

GUIDA DI APPLICAZIONE

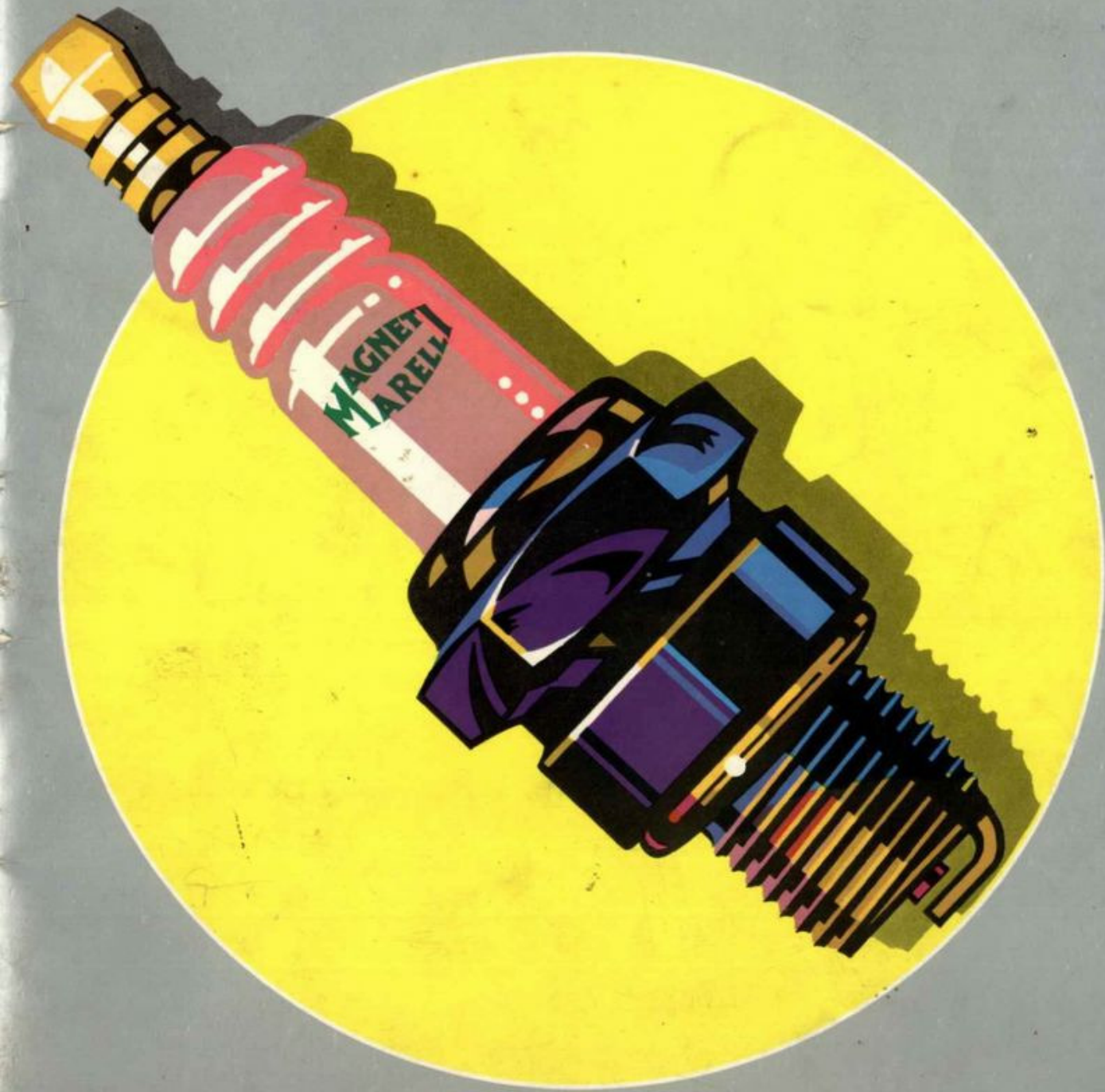
MAGNETI MARELLI

RECOMMENDATION CHART

GUIDE D'AFFECTION

ANWENDUNGSLISTE

1972



FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI
1, VIALE ITALIA - 20099 SESTO S. G. (MILANO) ITALY - P.O.B 66 - PH 2470091

L'aspetto della candela dice :

The spark-plug's appearance shows :

L'aspect de la bougie indique :

Das Aussehen der Zündkerze bedeutet :

- a) **Candela normale :** Motore « sano ». Carburazione giusta. Valore termico appropriato.

