	-	3,4-4,5	1,7-1,8	1,8	1,5	17-20	6,3-6,8	5,0-6,0	2,0-2,5	-	-	4-6	Q 5,9-6,5	RM 35-40	1,8-2	4,5-5,0 ¹³
GS 1220 Club, Pallas	1,6-2,5	-	3,4-4,5	1,7-1,8	1,8	1,5	17-20	6,3-6,8	5,0-6,0	2,0-2,5	-	-	4-6	Q 5,9-6,5	RM 40	1,8-2	4,5-5,0 ¹³
GSX 2	1,6-2,5	-	3,4-4,5	1,7-1,8	1,8	1,5	17-20	6,3-6,8	5,0-6,0	2,0-2,5	-	-	4-6	Q 5,9-6,5	RM 40	1,8-2	4,5-5,0 ¹³
CX 2000; Break	6-6,5	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8 ¹⁴	-	-	-	9,0 ¹⁷	10 ¹⁷	-	-	-	6-8	-	RM 35-40	-	-
CX 2200	6-6,5	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8 ¹⁴	-	-	-	9,0 ¹⁷	10 ¹⁷	-	-	-	6-8	-	RM 35-40	-	-
CX 2200 Diesel, Break	5,5/10	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8 ¹⁴	-	-	25	9,0 ¹⁷	10 ¹⁷	2,5-3,0 ¹²	3,0	2,0-2,5	6-8	-	RM 35-40	-	-
CX Prestige	6-6,5	6,8-7,5	9-10	2,1-2,8 ¹⁴	-	-	-	9,0 ¹⁷	10	-	-	-	6-8	-	RM 35-40	-	-
Matra-Simca Bagheera 7 CV	7,0	3,75	6,5	4,1,5	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,2 h	3,0	-	-	8,0	Q 0 5,0	RM 32,5	X 3,0	2,5 ¹¹
Bagheera 8 CV	7,5	3,75	6,5	4,1,5	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,2 h	3,0	-	-	8,0	Q 0 5,0	RM 32,5	X 3,0	2,5 ¹¹
Peugeot 104; 104 Coupé	5,25	3,75	3,75	4,7,0	-	1,5	9,0	6,75 ¹⁷	3,5	1,75	-	-	6,0	Q 3,5	RM 25	3,5 ¹¹	1,0
104 ZS	5,25	3,75	3,75	4,7,0	-	1,5	9,0	6,75 ¹⁷	3,5	1,75	-	-	6,0	Q 3,5	RM 25	3,5 ¹¹	1,0
204; 204 Break	5,5	3,75	5,25	4,2,0	-	-	9,0	-	2,0 v/3,25 h	1,75	-	-	6,0	Q 3,5	¹⁰³ /1	3,5	1-1,3
204 Diesel	7,0	4,0	5,25	4,2,0	-	-	11,0	-	3,0 ⁷	3,0 ⁷	1,75	-	6,0	Q 2,75	¹⁰³ /1	3,5 ¹¹	1-1,3
304 Berlinae, 304 Break	5,5	3,75	5,25	4,2,0	-	-	9,0	2,75	2/3,25	1,75	-	-	6,0	Q 3,25	¹⁰³ /1	3,5 ¹¹	1-1,3
304 S Coupé/Cabriolet	5,5	3,75	5,25	4,2,0	-	-	9,0	2,75	2/3,25	1,75	-	-	6,0	Q 3,25	¹⁰³ /1	3,5 ¹¹	1-1,3
404 Diesel	7,0	6,0	10,0	5,0	1,5	1,5	17,0	5,75	4,0	4,5 ⁷	2,0	2,0	6,0	Q 8,0	-	4,0 ¹¹	1-1,3
504 L	8,25	4,0	7,5	1,5	-	-	17,0	6,75	4,0	2,25	-	-	6,0	Q 4,5	¹⁰³ /1	3,25 ¹¹	1-1,3
504 L Diesel	7,0	6,0	10,0	5,0	1,5	1,5	17,0	5,75	4,0	4,5 ⁷	2,0	2,0	6,0	Q 4,5	¹⁰³ /1	3,25 ¹¹	1,5
504 Berlinae GL	2,0/8,25 ⁶	4,0	7,5	1,5	-	-	17,0	6,75	4,0	2,25	-	-	6,0	Q 4,5	¹⁰³ /1	3,25 ¹¹	1,5
504 Injection Benzin	8,25	4,0	7,5	1,5	-	-	17,0	6,75	4,0	2,25	-	-	6,0	Q 4,5	¹⁰³ /1	3,25 ¹¹	1,5
504 Berlinae Diesel GL	7,0	6,0	10,0	5,0	1,5	1,5	17,0	5,75	4,0	4,7 ⁷	2,0	2,0	6,0	Q 4,5	¹⁰³ /1	3,25 ¹¹	1,5
504 Coupé, Cabriolet	2,0+110 ²⁰	4,75	3,0+75 ⁶	4,7-8	1,3	1,75	17,0	4,5	3,5	1,75	-	-	8,5	-	1,0	-	0,15-0,30 ²¹
604	2,0+110 ²⁰	4,75	3,0+75 ⁶	4,7-8	1,3	1,75	17,0	4,5	3,5	1,75	-	-	8,5	-	1,0	-	0,15-0,30 ²¹
Renault 4 (1126; 2109; 2392); 4 Rodéo	6,5 ⁸	3,5	6,0	1,5-1,75	1,5	1,5	-	4,0	-	1,5-2,0	-	-	6,0	Q ¹ 5,5/5,0	RM 12	X 3,5	-
5 (1220); 5 L (1221) ■	6,5 ⁸	3,5	6,0	1,5-1,75	1,5	1,5	-	4,0	-	1,5-2,0	-	-	6,0	Q ¹ 5,5/5,0	RM 12	X 3,5	-
5 TL (1222); (2382)	6,5 ⁸	3,5	6,0	1,5-1,75	1,5	1,5	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	6,0	Q ¹ 5,5/5,0	RM 12	X 3,5	-
4 (1123, 2106, 2391); 6 (1180); 4 Rodéo	6,5 ⁸	3,5	6,0	-	-	-	-	4,0	-	1,5-2,0	-	-	6,0	Q 3,75	RM 12	4,0 ¹¹	-
5 TS (R 1224); 5 GTL (1225)	6,0 K	4,5	6,0	3,0 ⁴	1,5	1,5	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	5-6	Q ¹ 5,5/5,0	RM 12	X 3,5	-
5 Alpine (1223)	7,0	4,5	6,0	3,0 ⁴	1,5	1,5	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	5-6	Q ¹ 5,5/5,0	RM 12	X 3,5	-
6 TL (1181); 6 Rodéo	6,0 K	3,5	6,0	-	-	-	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	6,0	Q 3,75	RM 12	4,0 ¹¹	-
12 L (1170); 12 Break (1330); Societé (2360)	6,0 K	4,5	6,0	-	1,5-2,0	1,5-2,0	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5 ¹¹	-
12 USA	6,0 K	4,5	6,0	-	1,5-2,0	1,5-2,0	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5 ¹¹	-
12 TS (1177); 12 Automat (1337)	6,0 K	4,5	6,0	-	1,5-2,0	1,5-2,0	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5 ¹¹	-
12 (1173) Gordini	9,0 ⁹	4,5	6,5	2,75	3,0	3,0	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 10/11	RM 16	3,5 ¹¹	-
15 TL (1300)	6,0 V	4,5	6,5	-	3,0	3,0	-	5,0	-	1,5-2,0	-	-	7,0	Q 10/11	-	3,5 ¹¹	-
15 TS (1318); 17 TL (1328)	7,75-8,25 ⁵	4,5	6,5	-	3,0	3,0	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 10/11	-	3,5 ¹¹	-
16 (1152); 16 Automatique (1153)	7,5-8,0	4,5	6,5	7,75-8,25	2,5-3	2,5-3	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 4,5/2,5 ¹⁸	¹⁹³	3,5 ¹¹	-
16 TS (1151); 16 TS Automatique (1154)	7,75-8,25 ⁵	4,5	6,5	2,75	1,5-2,5	1,5-2,5	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 4,5/2,5 ¹⁸	¹⁹³	3,5 ¹¹	-
17 TS (1317, 1327)	9,0 ⁹	4,5	6,5	-	3,0	3,0	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 10/11	-	3,5 ¹¹	-
R 16 TX (R 1156)	7,75-8,25 ⁵	4,5	6,5	-	3,0	3,0	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 4,5/2,5 ¹⁸	¹⁹³	3,5 ¹¹	-
R 20 (1271)	7,75-8,25	4,5	6,5	-	3,0	3,0	-	5,0	-	2,5-3,5	-	-	7,0	Q 5/9 ¹⁸	RM 16	-	0,15-0,30 ²¹
R 30 TS (R 1273)	2,0+110 ²⁰	4,75	3,0+75 ⁶	4,7-8	1,0-1,5	1,75	17,0	4,5	3,5	1,75	-	-	7,0	?	-	-	0,15-0,30 ²¹
Simca 1000 LS/GLS/SR	7,0	3,75	6,5	1,75	1,5	2,0	15,0	5,5	-	3,0	-	-	6,3-7,0	Q 4,5	-	-	2,0 ¹¹
1100 LE/LX/GLS/ES	7,0	3,75	6,5	1,75	1,5	2,0	15,0	5,5	-	3,0	-	-	6,3-7,0	Q 5,5	-	-	2,0 ¹¹
1000 Rallye I, Spécial, Rallye II ▲	7,0	3,75	6,5	4,1,5	1,4	2,0	13,5	5,5	1,25 v/2,2 h	2,8	-	-	6,3-7,0	-	-	-	2,0 ¹¹
1100 Spécial/Break S	7,0	3,75	6,5	4,1,5	1,4	2,0	13,5	5,5	1,25 v/2,2 h	2,8	-	-	6,3-7,0	Q 5,5	RM 19,5	-	2,0 ¹¹
1100 TI	7,0	3,75	6,5	4,1,5	1,4	2,0	13,5	5,5	1,25 v/2,2 h	2,8	-	-	6,3-7,0	Q 5,5	RM 19,5	-	2,0 ¹¹
1301 Spécial/Spécial Break	8,0	3,0	5,5	3,0	2,0	-	13,5	5,5	2,5	2,8	-	-	6,3-7,0	Q 5,5	-	X 3,0	3,5 ¹¹
1307 GLS, 1307 S	7,0	3,75	6,5	4,1,5	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,2 h	3,0	-	-	6,5-7,5	Q 5,5	RM 19,5	-	3,5/7,5 ¹⁵
1308 GT	7,0	3,75	6,5	4,1,5	1,5	2,0	15,0	5,5	1,25 v/2,2 h	3,0	-	-	6,5-7,5	Q 5,5	RM 19,5	-	3,5/7,5 ¹⁵
Chrysler 180	9,0 K	7,5	11,0	33,0	1,5	2,0	13,5	8,0	2,5	3,0	-	-	6,3-7,0	Q 4-5	-	2,5 ¹¹	2,5 ¹¹
Chrysler 160 GT/180	9,0 K	7,5	11,0	33,0	1,5	2,0	13,5	8,0	2,5	3,0	-	-	6,3-7,0	Q 4-5	-	2,5 ¹¹	2,5 ¹¹
Chrysler 2 litre	9,0 K	7,5	11,0	33,0	1,5	2,0	13,5	8,0	2,5	3,0	-	-	6,3-7,0	Q 4-5	-	2,5 ¹¹	2,5 ¹¹

