

Technische Daten

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Motor			
Bauart	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, obenliegende Nockenwelle, 30° schräghängende Ventile; halbkugelförmiger Brennraum		
Einbaulage	3° nach hinten geneigt		
Bohrung	75 mm		78 mm
Hub	73 mm		88 mm
Hub-Bohrungsverhältnis	0,973		1,128
Hubraum (effektiv) (nach der Steuerformel)	1290 cm ³ 1281 cm ³		1681 cm ³ 1670 cm ³
Verdichtungs-Verhältnis	9,3 : 1		9,7 : 1
Größte Nutzleistung	75 PS bei 5500 U/min	85 PS bei 5800 U/min	100 PS bei 5500 U/min
Literleistung	58 PS/Ltr.	66 PS/Ltr.	59,4 PS/Ltr.
Größtes Drehmoment	11 mkp bei 3500 U/min	11 mkp bei 3000 U/min	15 mkp bei 3000 U/min
Literdrehmoment max.	8,52 mkp/Ltr.		8,92 mkp/Ltr.
Mittlere Kolbengeschwindigkeit (bei Nennleistung)	13,4 m/sek bei 5500 U/min	14,1 m/sek bei 5800 U/min	16,1 m/sek bei 5500 U/min
Mittlerer Arbeitsdruck max.	10,8 kg/cm ²		11,2 kg/cm ²
Kompressionsdruck (warm, bei Anlasserdrehzahl mit voll geöffneten Drosselklappe und geeichtem Prüfinstrument)	gut normal schlecht		
	11 ÷ 12 atü 9 ÷ 11 atü unter 9 atü		
Gewicht komplett trocken mit allen Anbauteilen	ca. 110 kg		ca. 115 kg
trocken im Austauschlieferungsumfang	ca. 80 kg		ca. 85 kg
Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030	7,9 Ltr./100 km		8,5 Ltr./100 km
Spez. Verbrauch bei Nennleistung	215 g/PS h		222 g/PS h
Schmierung	Druckumlaufschmierung		
Ölfilter	Micro-star im Hauptstrom		
Ölfilter-Erstausrüstung	Micro-Feinstfilter W 9.14		
Ölfilter im Wechselturnus	Micro-Feinstfilter W 9.20		
Kurzschlußventil Öffnungsdruck	2 + 0,5 kp/cm ²		
Rücklaufsperrventil Öffnungsdruck max.	0,12 kp/cm ²		
Überströmventil Öffnungsdruck	4 ± 0,2 kp/cm ²		
Ölfüllmenge ohne Filterwechsel	3,25 Ltr. 3,0 Ltr.		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT										
Empfohlene Ölsorte	Marken-HD-Öl für Ottomotoren												
Viskosität ganzjährig oder im Sommer oder im Winter	HD-Öl SAE 10 W/30 HD-Öl SAE 40 oder SAE 30 HD-Öl SAE 20 W/20												
Öldruck-Kontrolllicht leuchtet auf unter	0,3 ÷ 0,6 atü												
Ölverbrauch	0,04 ÷ 0,08 Ltr./100 km												
Kühlwassermenge einschl. Heizung	ca. 6,5 Ltr.		ca. 7,5 Ltr.										
Zylinderkopf	Alu-Druckguß mit eingepreßten Ventil- führungen und Sitzringen												
Ventilspiel (bei kaltem Motor zwischen Nocken u. Kipphebel)	Einlaß 0,15 mm Auslaß 0,15 mm												
Einstell-Reihenfolge	1-3-4-2 <table><tr><td>Totpunkt- stellung Zylinder</td><td>Ventilüber- schneidung Zylinder</td></tr><tr><td>1</td><td>4</td></tr><tr><td>3</td><td>2</td></tr><tr><td>4</td><td>1</td></tr><tr><td>2</td><td>3</td></tr></table>			Totpunkt- stellung Zylinder	Ventilüber- schneidung Zylinder	1	4	3	2	4	1	2	3
Totpunkt- stellung Zylinder	Ventilüber- schneidung Zylinder												
1	4												
3	2												
4	1												
2	3												
Ventilsitzring, außen													
Einlaß ϕ	41 + 0,175 mm + 0,150 mm												
Auslaß ϕ	41 + 0,175 mm + 0,150 mm												
Bohrung für Ventilsitzring im Zylinderkopf													
Einlaß ϕ	41 + 0,038 mm												
Auslaß ϕ	41 + 0,039 mm												
Schrumpfsitz im Zylinderkopf	0,111 ÷ 0,175 mm												
Anwärmtemperatur des Zylinderkopfes	ca. 165°												
Ventilsitzwinkel	45°												
Äußere Korrekturwinkel	30°												
