

**Typenbezeichnung**
**Fahrgestell** 124 B Version T II

**Motor** 132 A 9.000

**Motor**

Serie ab Motor Nr.	0000027
Zylinderzahl	4
Bohrung	80 mm
Hub	79,2 mm
Gesamthubraum	1592 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverh.	8,9
Höchstleist. DIN	95 PS
Höchstleist.-Drehzahl	6000 U/min
Drehmoment max. DIN	12,8 mkp
Entsprech. Drehzahl	4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Baujahr ab	1973

**Hauptlagerzapfen**

normal	50,775 – 50,795
1. Maß	50,521 – 50,541
2. Maß	50,267 – 50,287
3. Maß	50,013 – 50,033
4. Maß	49,759 – 49,779

**Hauptlagerschalen**

normal	1,825 – 1,831
1. Maß	1,952 – 1,958
2. Maß	2,079 – 2,085
3. Maß	2,206 – 2,212
4. Maß	2,333 – 2,339

**Pleuellagerzapfen**

normal	45,508 – 45,528
1. Maß	45,254 – 45,274
2. Maß	45,000 – 45,020
3. Maß	44,746 – 44,766
4. Maß	44,492 – 44,512

**Pleuellagerschalen**

normal	1,531 – 1,538
1. Maß	1,658 – 1,665
2. Maß	1,785 – 1,792
3. Maß	1,912 – 1,919
4. Maß	2,039 – 2,046

**Hauptlagergrundbohrung**

54,507 – 54,520

**Pleuellagergrundbohrung**

48,630 – 48,642

**Kurbelwellenradien**

Hauptlager	r =	2,8 – 3
Pleuellager	r =	2,7 – 3

**Einbauspiele**

Kolben	0,090 – 0,110
Hauptlager	0,050 – 0,095
Pleuellager	0,026 – 0,076

**Steuerzeiten**

Einl. ö. v. o. T.	12°
Einl. s. n. u. T.	53°
Ausl. ö. v. u. T.	52°
Ausl. s. n. o. T.	13°

**Betriebsspiel bei kaltem Motor**

E	0,45
A	0,60

Ventilspiel z. Prüfen der Steuerzeiten

E	0,80
A	0,80

**Nockenwellenhub**

E	8,3 (7,9) mm
A	8,3 (7,9) mm

Theoret. Ventilhub (ohne Spiel)

E	8,3 (7,9) mm
A	8,3 (7,9) mm

**Brennraumtiefe gem. m. Wzg. A.96215**

Zul. Schleifmaß bei normaler Kopfdicht.	0 – 0,25 mm
starker Kopfdicht.	0,25 – 0,50 mm

**Ventilfernhöhen**
**äußere Feder**

Länge unbelastet	53,9 mm
Länge belastet	36,0 mm
entspr. Belastung	38,9 kg
Länge belastet	26,5 mm
entspr. Belastung	59,5 kg

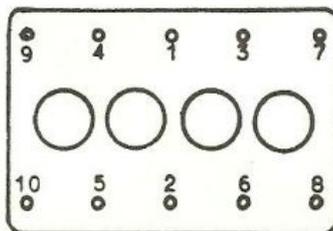
**innere Feder**

Länge unbelastet	41,8 mm
Länge belastet	31,0 mm
entspr. Belastung	14,9 kg
Länge belastet	22,0 mm
entspr. Belastung	27,4 kg

**Anzugsmomente in mkg \*)**

Zylinderkopfschr.	8,0
Pleuellagerschr.	5,0
Hauptlagerschr.	8,0
Schwungsch'schr.	8,5
Steuerradbef.-Schr. M10	5,0
Steuerradbef.-Schr. M12	12,0
M. f. N'wellenkasten	2,5
M. f. Riemensch. KW	12,0

Steuerkastenseite


**Vergaser**
**Vergaser Weber / Holley**

Typ 34 DMS

	1. Stufe	2. Stufe
Lufttrichter	24	26
Zerstäuberrohr	4,5	4,5
Hauptdüse	1,25	1,55
Leerlaufdüse	0,50	0,70
Leerl.-Luftd.	1,05	0,70
Mischrohr	F 61	F 61
Luftkorrekturd.	1,80	1,80
Pumpendüse	0,50	
Ablaßbohr.		
Schw.nad.Vent.		1,75
Schwimmerst.		7 mm
Anreich.-Vorr.		
Luftdüse	—	1,30
Kraftstoffd.	—	1,10
Gemischd.	—	1,10

**Vergaser Solex**

Typ C 32 EIES 32

	1. Stufe	2. Stufe
Lufttrichter		
Hauptdüse		
Leerlaufdüse		
Leerl.-Luftd.		
Mischrohr		
Luftkorrekturd.		
Pumpendüse		
Ablaßbohr.		
Schw.nad.Vent.		
Schw.-Gewicht		
Anreich.-Vorr.		
Kraftstoffd.		
Schwimmerst.		

**Benzinpumpendruck**

 0,20 – 0,25 kg/cm<sup>2</sup>
**Öldruck**

 bei 100°C 3,5 – 5,0 kg/cm<sup>2</sup>

\*) Das Anziehen der Muttern bzw. Schrauben muß stufenweise erfolgen. Die Muttern und Schrauben müssen in trockenem und kaltem Zustand sein; es dürfen also weder die Gewinde noch die Auflageflächen geölt werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß die betreffenden Oberflächen (Basis des Schraubenkopfes, Halteplättchen usw.) vollkommen sauber sind.