1 Koppeling bevestigings bouten
2 Voor schokbreker (onder) = 7-9 mkg.
Achter schokbreker (onder) = 9-11 mkg

3 Nokkenas-kettingwielbout
4 Nokkenas-wielbevestiging
5 Koud; warm = 8,5-9,0 mkg
6 1e getal = vooraanhaken, 2e getal = natrekken
7 Gloeibougies

8 Warm; Koud = 5,5-6,0 mkg
9 Warm; Koud = 8,25 mkg
10 Eerst aanhalen met 3 mkg daarna losdraaien en aanhalen met 1 mkg
11 Stuurhuis bevestigingsschroeven
12 Gloeibougies

13 Achterste remankerbevestigingsbouten
14 Uitlaatklep tuimelaarsmoeren
15 Bovenste en onderste kogelbouten van de fuse
16 Remtang bevestiging voor
17 Met (Loctite) kunststofborgmiddel borgen

18 Binnenste/Buitenste lagering (voor/achter)
19 Daarna ¼ omwenteling losdraaien
20 Voor aanhalen met 6 mkg, dan los draaien met 2 mkg aanhalen en daarna 110° doordraaien
21 Klepdekselbouten

■ Motor van de 5 L zie motortype 800-02
▲ Rallye II: Motorgelijk aan 1100 TI met 86 PK/6200

Autotechniek
© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

1 Bij stroomverdelers	4 Electronische ontsteking	9 Voorafstelling	13 Gloeibougies	■ Motor van de 5 L zie motortype 800-02	a 1-3-4-2
2 Koppellingszijde	5 Bij controle op een verdelers testbank	10 Of 135 bij Ducellier Bobines	14 Type Société = 0°/1200 - 14°-18° / 2650 - 22-26°/5500	▲ Rallye II: Motorgelijk aan 1100 TI met 86 PK/6200	b 1-2
3 Rallye II zie 1100 TI	6 Met automaat 7-11°/15°/28-32°/5000	11 Of 7500±10% bij Ducellier en Marelli	15 82 PK-Motor = Ch N 6 Y		c 1-4-3-2
	7 Rallye II = Ch N 6 Y	12 Of 0,7 bij Ducellier of 0,8±10% bij Marelli weerstanden	16 82 PK-Motor = 17°/1800		d 1-6-3-5-2-4
	8 Of AC 42 LTS		17 82 PK-Motor = 0°/20-40 - 12°/50-60		

Autotechniek
© Aargauer Tagblatt AG, Aarau (Switzerland)