Innere Korrekturwinkel	75°												
Ventilsitzbreite Einlaß — Auslaß	1,1 ÷ 1,3 mm												
Ventilführung Gesamtlänge	52 mm												
Außen ϕ	14 + 0,055 mm + 0,028 mm												
Innen ϕ	8 + 0,015 mm												
Bohrung im Zylinderkopf ϕ	14 + 0,018 mm												
Überstand im Zylinderkopf	15 mm												
Schrumpfsitz im Zylinderkopf	0,010 mm 0,055 mm												
Ventil-Laufspiel radial	0,030 ÷ 0,055 mm												

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Ventilteller ϕ	Einlaß 37,5 mm Auslaß 33,0 mm		
Gesamtlänge der Ventile	Einlaß 98,0 mm Auslaß 96,0 mm		
Schaft ϕ	8 — 0,030 mm — 0,040 mm		
Mindest-Randdicke des Ventiltellers	1,5 mm		
Max. Schlag des Ventiltellers zum Schaft	0,02 mm		
Ventilfeder	progressiv		
Drahtdicke	4,1 mm		
Äußerer Windungs ϕ	34 $\pm$ 0,2 mm		
Federlänge entspannt	50 $\pm$ 1,0 mm		
Federkraft und Prüflänge	34 $\pm$ 1,5 kg bei 35,9 mm 61 $\pm$ 3,0 kg bei 27,0 mm		
Nockenwelle			
Lagerzapfen ϕ	40 — 0,050 mm — 0,025 mm		
Bohrung im Steuergehäuse ϕ	40 + 0,034 mm + 0,009 mm		
Laufspiel (radial) (axial)	0,034 $\div$ 0,084 mm 0,1 $\div$ 0,20 mm		
Ausgleichscheibenstärke (zum Einstellen des Nockenwellenaxialspiels)	3 mm/3,15 mm		
Nockengrundkreis ϕ	28 — 130		
Nockenerhebung	5,3 mm	6,0 mm	
Ventilsteuerzeiten			
Einlaß öffnet	25° v. OT	18° v. OT	
Einlaß schließt	59° n. UT	62° n. UT	
Auslaß öffnet	55° v. UT	58° v. UT	
Auslaß schließt	29° n. OT	22° n. OT	
Einlaßperiode	264° KW	260° KW	
Auslaßperiode	264° KW	260° KW	
Toleranz	$\pm$ 2°	$\pm$ 2°	
Zahnriemen			
	Synchron-Flex (Stahlseil/Vulcolan)		
Achsabstand dazugehöriger Zahnriemen	306,60 mm (L) lang		
Achsabstand dazugehöriger Zahnriemen	306,40 mm (M) mittel		
Achsabstand dazugehöriger Zahnriemen (Neue Zahnriemen mit Molykote und Arcticöl bestreichen)	306,15 mm (K) kurz		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Kurbelwelle			
Hauptlagerbohrung ϕ	56 + 0,019 mm 0 mm		
Kurbelwelle ϕ	52 + 0,02 mm 0 mm		
Lagerschalenstärke	2 mm		
Lagerspiel	0,030 mm $\div$ 0,072 mm		
Max. Abnutzung oval	0,02 mm		
Max. Abnutzung konisch	0,02 mm		
Pleuellagerbohrung ϕ	48 + 0,016 mm 0 mm	51 + 0,019 mm 0 mm	
Kurbelwellen ϕ für Pleuelzapfen	45 + 0,015 mm - 0,005 mm	48 0 mm - 0,020 mm	
Lagerschalenstärke	1,5 mm		
Pleuel-Lagerspiel	0,025 $\div$ 0,055 mm	0,040 $\div$ 0,060 mm	
Max. Abnutzung oval	0,015 $\div$ 0,020 mm		
Max. Abnutzung konisch	0,015 $\div$ 0,020 mm		
Max. zulässiger Schlag, gemessen am mittleren Hauptlagerzapfen (Kurbelwelle an dem äußeren Lagerzapfen aufgenommen)	0,06 mm		
Kurbelwellen-Längsspiel	0,08 $\div$ 0,20 mm		
Max. zulässige Unwucht (ohne Schwungrad) dynamisch	3 cmp		
Zulässiger Seitenschlag des Schwungrades abgebaut an KW befestigt	0,03 mm 0,1 mm	lose 0,03 mm auf KW montiert 0,1 mm	
Gesamtlänge der Pleuel (Bohrung Mitte zu Mitte)	128 mm	160 mm	
Untermaße für nachgeschliffene Kurbelwellen			
Kennzeichen an der vorderen Hubwange	U 1	U 2	
Untermaß	0,25 mm	0,50 mm	
Hauptlagerzapfen ϕ	51,75 + 0,02 mm	51,50 + 0,02 mm	
Pleuellagerzapfen ϕ	44,75 + 0,015 mm - 0,005 mm	44,50 + 0,015 mm - 0,005 mm	
Maße und Untermaße für Führungslager hinten und Lagerbreite KW			
Lagerbreite an der KW	Original 29 + 0,052 0	U 1 29,2 + 0,052 0	U 2 29,4 + 0,052 0

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT						