Merk en model	carburator										Carburatortest						brandstofpomp		brandstofinspuiting			
	merk en type So = Solex We = Weber Ze = Zenith	aantal	venturi	hoofdsproeier	compensatiesproeier (remlucht)	stationair benziesproeier	stationair luchtsproeier	accelleratie pumpsproeier	Accelleratie pomp opbrengst per 10 slagen in cm³	statistieproeier of vortermatdoorlaat diameter	vorterniveau afrechtingsvlak tot vlotter (mm)	lucht vorterkamer (lucht afgesteld) in cm³	Verbruik per carburator onbelast ± 10%			Lucht doorstromings waarde (pollux)		merk en type So = Bosch Bo = Bosch Ro = Roto-Diesel	merk en type So = Bosch Bo = Bosch Ro = Roto-Diesel	merk en type So = Bosch Bo = Bosch Ro = Roto-Diesel	merk en type So = Bosch Bo = Bosch Ro = Roto-Diesel	
													Stationair l/uur	Bi 1500 omw./min. l/uur	Bi 3000 omw./min. l/uur	Bi 5000 omw./min. l/uur	Gasklep opening bij gesloten chokelep					Stationair toerental 1 trap/2 trap
Alpine Berlinette 1300	We 32 DIR	1	23/24	120/110	135/100	70/60	-	-	12	161,20	7,0	32	0,70	1,15	2,40	5,20	X 280	N 170/K 200	Guiot 4	-	-	-
Berlinette 1600 SX	We 45 DAR 7	2	24/26	135/135	170/145	52/45	-	60	11	161,20	7,0	-	0,55	1,20	3,00	5,00	X 245	N 190/K 180	Guiot 4	-	-	-
A 310	We 45 DAR 7	2	24/26	135/135	170/145	52/45	-	60	11	161,20	7,0	-	0,55	1,20	3,00	5,00	X 245	N 190/K 180	Guiot 4	-	-	-
A 310 Injection	Bo ²⁰	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial; AZU	So 34 PICS 6	1	28	155	50	40	-	35	6	1,3	25,7	23	0,35	0,65	2,00	3,60	-	K 220	SEV/Guiot	-	-	-
2 CV 6, Méhari, AK 400	So 34 PICS 6	1	28	165	52,5	42,5	-	40	3,5	1,3	25,7	23	0,38	0,55	1,30	2,10	-	K 220	SEV/Guiot	-	-	-
Dyane 6, Dyane 6 Méhari	So 26/35 CSIC	1	21/24	125/82,5	-	40	-	40	6	1,7	18±1	51	0,50	0,90	1,45	3,00	-	G 160/250	SEV/Guiot	-	-	-
Ami 8, Ami Spécial	So 26/35 CSIC	1	21/24	125/82,5	-	40	-	40	6	1,7	18±1	44	0,50	1,00	1,50	3,50	-	G 160/250	SEV/Guiot	-	-	-
GS Spécial, CSX	So 28 CIC 3 ¹⁷ (CIT 1374)	1	19/19	100/75	-	45/45	35	50	7	1,7	18±1	39	0,80	1,15	2,20	4,35	X 165	G 245/N 215	Guiot/AC	-	-	-
GS 1220 Club, Pallas	So 28 CIC 3 ¹⁷ (CIT 1374)	1	19/19	100/75	-	50	35	50	5	1,7	18±1	56	0,80	1,20	2,50	5,00	-	N 60/55	Guiot/AC	-	-	-
GSX 2	So 28 CIC 4	1	20/21	105/100	-	50/40	100/100	55	7	1,8	18±1	56	0,85	1,25	2,60	4,75	X 165	G 245/N 215	Guiot/AC	-	-	-
CX 2000; Break	We 34 DMT R	1	22/26	115/135	-	50/70	110/70	40	7	1,75	7±0,25	37	1,05	2,10	4,10	8,00	-	N 240/K 240	AC-Delco E-PE 4777	-	-	-
CX 2200	We 34 DMT R 28	1	23/26	120/135	-	50/70	110/70	40	7	1,75	7±0,25	37	1,05	2,15	4,15	8,20	-	N 240/K 240	AC-Delco E-PE 4777	-	-	-
CX 2200 Diesel, Break	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	We 34 DMT R 35	1	23/26	120/135	-	50/70	110/70	40	7	1,75	7±0,25	37	1,05	2,20	4,20	8,30	-	N 240/K 240	AC-Delco E-PE 4777	-	-	-
Matra-Simca Bagheera 7 CV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bagheera 8 CV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peugeot 104; 104 Coupé	So 32 HSA 2	1	25	115±2,5	160±5	43±5	30±5	35±10	9	1,20	-	160	0,60	1,00	2,20	3,60	X 310	K 158	Guiot/AC/Sofabex	-	-	-
104 ZS	So 32 TMMIA	1	32/32	122,5±2,5	180±10	43±5	-	35±5	-	1,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
204; 204 Break	So 34 PB/SA 5	1	26	130±2,5	140±10	44±5	180±10	45±5	6	1,50	21±1	26	0,60	1,10	2,60	5,50	-	-	AC/Guiot	-	-	-
204 Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
304 Berline, 304 Break	So 34 PBISA 5	1	26	132,5±2,5	160±10	43±5	180±10	45±5	-	1,50	21±1	26	0,80	1,25	2,70	5,50	-	N 315	AC/Guiot/Sofabex	-	-	-
304 S Coupé/Cabriolet	So 32-35 TCICA	1	24	117,5/120	140/160	51/50	125/50 (± 10)	40±5	7	1,50	-	58	0,80	1,40	2,50	5,75	X 165	K 195/195	AC/Guiot	-	-	-