Lagerbreite über den Anlaufbund des Führungslagers	<table><tr><td>Original</td><td>U 1</td><td>U 2</td></tr><tr><td>28,9 - 0,050 0</td><td>29,1 - 0,050 0</td><td>29,3 - 0,050 0</td></tr></table>			Original	U 1	U 2	28,9 - 0,050 0	29,1 - 0,050 0	29,3 - 0,050 0
Original	U 1	U 2							
28,9 - 0,050 0	29,1 - 0,050 0	29,3 - 0,050 0							
Pleuelbohrung ϕ kleines Auge ohne Büchse	22 + 0,021 mm 0 mm		24 H 7 + 0,021 mm 0 mm						
Pleuelbüchse Außen ϕ	22 + 0,048 mm + 0,035 mm		24 S 6 + 0,048 mm + 0,035 mm						
Pleuelbüchse eingepreßt und aufgerieben ϕ	20 + 0,015 mm + 0,010 mm		22 + 0,015 mm + 0,010 mm						
Pleuel-Axialspiel	0,10 ÷ 0,25 mm								
Pleuel-Radialspiel	0,025 ÷ 0,055 mm								
Zulässige Gewichts- abweichung der 4 Pleuel innerhalb eines Motors	± 2 g								
Kolbenbolzen ϕ (weiß)	20 - 0,003 mm 0 mm								
Kolbenbolzen ϕ (schwarz)	20 - 0,003 mm - 0,006 mm								
Laufspiel (weißes Farbkennzeichen)	0,01 ÷ 0,018 mm								
Laufspiel (schwarzes Farbkennzeichen)	0,013 ÷ 0,021 mm								
Max. Parallelitäts- abweichung der Bohrung mit Lagerschalen auf 100 mm Abstand	0,02 mm								
Zylinder, Kolben, Kurbelwellengehäuse									
Zylinderbohrung für Einheitskolben (Normalmaß)	75 + 0,016 mm 0 mm		78 + 0,016 mm 0 mm						
Zylinder-Kennzahl	0								
Einheitskolben (Normalmaß)	74,946 + 0,018 mm 0 mm		77,961 + 0,018 mm 0 mm						
Kolben-Kennzahl	750 (gestempelt mit »1300 GT«)		780						
Zylinderbohrung für Einheitskolben (1. Übergröße)	75,5 + 0,016 mm 0 mm		78,5 + 0,016 mm 0 mm						
Zylinder-Kennzahl	01								
Einheitskolben (1. Übergröße)	75,446 + 0,018 mm 0 mm		78,461 + 0,018 mm 0 mm						
Kolben-Kennzahl	751 (gestempelt mit »1300 GT«)		781						
Zylinderbohrung für Einheitskolben (2. Übergröße)	76 + 0,016 mm 0 mm		79 + 0,016 mm 0 mm						
Zylinder-Kennzahl	02								
Einheitskolben (2. Übergröße)	75,946 + 0,018 mm 0 mm		78,961 + 0,018 mm 0 mm						

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Kolben-Kennzahl	752 (gestempelt mit »1300 GT«)		782
Laufspiel für Einheitskolben	0,036 – 0,070 mm		0,021 – 0,055 mm
Zylinderbohrung für Kolben mit A-Gruppierung (Normalmaß)	74,985 + 0,010 mm 0 mm		77,985 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	A		
Kolben (Normalmaß)	74,935 + 0,010 mm 0 mm		77,955 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	75 A		78 A
Zylinderbohrung für Kolben mit B-Gruppierung (Normalmaß)	74,995 + 0,010 mm 0 mm		77,995 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	B		
Kolben (Normalmaß)	74,945 + 0,010 mm 0 mm		77,965 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	750		780
Zylinderbohrung für Kolben mit C-Gruppierung (Normalmaß)	75,005 + 0,010 mm 0 mm		78,005 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	C		
Kolben (Normalmaß)	74,955 + 0,010 mm 0 mm		77,975 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	750		780
Zylinderbohrung für Kolben mit A 1-Gruppierung (1. Übergröße)	75,485 + 0,010 mm 0 mm		78,485 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	A 1		
Kolben (1. Übergröße)	75,435 + 0,010 mm 0 mm		78,455 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	75 A 1		78 A 1
Zylinderbohrung für Kolben mit B 1-Gruppierung (1. Übergröße)	75,495 + 0,010 mm 0 mm		78,495 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	B 1		
Kolben (1. Übergröße)	75,445 + 0,010 mm 0 mm		78,465 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	751		781
Zylinderbohrung für Kolben mit C 1-Gruppierung (1. Übergröße)	75,505 + 0,010 mm 0 mm		78,505 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	C 1		
Kolben (1. Übergröße)	75,455 + 0,010 mm 0 mm		78,475 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	751		781
Zylinderbohrung für Kolben mit A 2-Gruppierung (2. Übergröße)	75,985 + 0,010 mm 0 mm		78,985 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	A 2		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Kolben (2. Übergröße)	75,935 + 0,010 mm 0 mm		78,955 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	75 A 2		78 A 2
Zylinderbohrung für Kolben mit B 2-Gruppierung (2. Übergröße)	75,995 + 0,010 mm 0 mm		78,995 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	B 2		
Kolben (2. Übergröße)	75,945 + 0,010 mm 0 mm		78,965 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	752		782
Zylinderbohrung für Kolben mit C 2-Gruppierung (2. Übergröße)	76,005 + 0,010 mm 0 mm		79,005 + 0,010 mm 0 mm
Zylinder-Kennzahl	C 2		
Kolben (2. Übergröße)	75,955 + 0,010 mm 0 mm		78,975 + 0,010 mm 0 mm
Kolben-Kennzahl	752		782
Laufspiel der Kolben mit A, B, C-Gruppierung	0,040 ÷ 0,060 mm		0,020 ÷ 0,040 mm
Oberflächenrauigkeit Zylinderbohrung	4 ÷ 5 µ (my)		
Zulässige Unrundheit der Zylinderbohrung	0,01 mm		
Zulässige Konizität der Zylinderbohrung	0,01 mm		
Kolbenform	ballig – steigend – oval		
Kolbenringe			
1. Nute (Rechteckring) verchromt	75/68,4 x 2 f Cr. (DIN 24910)		78/71,2 x 2 f IF Cr. (DIN 24910)
Flankenspiel	0,040 ÷ 0,072 mm		
Stoßspiel	0,30 ÷ 0,45 mm		
2. Nute (Nasenring) (Mimitenring)	75/68,4 x 2,5 f (DIN 24930)		78/71,2 x 2,5 f (DIN 24911)
Flankenspiel	0,030 ÷ 0,062 mm		
Stoßspiel	0,30 ÷ 0,45 mm		
3. Nute (Ölschlitzring)	75/68,4 x 4 f (DIN 24946)		78/71,2 x 4 f (DIN 24946)
Flankenspiel	0,020 ÷ 0,052 mm		
Stoßspiel	0,25 ÷ 0,40 mm		
Zul. Gewichtsunterschied der kompletten Kolben innerhalb eines Motors	3 g		
Kolbenbolzen ϕ (weiß)	20 - 0,003 mm 0 mm		22 - 0,003 mm 0 mm
Kolbenbolzen ϕ (schwarz)	20 - 0,003 mm - 0,006 mm		22 - 0,003 mm - 0,006 mm
Bohrung der Bolzenaugen im Kolben ϕ (weiß)	20 + 0,004 mm + 0,001 mm		22 + 0,004 mm + 0,001 mm
Bohrung der Bolzenaugen im Kolben ϕ (schwarz)	20 + 0,001 mm - 0,002 mm		22 + 0,001 mm - 0,002 mm

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Kolbenbolzenspiel im Kolben (weiß zu weiß)	0,001 ÷ 0,007 mm		
Kolbenbolzenspiel im Kolben (schwarz zu schwarz)	0,001 ÷ 0,007 mm		
Kolbenbolzen-Versetzung aus der Kolbenmitte	1,5 mm		
Halbkugelförmige Überhöhung des Kolbenbodens	6,0 mm		0
Gesamthöhe des Kolbens	79,5 mm		81,1 mm
Höhe von Kolbenbolzen- mitte bis zur Oberkante des Kolbens	39,5 ± 0,1 mm		49,6 ± 0,1 mm
Meßpunkt für Laufspiel des Kolbens von der Kolbenunterkante aus	12 mm		2,5 mm
Ölpumpe			
Zahnflankenspiel	0,080 ÷ 0,12 mm		
Axialspiel der Ölpumpenräder	0,040 ÷ 0,090 mm		
Radialspiel der Ölpumpenräder	0,035 ÷ 0,10 mm		
Länge der Überdruckfeder ungespannt im Filterkopfstück	57 mm		
Förderleistung bei 5500 U/min Motor	28 Ltr. pro Minute		
Öffnungsdruck des Überdruckventils	3,8 ÷ 4,2 atü		
Öldruck im Leerlauf bei 800 U/min (Öltemperatur 80–90° C)	0,6 atü		
bei Höchstdrehzahl (Öltemperatur 80–90° C)	max. 3,8 ÷ 4,2 atü		
Verteiler-Lagerbüchse $\varnothing$ innen (eingepreßt und aufgerieben)	14 + 0,034 mm + 0,016 mm		