404 Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
504 L	So 34 BICSA 3	1	27	135	180	56	-	45	5	1,60/1,7	-	35	0,70	1,20	3,50	7,10	-	N 325	AC/Guiot	-	-	-
504 L Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
504 Berline GL	Ze 35/40 INAT	1	22/28	112,5/130	150/110	45	-	-	-	-	-	92	1,20	2,60	4,40	8,20	-	N 235/K 145	AC/Guiot/So	-	-	-
504 Injection Benzin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
504 Berline Diesel GL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
504 Coupé, Cabriolet	So 34 TBIA/35 CEEI ⁹	2	28/27	130/145	145/150	42/47,5	-	50/60	-	1,5/1,7	-	27/58	1,50/0,40	2,20/0,40	4,5/0,4	10/0,5	-	-	AC PA 3	-	-	-
604	So 34 TBIA/35 CEEI ⁹	2	26/27	130/145	145/150	42/47,5	-	50/60	-	1,5/1,7	-	27/58	1,50/0,40	2,20/0,40	4,5/0,4	10/0,5	-	-	AC PA 3	-	-	-
Renault 4 (1126; 2109; 2392); 4 Rodéo	Ze 28 IF	1	20	91 ... 94	70	40 ... 45	120/1395 ... 65	1350	-	1,25	160,65/0,90	-	0,45	1,00	2,00	4,35	N 480	N 270	AC/SEV/Guiot	-	-	-
5 (1220); 5 L (1221)	So 32 SEIA	1	23	122,5/127,5	135/150/160	43	40	4	1,50	160,75	46	0,50	0,95	2,00	4,35	-	N 120	AC/SEV/Guiot	-	-	-	
5 TL (1222); (2382)	So 32 SEIA	1	23	122,5	170 NM	44	40	5	1,50	160,80	45	0,60	1,20	2,10	4,00	-	-	AC/SEV/Guiot	-	-	-	
4 (1123; 2106; 2391); 6 (1180); 4 Rodéo	So 32 EISA 4	1	22	117,5	150 NA	45	1350	5	1,50	160,60	45	0,60	1,20	2,50	5,00	-	K 265	AC/SEV/Guiot	-	-	-	
5 TS (R 1224); 5 GTL (1225)	We 32 DIR 1001	1	23/24	125/145	180/150	52/60	50	11	1,75	7,0	29	0,90	1,30	2,70	5,20	-	-	Sofabex	-	-	-	
5 Alpine (1223)	We 32 DIR 58	1	24/26	145/160	190/160	60/80	60	-	1,35	7,0	-	-	-	-	-	-	-	Sofabex	-	-	-	
6 TL (1181); 6 Rodéo	So 32 EISA 3/4	1	23/23	125 (130)	180/150	37 (40)	13100 (60)	40	5	1,50	160,65/0,70	45	0,70	1,00	2,50	5,50	-	N 150	AC	-	-	-
12 L (1170); 12 Break (1330); Société (2360)	So 32 EISA 3/4 ⁴	1	24	127,5	130 (155)	42	1360	2	1,50	160,70	47	0,70	1,50	3,00	6,00	-	N 90	AC	-	-	-	
12 USA	So 32 SEIE	1	23/24	122/135	-	55/55	F 56/F 6	50	11	1,75	-	57	1,10	1,70	3,25	6,50	-	N 190/K 150	AC RA 2	-	-	-
12 TS (1177); 12 Automat (1337)	We 32 DIR 21	1	23/24	120/110	735/100	70/60	-	50	12	1,75	7,0	32	0,70	1,15	2,40	5,20	X 280	N 170/K 200	AC	-	-	-
12 (1173) Gordini	We 45 DCOE	2	34	125	200	55	35	6	65	1,5	68	0,55	0,90	1,70	4,50	-	-	-	-	-	-	-
15 TL (1300)	We 32 DIR 21	1	23/24	122/115	160/120	70/60	60	12	1,00	7,0	28	0,70	1,20	2,50	6,00	-	N 170/K 200	-	-	-	-	-
15 TS (1318); 17 TL (1328)	We 32 DARA 4/5	1	24/26	132/150	180/145	50/45	60	9	1,40 (1,60)	8,0	32	0,95	1,70	3,50	7,50	-	N 204/K 200	-	-	-	-	-
16 (1152); 16 Automatique (1153)	We 32 DIR 35 A ²²	1	24/24	150/132	165/185	55/45	45	-	1,75	7,0	-	-	-	-	-	-	-	SEV	-	-	-	-
16 TS (1151); 16 TS Automatique (1154)	We 32 DIR 43 ⁸	1	24/26	155/150	180/150	55/45	60	12	1,2	7,0	30	0,90	1,40	3,00	6,00	-	N 235/K 180	AC/SEV	-	-	-	-
17 TS (1317, 1327)	Bo ²⁰	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R 16 TX (R 1156)	We 32 DAR 7	1	24/26	135/135	170/145	52/45 (55)	F 53/F 6 ²²	60	14	1,75	7,0	28	1,10	1,70	3,25	6,50	X 245	N 190/K 180	Bo elektr.	-	-	-
R 20 (1271)	We 32 DARA	1	24/26	132/150	180/145	50/45	60	14	1,75	7,0	28	1,10	1,70	3,25	6,50	-	-	AC/SEV	-	-	-	-
R 30 TS (R 1273)	So 34 TBIA/35 CEEI	2	28/28	130/127,5	145/145	42/42	-	50/50	-	1,50	5,7	-	-	-	-	-	-	-	AC PA 3	-	-	-
Simca 1000 LS/GLS/SR	So 32 BICSA	1	25	107,5	180	45	100	40	5	1,2	5-5,5	36	0,50	0,90	2,50	4,50	X 280	-	-	-	-	-
1100 LE/LX/GLS/ES	So 32 BISA 4/58-59	1	25	127,5	190 E 2	55	45	6	1,5	25,7	30	0,50	0,95	2,50	4,50	Y 190	N 322	AC	-	-	-	-
1000 Rallye I, Spécial, Rallye II																						

1 Afstand vlotterkamer afrechting en middelpuntvlotter

2 Vlottergewicht

3 Typ 1225 = So 32 SEIA met 23/120/150/44//1/40/-/-/1,50/1,10/0,90

4 Of Zenith 32 IF 8, hoofdsproeier A 123, stationair = 57,5

5 Bases instelling: Motorzuiger = 0,45 mm voor BDP, Pompzuiger = 0,65 mm na BDP

Merk en model	electrische uitrusting															
	batterij		startmotor					dynamo					regelaar			
			onbelaste meting		belaste meting			A = wisselstroomdyn. L = gelijkstroomdyn.								
	spanning (V)	capaciteit (amp. uur) (Ah)	merk en type	stroom (A)	spanning (V)	toerental omw./min.	stroom (A)	spanning (V)	koppel of vermogen (mkp) (mkp)	merk en type Du = Ducellier Pa = Paris-Rhone Mo = Motorola	vermogen (A/V)	toerental omw./min. G = dynamo M = motor	stator weerstand (Ω)	relé weerstand (Ω)	spanning onbelast (V)	afgegeven spanning (V/A)
Alpine Berlinette 1300	12	40/55	Du/Pa	40	12	-	355-380 ¹	7,4	1,25 mkp ¹	Du/Pa	A 50/14	G 3000	-	-	-	14,4±0,15
Berlinette 1600 SX	12	40/55	Du/Pa	-	-	-	375 ¹	7,5	1,25 mkp ¹	Du/Pa	A 50/14	G 3000	-	-	-	14,4±0,15
A 310	12	40/55	Du/Pa	-	-	-	375 ¹	7,5	1,25 mkp ¹	Du/Pa	A 50/14	G 3000	-	-	-	14,4±0,15
A 310 Injection	12	40/55	Du/Pa	-	-	-	375 ¹	7,5	1,25 mkp ¹	Du/Pa	A 70/14	G 3000	-	-	-	14,4±0,15
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial; AZU	12	25	Du 6202 C	30-40	11,5	-	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	-	7 Ω	-	14-14,8/15 ⁹
2 CV 6, Méhari, AK 400	12	25	Du 6202 C	30-40	11,5	-	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	-	7 Ω	-	14-14,8/15 ⁹
Dyane 6, Dyane 6 Méhari	12	25	Du 6202 C	30-40	11,5	-	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	-	7 Ω	-	14-14,8/15 ⁹
Ami 8, Ami Spécial	12	25	Du 6202 C	30-40	11,5	-	280	7,5	0,4 mkp/1000/min	Du/Pa	A 28/14	G 8000	-	7 Ω	-	14-14,8/15 ⁹
GS Spécial, CSX	12	30/40	Dn/Pa 6208/D 8 E 103	50	11,5	-	320/350	7,5	0,6 mkp/1000/min	Du 7562 A/Pa	A 35/14	G 8000	-	7±0,2 Ω	-	13,8-14,4 ⁹
GS 1220 Club, Pallas	12	40	Dn/Pa 6208/D 8 E 103	50	11,5	-	320/350	7,5	0,6 mkp/1000/min	Du/Pa	A 35/14	G 8000	-	7±0,2 Ω	-	13,8-14,4 ⁹
GSX 2	12	35/40	Dn/Pa 6208/D 8 E 103	50	11,5	-	320/350	7,5	0,6	Du/Pa	A 35/14	G 8000	-	7±0,2 Ω	-	13,8-14,4 ⁹
CX 2000; Break	12	50	Du 6236 A	50	11,5	-	440	7,4	1,5 mkp	Du 7584 C	A 53/14	G 8000	-	-	13,4-13,8/8	13,0-13,8/20 ⁹
CX 2200	12	50	Du 6236 A	50	11,5	-	440	7,4	1,5 mkp	Du 7584 C	A 53/14	G 8000	-	-	13,4-13,8/8	13,0-13,8/20 ⁹
CX 2200 Diesel, Break	12	88	Pa D 11 E 163	100	11,0	-	750	6,0	3,0 mkp	Pa/Mo 5104	A 72/14	G 8000	4±0,2	-	-	13,0-14,2 ⁹
CX Prestige	12	70	Du 6236 A	50	11,5	-	440	7,4	1,5 mkp	Du 7584 C	A 53/14	G 8000	-	-	13,4-13,8	13,0-13,8/20 ⁹
Matra-Simca Bagheera 7 CV	12	40	-	-	-	-	400 ¹	9,5 ¹	1,3 mkp	Du/Pa	A 35/14	G 6000	-	7 Ω	-	14,6-15,1
Bagheera 8 CV	12	40	-	-	-	-	400 ¹	9,5 ¹	1,3 mkp	Du/Pa	A 35/14	G 6000	-	7 Ω	-	14,6-15,1
Peugeot 104; 104 Coupé	12	28	-	245 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	310 ¹	9,0 ¹	0,7 mkp ¹	Du 7552 ⁸	A 24 (35) 14	G 5000	-	7±0,2 Ω	13,7-14,7	13,4-14,4/> 13,5
104 ZS	12	28	-	245 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	310 ¹	9,0 ¹	0,7 mkp ¹	Du 7591 ⁸	A 35/14	G 4000	-	5,5 Ω	13,7-14,7	13,4-14,4/> 13,5
204; 204 Break	12	36	-	300 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	400 ¹	9,0 ¹	1,3 mkp	Du 7535	A 40/12	G 8000	-	5,5 Ω	13,7-14,7	13,4-14,4/> 13,5
204 Diesel	12	60	-	320 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	530	9,0	2,0 ¹	SEV 7122 8812	A 32/14,8	G 3000	-	-	13,7-14,8	13,4-14,4/13,5
304 Berlina, 304 Break	12	36/40	-	300 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	400	9,0	1,30 ¹	SEV 712-10 602 ⁷	A 40/14	G 8000	-	5,5 Ω	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
304 S Coupé/Cabriolet	12	36/40	-	300 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	400	9,0	1,30 ¹	SEV 712-10 602 ⁷	A 40/14	G 8000	-	5,5 Ω	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
404 Diesel	12	65	-	400 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	625	9,0	2,50 ¹	Pa A 13 R 38	A 30/14	G 3000	-	-	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 L	12	44	-	280 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	400	9,0	1,30 ¹	Du 7575 A ²	A 40/14	G 8000	-	5,5 Ω	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 L Diesel	12	65	-	400 ¹¹	10 ¹¹	1000 ¹¹	625	9,0	2,50 ¹	-	-	-	-	-	-	-
504 Berlina GL	12	44	-	280 ¹¹	10 ¹¹	1000/0,75 mkp	400	9,0	1,30 ¹	Du 7575 A ²	A 30/14	G 3000	-	-	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 Injection Benzin	12	44	-	280 ¹¹	10 ¹¹	1000/0,75 mkp	400	9,0	1,30 ¹	Du 7575 A ²	A 30/14	G 3000	-	-	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 Berlina Diesel GL	12	60	-	500 ¹¹	10 ¹¹	1000/1,00 mkp	790	9,0	3,20 ¹	SEV 7122 8002	A 30/14	G 3000	-	-	13,7-14,7	13,4-14,4/13,5