Verteiler-Antriebswelle $\varnothing$	14 - 0,016 mm - 0,027 mm		
Laufspiel der Verteiler- antriebswelle radial	0,032 ÷ 0,061 mm		
Laufspiel der Verteiler- antriebswelle axial	0,10 ÷ 0,30 mm		
Zahnflankenspiel (Ölpumpenantriebs- schnecke/Schraubenrad)	0,10 ÷ 0,16 mm		
Gesamtlänge der Verteilerbüchse	39,5 - 0,1 mm		
Gesamtlänge der Verteiler-Antriebswelle	103,5 mm		
Anlagefläche- Zündverteilerflansch/ Verteilerlagerbüchse	52,5 mm		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Anlagefläche-Kraftstoff-Förderpumpe Nocke der Verteilerantriebswelle in u. T.-Stellung	26,7 mm		
Wasserpumpe			
Spaltmaß zwischen Gehäuse und Flügelrad	0,5 ÷ 0,8 mm		
Fördermenge bei 5500 U/min Motor bei offenem Thermostat	ca. 3500 Ltr./h		
Thermostat			
Öffnungstemperatur	84 ± 1°		
Leckwasserdurchfluß bei 1 atü	30 ÷ 50 Ltr./h		
Kraftstoffpumpe			
Typ	SOLEX PE 15204		
Pumpendruck max.	0,2 atü		
Kraftstoff-Fördermenge bei 800 U/min Motor	20 Ltr./h		
Vergaser	Vergaser (ohne Starterklappe) mit Naßluftfilter	Vergaser (mit Starterklappe) mit Dämpferventil	Vergaser (mit Starterklappe) mit Dämpferfilter
Vergaser-Ausführung			
Typ	35 RH (Solex-Schrägstrom)		40 RH (Solex-Schrägstrom)
Vergaser-Kennzeichnung	»1300 GT« am Vergaserflansch	»1300/1« oder »1300/2« am montierten Blechfähnchen	»1700 GT« am Vergaserflansch
Vergaser-Anzahl	2		
Lufttrichter	28		32 30 ¹⁾
Hauptdüse	145	140	
Luftkorrekturdüse	110	140	140 150 ¹⁾
Leerlaufdüse	45		45 47,5 ¹⁾
Leerlaufluftdüse	1,4		
Vollastdüse (Anreicherungsdüse)	1,3	1,0	
Venturi (Kanal)	2,1		2,5
Mischrohr Nr.	59		
Einspritzrohr (Durchfluß)	47,5		
Pumpe/Abschaltpunkt	arm/35–45°	neutral	
Bypaß-Bohrungen	1,3/1,0/0,9	1,4/1,0	1,3/0,9
Schwimmengewicht (g)	5 ÷ 7		
Schwimmernadelventil	1,75 mit Kugel		
Einspritzmenge pro Hub (ccm)	0,45 ÷ 0,55	0,4 ÷ 0,6	0,6 ÷ 0,8
Niveaustand (Überlaufrohr)	36		
Absperrventil mit Kalibrierung gestempelt	1,0		1,3

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Vergaser-Ausführung	Vergaser (mit Starterklappe) mit Naßluftfilter	Vergaser (mit Starterklappe) mit Dämpferfilter	Vergaser (mit Starterklappe) mit Dämpferfilter
Typ	35 RH (Solex-Schrägstrom)		40 RH (Solex-Schrägstrom)
Vergaser-Kennzeichnung	»1300 GT« oder »1300 TS« am Vergaserflansch	»1300/3« am montierten Blechfährchen	»1700 GT« am Vergaserflansch oder »1700« am montierten Blechfährchen
Vergaser-Anzahl	2		
Lufttrichter	28		32 30 ²
Hauptdüse	145	135	140
Luftkorrekturdüse	110	140	130 150 ²
Leerlaufdüse	45		47,5
Leerlaufdüse	1,4		
Vollastdüse (Anreicherungsdüse)	1,3	1,0	
Venturi (Kanal)	2,1		2,5
Mischrohr Nr.	59		
Einspritzrohr (Durchfluß)	47,5		
Pumpe/Abschaltpunkt	arm/35—45°	neutral	
Bypaß-Bohrungen	1,3/1,0/0,9	1,3/1,0	1,3/0,9
Schwimmengewicht (g)	5 ÷ 7		
Schwimmernadelventil	1,75 mit Kugel		
Einspritzmenge pro Hub (ccm)	0,45 ÷ 0,55	0,30 ÷ 0,50	0,6 ÷ 0,8 0,45 ÷ 0,65 ²
Niveaustand (Überlaufrohr)	36	34 ÷ 34,5	36
Absperrventil mit Kalibrierung gestempelt	1,0	1,3	
Kupplung			
Typ	KN 180 J 9 K		KFS 200 K
Anpreßdruck	445 ± 25 kp		ca. 460 kp
Rutschmoment mit neuer Scheibe mindest	17 ± 0,5 mkp		
Federfarbe	9-Feder-Kupplung, Hauptfeder rot-braun gezeichnet		9-Feder-Kupplung, Hauptfedern gelb und weiß gezeichnet
Kupplungsspiel am Ausrückhebel	2 ÷ 3 mm		
Außen ϕ der Mitnehmerscheibe	180 mm		200 mm