504 Coupé, Cabriolet	12	44	Pa D 9 E 14/Du 6237	-	-	-	440/450	9,0	1,6/1,5	Pa A 13 R 184	A 50/14	G 8000	-	5,5 Ω	-	13-14,2/20 ⁹
604	12	45	Pa D 9 E 14/Du 6237	-	-	-	440/450	9,0	1,6/1,5	Pa A 13 R 184	A 50/14	G 8000	-	5,5 Ω	-	13-14,2/20 ⁹
Renault 4 (1126; 2109; 2392); 4 Rodéo	12	30	-	< 50	-	-	300	-	0,75 mkp	Du/Pa	A 30 (35)/14	G 3000	-	-	-	13,4-14,4/20
5 (1220); 5 L (1221) ■	12	30	-	200 ¹¹	9-10	-	350/400 ¹	-	1,0/1,3 mkp ¹	Du/Pa	A 30 (35)/14	G 3000	-	-	-	13,4-14,4/22
5 TL (1222); (2382)	12	30	-	200 ¹¹	9-10	-	350/400 ¹	-	1,0/1,3 mkp ¹	SEV	A 30/13,2 ³	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,4-14,4/22
4 (1123; 2106; 2391); 6 (1180); 4 Rodéo	12	30	-	< 50	-	-	270 ¹	-	0,75 mkp	Du/Pa	A 30 (35) 14	G 3000	-	-	-	13,4-14,4/30
5 TS (R 1224); 5 GTL (1225)	12	40/44	-	200 ¹¹	9-10	-	400	-	1,32 mkp	Pa	A 50/14	G 6000	-	4,4 Ω	13,8-14,8/2	13,4-14,4/30
5 Alpine (1223)	12	40/44	-	200 ¹¹	9-10	-	400	-	1,32 mkp	Pa	A 50/14	G 6000	-	4,4 Ω	13,8-14,8/2	13,4-14,4/30
6 TL (1181); 6 Rodéo	12	30	-	-	-	-	380	-	1,25 mkp ¹	SEV	A 30/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,4-14,4/22
12 L (1170); 12 Break (1330); Société (2360)	12	40	Du/Pa	40	11,0	-	380	-	1,25 mkp ¹	SEV	A 30/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,4-14,4/22
12 USA	12	40	Du/Pa	40	11,0	-	1375/400 ⁶	7,4	0,9/0,995 kW	SEV	A 30/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
12 TS (1177); 12 Automat (1337)	12	40	Du/Pa	40	11,0	-	1375/400 ⁶	7,4	0,9/0,995 kW	SEV	A 30/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
12 (1173) Gordini	12	45	Du/Pa	40	11,0	-	380/355 ¹	7,4	1,25 mkp ¹	SEV	A 30/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
15 TL (1300)	12	40	Du/Pa	40	11,0	-	380/355 ¹	7,4	1,25 mkp ¹	SEV	A 30/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
15 TS (1318); 17 TL (1328)	12	40	Du/Pa	40	11,0	-	355/370 ¹	-	1,15/1,25 mkp ¹	SEV	A 40/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
16 (1152); 16 Automatique (1153)	12	40	Du/Pa	280	9-10	-	375 ¹	-	1,25 mkp ¹	SEV	A 40/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
16 TS (1151); 16 TS Automatique (1154)	12	40	Du/Pa	280	9-10	-	375 ¹	-	1,25 mkp ¹	SEV	A 40/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,3/22
17 TS (1317; 1327)	12	40	Pa D 8 E	280	9-10	-	355/370 ¹	-	1,15/1,25 mkp ¹	SEV	A 40/13,2	G 3000	-	-	13,7-14,7/2	13,3-14,4/22
R 16 TX (R 1156)	12	40	Pa D 8 E 71/Du	280 ¹¹	9-10	-	375 ¹	-	1,25 mkp ¹	Pa 113 R 141	A 50/13,2	G 4000	-	-	13,7-14,7/2	13,4-14,4/30
R 20 (1271)	12	50	Pa D 8 E 136	280	9-10	-	375 ¹	-	1,25 mkp ¹	Pa 113 R 141	A 50/13,2	G 3500	4,4 Ω	-	-	13,4-14,4/30
R 30 TS (R 1273)	12	45	Pa D 8 E 14 ⁴	-	-	-	440	9,0	1,6 mkp	-	A 55/13,2	G 4000	-	-	-	13,4-14,4/30
Simca 1000 LS/GLS/SR	12	40	-	220 ¹¹	10	1000/0,50 mkp ¹¹	330 ¹	9,6	0,95	Du	A 35/14	G 2500	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
1100 LE/LX/GLS/ES	12	40	-	220 ¹¹	10	1000/0,50 mkp ¹¹	330 ¹	9,6	0,95	Du/Pa	A 35/14	G 7000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
1000 Rallye I, Spécial, Rallye II ▲	12	40	-	200 ¹¹	10	1800/0,50 mkp ¹¹	390 ¹	8	1,3	Pa A 12 M 12	A 35/14	G 7000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
1100 Spécial/Break S	12	40/45	-	280 ¹¹	10	1000/0,75 mkp ¹¹	400 ¹	9,6	1,3	Du/Pa	A 35/14	G 7000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
1100 TI	12	40/45	-	260 ¹¹	10	1000/0,75 mkp ¹¹	400 ¹	9,6	1,3	Du/Pa	A 35/14	G 7000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
1301 Spécial/Special Break	12	40	-	-	-	-	340	8,0	1,0	Du 7567	A 35/14	G 6000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	13,8-14,4
1307 GLS, 1307 S	12	40/48	Du 6245/Pa D 8 E 134	280 ¹¹	10	1000/0,75 mkp ¹¹	1340/400	9,6	1,3 PS	Du 7567/Pa	A 35/14	G 7000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
1308 GT	12	40/48	Du 6245 / Pa D 8 E 134	260 ¹¹	10	1000/0,75 mkp ¹¹	1340/400	9,6	1,3 PS	Du 7567/Pa ¹⁰	A 35/14	G 7000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1
Chrysler 160	12	44	Pa D 9 E 7	-	-	-	340	8,0	-	Du 7565 A	A 35/14//48/14	G 8000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1/13,8-14,4
Chrysler 160 GT/180	12	44	Pa D 9 E 7	-	-	-	340	8,0	-	Du 7565 A	A 35/14//48/14	G 8000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1/13,8-14,4
Chrysler 2 litre	12	40/45	Pa D 9 E 7	-	-	-	340	8,0	-	Du 7565 A	A 35/14//48/14	G 8000	0,16±5% Ω	7,0 Ω	-	14,6-15,1/13,8-14,4

1 Geblokkeerd ronssel

2 Of Paris-Rhone A 13 R 157

3 Typ 5 LS = 50 A/13.2 V

4 Of Ducellier 6237

5 Ducellier type 6187

6 Paris-Rhone type D 8 E 71

7 Of Paris-Rhone A 12 R 12

8 Of met verwarmde achterraut Paris-Rhone A 13 R 143 A of SEV 7121

9 Bij een temperatuur van 20°

10 Of Motorola met A 40/14 V

11 Bij het starten van de motor

■ Motor van de 5 L zie motortype 800-02

▲ Rallye II: Motorgelijk aan 1100 TI met 86 PK/6200

DU = Ducellier

Pa = Paris-Rhone

SEV = SEV-Marchal

Merk en model	vulhoeveelheid in liter				koeling		wielen		B = belaste wagen L = onbelaste wagen		banden		remmen		remhoeveelst (l)					
	metrolie m = met filter = zonder filter	versnellingsbak	automatische bak	achterasolie	brandstoftank N = normale bezetting S = superbezetting	koelsysteem m = met kachel = zonder kachel	overdruk in het koelsysteem (kg/cm ²)	thermostaat open bij (°C)	naaspoor (caster) (°)	wielvlucht (camber) (°)	toespoor (toein) (mm)	duarschelling naaspoor (KIP) (°)	sparing in de bocht meethoek 20° binnenwiel buitenwiel	bandenmaat h = achter v = voor	bandenspanning kp/cm ² voor achter	toegestane max. remtrommeldiameter of minimale remschijfdikte (mm.) voor achter				
Alpine Berlinette 1300	3/4,5 m	2/2,5	-	-	50° S	7 m	0,80	75	7°30'	1°30' neg.	2±1 neg.	9°30'	-	145 HR 13 ³	1,4-1,8	2,0-2,3	11,0	11,0	0,40	
Berlinette 1600 SX	4,8 m	2,5	-	-	50° S	9 m	0,85	75	7°30'	1°30' neg.	2±1 neg.	9°30'	-	165 HR 13/185/70 VR 13	1,5	2,0-2,2	8	8	-	
A 310	4,8 m	2,5	-	-	55 S	9 m	0,65	75	5°30' ±15'	-1°10' ±10' ²³	3,0 neg. ²³	9°±30'	-	v 165 HR 13 h 185 VR 13	1,5	2,0-2,2	8	8	-	
A 310 Injection	4,8 m	2,5	-	-	55 S	9 m	0,65	75	5°30' ±10'	-1°30' ±10' ²³	3,0 neg. ²³	9°±30'	-	v 165 HR 13 h 185 VR 13	1,5	2,0-2,2	8	8	-	
Citroën 2 CV 4; 2 CV Spécial; AZU	2,3	0,9 ⁶	-	-	20° N	Luft	-	-	L 11-15°	L 1°+45/-25'	L 0-3 neg. ⁹	6°30'	34-35°	125 x 380	1,4	1,8	2,0 ¹⁰	2,0 ¹⁰	0,5	
2 CV 6, Méhari, AK 400	2,5	0,9 ⁶	-	-	20° S	Luft	-	-	L 11-15°	L 1°+45/-25'	L 0-3 neg. ⁹	6°30'	34-35°	125 x 380 ⁵	1,4	1,8 (-2)	2,0 ¹⁰	2,0 ¹⁰	0,5	
Dyane 6, Dyane 6 Méhari	2,5	0,9 ⁶	-	-	25 S	Luft	-	-	L 11-15°	L 1°+45/-25'	L 0-3 neg. ⁹	6°30'	34-35°	125 x 380	1,4	1,8	2,0 ¹⁰	2,0 ¹⁰	0,5	
Ami 8, Ami Spécial	2,5	0,9 ⁶	-	-	32 S	Luft	-	-	L 11-15°	L 1°+45/-25'	L 0-3 neg. ⁹	6°30'	34-35°	135 x 380	1,8	1,8	2,0 ¹⁰	2,0 ¹⁰	0,5	
GS Spécial, CSX	4,0 m	1,4 ⁶	-	-	43 S	Luft	-	-	L 1°15' ±1° ⁷	L 0±1° ⁷ 11	L 0-2° ⁹	0°±30'	45 (36 1/2°)	145 SR 15/135 x 15	1,8	1,9	2,0 ¹⁰	2,0 ¹⁰	3,3 ¹³	
GS 1220 Club, Pallas	4,2 m	1,4 ⁶	4,0	-	43 S	Luft	-	-	L 1°15' ±1°	L 0±1° ⁹	L 0-2° ⁹ neg.	0°±30'	45°	145 SR 15 2X	1,8	1,9-2,1	8	8	3,3 ¹³	
GSX 2	4,2 m	1,4 ⁶	4,0	-	43 S	Luft	-	-	L 1°15' ±1°	L 0±1° ⁹	L 0-2° ⁹ neg.	0°±30'	45°	145 SR 15 2X	1,8	1,9-2,1	8	8	3,3 ¹³	
CX 2000; Break	4,6 m	1,6	-	-	88 S	11 m	1,0	84	L 0°40' ... -1°	L 0°+13' / -29'	L 1-4	-	43°30' +1°	185/175 HR 14	1,9/2,2	2,1/2,6	-	-	4,0 ¹³	
CX 2200	4,6 m	1,6	-	-	88 S	11 m	1,0	84	L 0°40' ... -1°	L 0°+13' / -29'	L 1-4	-	43°30' +1°	185/175 HR 14	1,9/2,2	2,1/2,6	-	-	4,0 ¹³	
CX 2200 Diesel, Break	4,7 m	1,6	-	-	88 D	12,5 m	0,5	90	L 0°40' ... -1°	L 0°+13' / -29'	L 1-4	-	43°30' +1°	185 SR 14	2,1	2,1/2,6	-	-	4,0 ¹³	
CX Prestige	4,6 m	1,6	-	-	88 S	11 m	1,0	84	L 0°40' ... -1°	L 0°+13' / -29'	L 1-4	-	43°30' +1°	185 HR 14	2,0-2,1	2,0-2,2	-	-	4,0 ¹³	
Matra-Simca Bagheera 7 CV	3,0 m	0,6	-	0,5	60 S	10,5 m	0,6	83	L 3°30' 30'	L 0°15' ±15' 26	0-1,5 ²⁶	-	-	155 HR 13, h 185 HR 13	1,5	2,0	9,90	9,90	-	
Bagheera 8 CV	3,3 m	0,6	-	0,5	60 S	10,5 m	0,6	83	L 3°30' 30'	L 0°15' ±15' 26	0-1,5 ²⁶	-	-	155 HR 13, h 185 HR 13	1,5	2,0	9,90	9,90	-	
Peugeot 104; 104 Coupé	4,0 m ¹	-	-	-	40 S	5,6 m	0,8	82±2	L 2°10' ±35' 12	L 0°55' 11	L 2,5±1 ¹¹ 12	9°20' ±40'	20-22°	18-19°40'	135 x 13/135 SR 13	1,8-1,9	2-2,3	8,00	181,00	0,25
104 ZS	4,0 m ¹	-	-	-	40 S	5,6 m	0,8	82±2	L 3°50'	L 0°55' ±45'	L 2,5±1	9°20' ±40'	20-22°	18-19°40'	145 x 13	1,7	2,1	8,00	181,00	0,25
204; 204 Break	4,0 m ¹	-	-	-	42 S	5,8 m	0,8	75	L 0°30'	L 0°30'	L 2±1	9°30' ±30'	20-22°	18°20' -20°	145 SR 14 (135 SR 14)	1,7	2,0	9,0 ⁸	229,6	0,28
204 Diesel	5 m ¹	-	-	-	42 D	6,5 m	-	75	L 0°30'	L 0°30'	L 2±1	9°30' ±30'	20-22°	18°20' -20°	145 x 355	1,5-1,8	1,9-2,5	9,0 ⁸	229,6	0,30
304 Berline, 304 Break	4 m ¹	-	-	-	42 S	5,8 m	-	75	L 0°30'	L 0°30'	L 2±1 ¹⁹	9°30' ±30'	20-22°	18°20' -20°	145 x 355	1,7	2,0	9,0 ⁸	229,6	0,30
304 S Coupé/Cabriolet	4 m ¹	-	-	-	42 S	5,8 m	-	75	L 0°30' ±30'	L 0°30' ±45' 19	L 2±1 ¹⁹	9°30' ±30'	20-22°	18°20' -20°	145 x 355	1,8-1,9	2,1-2,4	9,0 ⁸	229,6	0,30
404 Diesel	5 m	1,15	-	1,6	50 D	10 m	-	72	L 2°±30'	L 0°30' ±45' 19	L 2±1 ¹⁹	9°50' ±30'	20-21°30'	18°30' -20°	165 x 380	1,5-1,8	2,2-2,8	281	254	0,39
504 L	4 m	1,15	5	-	56 N	7,8 m	-	75	L 2°40' ±30'	L 0°38' ±30'	L 3±1	8°54' ±30'	20-21°30'	18°45' -20°	165 SR 14 (165 x 355)	1,7-1,8	2-2,1	11,25	255,8	0,40