Belag motorseitig getriebeseitig	Beral 61 Textar 50 S		Textar 450 W
Gesamtstärke ungespannt (aufgebaut) gespannt	9,1 ÷ 9,6 mm 8,2 ÷ 8,6 mm		9,7 ÷ 10,1 mm 8,8 ÷ 9,1 mm
Mindeststärke	7,0 mm		
Max. Schlag der Scheibe (gemessen am äußeren Durchmesser)	0,6 mm		0,7 mm
Geberzylinder ϕ	19,05 mm		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Geberzylinder Hub	30,0 mm		
Nehmerzylinder ϕ	20,64 mm		
Nehmerzylinder Hub	23,0 mm		
Getriebe			
Typ	Mechanisches Viergang-Getriebe mit Porsche-Sperrsynchonisierung in allen Vorwärtsgängen 1 Rückwärtsgang oder Mechanisches Fünfgang-Getriebe mit Porsche-Sperrsynchonisierung in allen Vorwärtsgängen 1 Rückwärtsgang		
Schaltungsart	Knüppelschaltung		
Übersetzungsverhältnis			
4-Gang-Getriebe	3,82/2,07/1,33/1,00/RW 4,15		
5-Gang-Getriebe	3,33/2,15/1,57/1,23/1,00/RW 3,54		
Ölsorte	Marken-Getriebeöl SAE 80		
Füllmenge	1,3 Ltr.		
Nabe Führungsmuffe zur Grundplatte	128 $\pm$ 0,1 mm		
Nebenwellen-Axialspiel	0,1 bis 0,15 mm		
Max. Schlag der Wellen	0,02 mm		
Vorderachse			
Typ	Einzelradaufhängung durch unteren und oberen Querlenker – progressive Federung durch Schraubenfedern und zusätzliche Gummihohlfedern Querstabilisator		
Spurweite	1260 mm		
Vorspur in Normallage*)	+ 0° 10' bis 0° 20'		
Angabe in mm	+ 1,1 mm bis + 2,2 mm		
Sturz in Normallage*)	+ 1° $\pm$ 30'		
Spurdifferenz bei 20° Radeinschlag des Innenrades	2° 30' $\pm$ 30'		
Spreizung	7° $\pm$ 30'		
Nachlauf bis Fg. Nr. 211-002798 ab Fg. Nr. 211-002799	4° $\pm$ 30' 2° $\pm$ 15'		
Radweg nach oben	56 mm		
Radweg nach unten	94 mm		
Schraubenfederlänge	300 mm		
Schraubenfederkraft Farbkennzeichen gelb	1 Strich 393–401 kp 2 Strich 402–411 kp 3 Strich 412–420 kp		

*) Normallage mit 100 kp vor den Vordersitzen belasten.
(Sturz vorne darf zwischen links und rechts nicht mehr als 30' abweichen.)

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Drahtdicke ϕ	12,0 mm		
Äußerer Windungs- ϕ	123,9 mm		
Länge der Gummizusatzfeder	55 mm		
Vorderradlagereinstellung Reibwert	15 cmkp		
Stoßdämpfer Typ	doppeltwirkende, hydraulische Teleskopstoßdämpfer BOGE		
Kolben ϕ	32 mm		
Hub	92 mm		
Vorderrad-Lagerspiel	0,02 $\div$ 0,06 mm		
Stoßdämpfer-Prüfung			
Hub mm	25	75	
Drehzahl U/min.	100		
Zugstufe kp	40 $\pm$ 6	150 $\pm$ 12	
Druckstufe kp	20 $\pm$ 5	62 $\pm$ 7	
Hinterradaufhängung			
Typ	Spurkonstante Starrachse mit längsliegenden Dreiblattfedern, progressiv wirkend durch zusätzliche Gummihohlfedern — exakte Führung der Hinterachse durch Querstab		
Spurweite	1200 mm		
Spur	0° $\pm$ 10'		
Radweg nach oben	63 mm		
Radweg nach unten	72 mm		
Blattfeder			
gestreckte Länge der Blattfeder	1152 mm		
Breite der Blattfeder	40 mm		
Länge der Gummizusatzfeder	120 mm		
Stoßdämpfer, Typ	doppeltwirkende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer BOGE		
Kolben ϕ	32 mm		
Größte Länge	409 mm		
Kleinste Länge	272 mm		
Hubbegrenzung in der Zugstufe	Anschlag an Puffer		
Gesamthub	137 mm		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Stoßdämpfer-Prüfung			
Hub mm	25	100	
Drehzahl U/min.	100		
Zugstufe kp	40 ± 6	82 ± 12 8	
Druckstufe kp	15 ± 5	65 ± 8	
Hinterachsgetriebe			
Typ	Hypoid-Kegelräder (Klingelberg)		Hypoid-Kegelräder (Klingelberg)
Übersetzungsverhältnis	4,125		3,300
Zähnezahl	8 : 33		10 : 33
Ölsorte	nach der Spezifikation M 2 C—28 B		
Füllmenge	0,8 Ltr.		