504 L Diesel	4 m	1,15	-	1,8	56 D	10,0 m	-	72	L 2°40' ±30'	L 0°38' ±30'	L 3±1	8°54' ±30'	20-21°30'	18°45' -20°	165 SR 14 (165 x 355)	1,8	2-2,1	11,25	255,8	0,40
504 Berline GL	4 m	1,15	5	-	56 S	7,8 m	-	75	L 2°40' ±30'	L 0°38' ±30'	L 3±1	8°54' ±30'	20-21°25'	18°45' -20°	175 x 355	1,5-1,6	1,8-1,9	11,25	10,5	0,47
504 Injection Benzin	4 m	1,15	5	-	56 S	7,8 m	-	75	L 2°40' ±30'	L 0°38' ±30'	L 3±1	8°54' ±30'	20-21°25'	18°45' -20°	175 x 355	1,5-1,6	1,8-1,9	11,25	10,5	0,47
504 Berline Diesel GL	5 m	1,15	-	1,6	56 D	10 m	-	72	L 2°40' ±30'	L 0°38' ±30'	L 3±1	8°54' ±30'	20-21°25'	18°45' -20°	175 x 355	1,6-1,7	1,9-2,0	11,25	10,5	0,47
504 Coupé, Cabriolet	6 m	1,35	5,8	-	60 S	10,3 m	-	82	L 2°40' ±30'	L 3°±45' 25	L 3±1 ²⁵	10°50' ±30'	20°-21°25'	18°45' -20°	175 HR 14 (175 x 355)	1,6	1,7-1,8	-	-	0,51
604	6 m	1,35	5,8	-	70 S	10,3 m	-	82	L 3°30' ±30'	L 3°±45' 25	L 3±1 ²⁵	L 10°±30'	19°-20°	175 HR 14	1,8	2,8	-	-	0,51	
Renault 4 (1126; 2109; 2392); 4 Rodéo	2,75 m	1,15 ⁵	-	-	34 N	4,8 m	0,80	84	10°30' -13°14	0°-1°	0-5 neg. ²⁴	14°40' /201°	36°20'	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,6-1,8	201/229,5	161,25	0,20	
5 (1220); 5 L (1221) ■	2,75 m	1,8 ⁶	-	-	41 N	5,8 m	0,80	-	10°30' -13°14	0-1°	1-5 neg. ²⁴	14°40' /201°	-	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,8-2,0	221,25	161,25	0,20	
5 TL (1222); (2382)	3,25 m	1,8 ⁶	-	-	41 N/S	6,3 m	0,80	-	10°30' -13°14	0-1°	1-5 neg. ²⁴	14°40' /201°	-	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,8-2,0	9,0	181,25	0,20	
4 (1123; 2106; 2391); 6 (1180); 4 Rodéo	2,75 m	1,15 ⁶	-	-	34/40 N	5,1 m	0,80	84	10°30' -13°14	0-1°	0-5 neg. ²⁴	14°40' /201°	36°20'	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,6-1,8	201/229,5	161,25	0,20	
5 TS (R 1224); 5 GTL (1225)	3,25 m	1,8 ⁶	-	-	41/38 S	6,3 m	0,80	86	10°30' -13°14	0-1° ²⁴	1-5 neg. ²⁴	14°40' /201°	-	145 SR 13/135 SR 13	1,6-1,7	1,9-2,0	9,0	181,25	0,40	
5 Alpine (1223)	3,25 m	1,7 ⁶	-	-	38 S	6,3 m	0,80	84	11°±1°	0-30° ¹⁸	1-3 neg. ¹⁸	14°40' /201°	-	155/70 SR 13	1,6	2,0	9,0	181,25	0,40	
6 TL (1181); 6 Rodéo	3,25 m	1,8 ⁶	-	-	40 N	6,2 m	0,80	84	10-13° ¹⁴	0-1°	1-5 neg.	14°40' /201°	36°20'	135 SR 13/145 SR 13	1,4-1,5	1,5-1,8	9,0	181,25	0,27	
12 L (1170); 12 Break (1330); Société (2360)	3,25 m	2,0 ⁶	-	-	50 S	5,0 m	0,80	84	B 4°±1° ¹⁴	B 7°30' 21	1-4 neg. ²¹	201°	-	145 SR 13/155 SR 13	1,6-1,8	1,8-2,0	9,0	181/229,5	0,27	
12 USA	4 m	-	6,0	-	55 S	9,1 m	0,80	84	B 4°±1° ¹⁴	B 7°30' 21	1-4 neg. ²¹	201°	-	155 SR 13	1,5	1,7	9,0	181,25	-	
12 TS (1177); 12 Automat (1337)	3,25 m	2,0 ⁶	-	-	50 S	5,0 m	0,80	84	B 4°±1° ¹⁴	B 7°30' 21	1-4 neg. ²¹	201°	-	145 SR 13/155 SR 13	1,6-1,8	1,8-2,0	9,0	229,5	-	
12 (1173) Gordini	4,3 m	2,0 ⁶	-	-	89 S	5,65 m	0,80	75-78	B 4°±1° ¹⁴	B 7°30' 21	1-4 neg. ²¹	8°	-	155 SR 13/165 SR 13	1,8	1,8	8	181,25	0,20	
15 TL (1300)	3,25 m	2,0 ⁶	-	-	55 S	5,2 m	0,80	84	B 4°±1° ¹⁴	B 7°30' 21	1-4 neg.	8°	-	145	1,8-2,0	1,9-2,1	9,0	181,25	0,20	
15 TS (1318); 17 TL (1328)	4,25 m	2,0 ⁶	-	-	55 S	7,0 m	0,80	88	L 4°±1° ¹⁴	L 0°±1°	1-4 neg.	8°	-	155/165 HR 13	1,8-2,1	1,9-2,2	19,0	229,5	0,20	
16 (1152); 16 Automatique (1153)	4,25 m	1,65 ⁶	6,0	-	50 S	6,3 m	0,65	84	L 4°±1° ¹⁴	L 0°15' ... 1°	0-3 neg.	13-15° ²⁰	-	155 SR 14/155 HR 14	1,6-2,0	2,0-2,2	11,0	229,5	0,40	
16 TS (1151); 16 TS Automatique (1154)	4,25 m	1,65 ⁶	6,15	-	50 S	6,8 m	0,65	84	L 4°±1° ¹⁴	L 0°15' ... 1°	0-3 neg.	13-15° ²⁰	41°	32°50'	155 SR 14/155 HR 14	1,6-2,0	2,0-2,2	11,0	229,5	0,40
17 TS (1317; 1327)	4,25 m	2,0 ⁶	-	-	55 S	7,0 m	0,60	84	B 4°±1° ¹⁴	B 7°30' 21	0-3 neg.	13-15° ²⁰	-	165 HR 13	1,9-2,1	2,1-2,2	19,0	9,0	0,20	
R 16 TX (R 1156)	4,25 m	1,65 ⁶	6,0	-	50 S	6,8 m	0,65	88	B 4°±1° ¹⁴	B 0°15' ... 1°	0-3 neg.	13-15° ²⁰	-	155 SR 14	1,6-1,8	2-2,2	11,0	229,5	0,40	
R 20 (1271)	4,25 m	2,0 ⁶	6,0	-	60 S	7,2 m	0,80	88	2°30' ±30'	0°±30' 17	0-3 neg.	20°	-	165 SR 13	1,9	1,9	19,0	229,5	0,40	
R 30 TS (R 1273)	5,75 m	3,4 ⁶	3,4	1,6	70 N	9,8 m	0,8-0,9	82	B 5°±30'	B 0°±30' ±30' 17	0-3 neg. ¹⁷	201°	-	175 HR 14	1,8-2,0	2,0-2,2	23,0	11,0	-	
Simca 1000 LS/GLS/SR	3,0 m	1,8 ⁶	3,7	-	38 N/S	6,0 m	0,6	77	L 9°±1°	L 0°±30' 16	L 4-11°	-	-	145 SR 13	1,1-1,3	1,8-2,2	9,9	217,5	-	
1100 LE/LX/GLS/ES	3,0 m	1,8 ⁶	4,3	-	42 S	6,0 m	0,6	77	B 2°±30'	B 0°15' ±30' 21	B 3- ... +121	12°46'	-	145 SR 13/155 x 13	1,7-1,8	1,8-1,9	9,9	217,5	-	
1000 Rallye I, Spécial, Rallye II ▲	3,3 m/4,3 m	1,6 ⁶	-	-	36 S/50 S	6,4 m/10,5 m	0,6	72/84	L 9±1°	L 0°±30' 22	L 4-122	-	-	145 SR 13/145 HR 13	1,1-1,3	1,8-2,0	9,9	9,0	0,35	
1100 Spécial/Break S	3,0 m	0,60	-	0,5	42 S	6,4 m	0,5	83-96	B 2°±30'	B 0°15' ±30' 21	B 3- ... +121	12°46'	-	145 HR 13	1,8-1,9	1,8-2,0	9,9	217,2	0,35	
1100 TI	3,3 m	0,60	-	0,5	42 S	6,5 m	0,5	83	B 2°±30'	B 0										