Zahnflankenspiel Teller-/Kegelrad	0,06 bis 0,13 mm		
Reibwert des Triebblings	neue Lager 24 bis 26 cmkp		
Lagerung mit Simmerring	gelaufene Lager 20 bis 24 cmkp		
Gesamttriebwert Triebbling/Tellerrad	neue und gelaufene Lager liegen im Gesamttriebwert um 1/4 höher als der gemessene Reibwert des vormontierten Triebblings		
Lenkung			
Typ	ZF-Gemmer-Lenkung (Schnecke mit Rollzahn)		
Übersetzung Lenk-Getriebe	15,03 : 1		
Lenkradumdrehungen	3,1		
Höchstzulässiges Spiel am Lenkrad	20 mm		
Kerbverzahnung an Schnecke	Zyl. 1 x 54 ZGN 715		
Geradeaus-Stellung markiert an	Lenkschnecke und Lenkgehäuse		
Lenkachslast	690 kp		
Größter Radeinschlag	innen 42°, außen 32°		
Ölsorte Lenkgetriebe	Getriebeöl SAE 80		
Füllmenge Lenkgetriebe	0,38 Ltr.		
ELEKTRISCHE ANLAGE			
Batterie			
Typ	MAREG 3 T 7		
Spannung	6 V		
Kapazität	77 Ah		
Pol an Masse	Minus		
Lage	Motorraum		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Zündverteiler			
Typ		Bosch JFUR 4 (R) 0231 146 029	Bosch JFR 4 (R) 0231 153 005
Antrieb		Schnecke	
Zündzeitpunkt kalter Motor		OT	
Zündfolge		1-3-4-2	
Unterbrecher- kontaktabstand		0,3 ÷ 0,4 mm	
Schließwinkel		48 ÷ 55 Grad (53-61 %)	
Kontaktfederdruck		500 ÷ 630 p	
Fliehkraftversteller	34 ÷ 40 Grad KW		30 ÷ 36 Grad KW
Unterdruckversteller	35 ÷ 140 mm Hg, 9-14 Grad KW		nicht angeschlossen
Zündspule			
Typ	Bosch TE 6 B 1 (TK 6 A 3)		Bosch TK 6 A 3
Zündspannung		bei Belastung 8 ÷ 12 KV	
Anlaßfunkenlänge		11 mm	
Funkenzahl max.		14 000/min	
Mittlerer Wattverbrauch		12,5 Watt	
Spannung an Klemme 15 bei eingeschalteter Zündung Beim Durchstarten		mind. 5,5 V mind. 4,5 V	
Zündkerzen			
Typ		W 200 T 30 Langschaft	
Gewinde		M 14 x 1,25	
Bezeichnung		Beru 200/14/3, Bosch W 200 T 30 Champion N-9Y und dgl.	
Elektrodenabstand		0,7 mm	
Bremsen			
Fußbremse			
Typ		Hydraulische Vierradbremse, Hauptbremszylinder mit Nachfüllbehälter im Motorraum. Vorn: ATE-Festsattel- Scheibenbremse mit autom. Nachstellung. Hinten: Innenbacken- bremse mit Simplex-Gleitbacken	
Pedaldruck bei Vollbremsung		ca. 40 kp	
Höchstzulässiger Leerweg am Bremspedal		1/4 bis 1/3	

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Prüfdruck nach Teves-Vorschrift	60 atü, darf nach 10 Min. max. 10% absinken		
Hauptzylinder ϕ	19,05 mm		
Radbremszylinder vorne ϕ	48 mm		
Radbremszylinder hinten ϕ	17,46 mm		
Bremsscheiben ϕ	268 mm		
Höchstzul. Seitenschlag der Bremsscheibe	0,10 mm		
Höchstzul. Stärke-Toleranz der Bremsscheibe innerhalb der Bremsfläche	0,02 mm		
Mindeststärke der Bremsscheibe	9,5 mm		
Mindeststärke der Bremsklötze	7 mm		
Mindeststärke der Scheibenbremsbeläge	2 mm		
Bremstrommel ϕ	230 mm		
1. Ausdrehstufe ϕ	230 + 0,4 mm		
2. Ausdrehstufe ϕ	230 + 0,8 mm		
Höchstzul. Ovalität	0,1 mm		
Bremsbackenbreite	40 mm		
Mindeststärke der Bremsbeläge	2,5 mm		
Räder und Bereifung			
Laufäder	Stahlscheibenräder		
Felgengröße	4 1/2 J x 14		
Höchstzulässiger Felgen-Seitenschlag (Felgenhorn innen)	1,25 mm		
Bereifung	155 SR 14	155 HR 14	
Stat. Reifenhalbmesser	277 mm		
Höchstzulässige Unwucht	300 cmp		
Reifenluftdruck in atü bei kalten Reifen (bei warmen Reifen jeweils um 0,3 atü mehr)	vorn: hinten:		
1-3 Personen	2,0 atü 1,7 atü		
4 Personen + Gepäck	2,0 atü 1,9 atü		
Für Autobahn jeweils 0,2 atü mehr			
Lichtmaschine			
Typ	Bosch LJ/EG 7 V 50 A 25 0 101 206 037		
Einschaltdrehzahl	1400 ÷ 1450 U/min		
Nullwattdrehzahl	1550 ÷ 1600 U/min		
Höchststromstärke	50 Amp.		
Nenn-drehzahl	2500 U/min		
Nennleistungs-drehzahl	ab 2500 U/min		

	1300 GT (75 PS)	1300 GT (85 PS)	1700 GT
Regler			
Typ	Bosch RS/TBA 180/6/1 0 190 300 011		
Einschaltspannung	6,2 ÷ 6,8 Volt		
Leerlaufspannung	7,3 ÷ 8,0 Volt		
Spannung bei Belastung	6,3 ÷ 7,2 Volt		
Belastungsstromstärke	34 Amp.		
Rückstromstärke	3 ÷ 9 Amp.		
Anlasser			
Typ	Bosch EF (R) 6 V 0,5 PS 0 001 207 012		
Anlaßkurzschluß- stromstärke	520 ÷ 540 Amp.		
Leistung	0,5 PS		
Drehmoment	1,24 mkp		
Glühlampen			
Scheinwerfer	Biluxlampe	40/45 W	
Standlicht	Kugellampe	4 W	
Blinklicht vorn	Kugellampe	18 W	
Blinklicht hinten	Kugellampe	18 W	
Schlußlicht/Bremslicht	Kugellampe	5/20 W	
Kennzeichenleuchte	Soffittenlampe	5 W	
Innenraumleuchte	Soffittenlampe	5 W	
Lampen für Armaturenbeleuchtung	Kugellampe	2 W	
Ladekontrolle	Kugellampe	2 W	
Fernlichtkontrolle	Kugellampe	2 W	
Blinklichtkontrolle	Kugellampe	2 W	
Öldruckkontrolle	Kugellampe	2 W	
Sicherungsdosen	eine 11 Sicherungen 8 Amp. 1 Sicherung 25 Amp.	eine 7 Sicherungen 8 Amp. 2 Sicherungen 25 Amp.	
Sicherungsstromkreise	12	9	
Parklicht	Kugellampe	3 W	

Anziehdrehmomente für Schrauben und Muttern in mkp für 1300 GT 75/85 PS und 1700 GT

Motor					
Motor am Getriebe	4,5			Längslenkeraufnahme am Radhaus	2,5
Anlasser am Getriebe	4,5			Längslenker an Längslenkeraufnahme	6
Zylinderkopf in 2 Durchgängen mit 1,5 endgültig mit	4			Traggelenk am Querlenker	3
Pleuelschrauben 9-mm-Gewinde	4,5			Traggelenk am Schwenklager	3
Pleuelschrauben 10-mm-Gewinde	5,5			Querlenker am Rahmenkopf	6
Schwungrad	7,5			Stoßdämpfer am Querlenker	2,5
Lagerböcke am Kurbelgehäuse	6,5				
Kupplungsdruckplatte	3			Lenkung	
Zahnriemenscheibe an Nockenwelle	4,5			Lenkrad	4
Keilriemenflansch an Kurbelwelle	4,5			Lenkanschlag am Querlenker	3
				Spurhebel am Schwenklager	3
				Spurstange außen	3
				Spurstange innen	3
Getriebe				Lenkstockhebel an Lenkrollenwelle	9,5
Getriebe am Motor	4,5			Lenkgetriebe am Lagerbock	2,5
Abtriebsflansch	14 ÷ 16				
Getriebedeckel	2,5				
				Bremse	
Hinterachse				Festsattel am Halter	4,7
Gelenkwelle am Abtriebsflansch	3,5			Bremsschlauch/Hohlschraube	1,6
Gelenkwelle am Differential	3,5			Festsattel-Hälften	1,8
Kronenmutter Antriebsachse	18 ÷ 20			Bremsscheibe an Radnabe	4,7
Federbriden	4,9			Festsattelhalter am Schwenklager	4,7
Stoßdämpfer an Verbindungsflasche	2,5			Haltewinkel für Bremsschlauch	2,5
Achskörperhälften am Differentialgehäuse	4,5				
Ankerplatte	3,4				
Lagerdeckel am Differentialgehäuse	4				
Tellerrad	6				
Vorderachse					
Festsattelhalter am Schwenklager	4,7				
Führungsgelenk am Schwenklager	3				
Führungsgelenk am Längslenker	3				