Normal plug : « Sound » engine. Correct carburation. Appropriate heat value.

Bougie normale : Moteur « sain ». Bonne carburation. Valeur thermique appropriée.

Zündkerze normal : Wärmewert angemessen. Verbrennung richtig. Motor in Ordnung.



- b) **Candela normale dopo lungo uso :** Appropriata ma consumata. È consigliabile sostituirla con identica nuova, anche ad evitare eccessivo consumo di carburante.

Normal plug after long use : Plug is appropriate but worn out. It is advisable to replace it with a new one, also to avoid an excessive fuel consumption.

Bougie normale après un fonctionnement prolongé : La bougie est appropriée mais usée. On conseille de la remplacer avec une bougie égale neuve, pour éviter aussi une consommation excessive d'essence.

Zündkerze normal nach langem Einsatz : Kerze geeignet, jedoch verbraucht. Ersatz durch neue Kerze gleichen Typs wird empfohlen, auch um übermäßigen Brennstoffverbrauch zu vermeiden.



- c) **Candela imbrattata di fuliggine :** Funzionamento eccessivo del motore al minimo. Uso prolungato dello starter. Carburazione troppo ricca. Valore termico non appropriato (troppo fredda).

Plug fouled with soot : Engine operates too long at idling speed. Extended use of starter. Too rich carburation. Unsuitable heat value (too cold).

Bougie encrassée par la suie : Fonctionnement excessif du moteur au ralenti. Emploi prolongé du démarreur. Carburation trop riche. Valeur thermique non appropriée (trop froide).

Zündkerze verrusst : Wärmewert ungeeignet (Kerze zu kalt). Motor funktionierte zu lange im Leerlauf. Gemisch zu fett. Anlasser allzulange betätigt.



- d) **Candela imbrattata d'olio :** Trafilamento d'olio fra pistone e canna del cilindro. Eccesso d'olio nella miscela per i motori a due tempi. Accensione difettosa.

Plug fouled with oil : Creeping of oil between piston and cylinder liner. Excess of oil in two-stroke engine mixture. Defective ignition.

Bougie encrassée par l'huile : Suintement de l'huile entre piston et chemise du cylindre. Excès d'huile dans le mélange pour moteurs à deux temps. Allumage défectueux.

Zündkerze verölt : Öl im Verbrennungsraum infolge ausgelaufene Zylinder und Kolbenringe eingedrungen. Bei Zweitaktmotoren zuviel Öl im Gemisch. Mangelhafte Zündung.



- e) **Candela surriscaldata :** Chiusura difettosa delle valvole. Carburazione troppo povera. Candela non avvitata a fondo. Valore termico non appropriato (troppo calda).

Overheated plug : Defective closing of valves. Too poor carburation. Plug not screwed tight in. Unsuitable heat value (too hot).

Bougie surchauffée : Fermeture défectueuse des soupapes. Carburation trop pauvre. Bougie desserrée. Valeur thermique non appropriée (trop chaude).

Überhitzte Zündkerze : Wärmewert ungeeignet (Kerze zu heiss). Zündkerze sitzt lose. Gemisch zu mager. Schlecht schliessende Ventile.



Le candele Magneti Marelli si distinguono per il caratteristico color rosa dell'isolatore, configurato a tre coste per aumentare sensibilmente l'isolamento contro le scariche esterne dovute a sporcizia e umidità (ved. pag. 2 e 3 Struttura e Disegno). La ceramica speciale "Sintal" ad alto tenore di allumina, particolarmente elaborata dopo anni di esperienze, è fra le migliori del mondo, come attesta il suo elevato peso specifico, che ne sintetizza tutte le caratteristiche termiche, elettriche e meccaniche.

Ne è conferma l'originale serraggio termomeccanico a tenuta, nel corpo metallico, che incastona, come un rubino, questo speciale isolatore senza la necessità di interporre guarnizioni di adattamento.

È un insieme semplice e termicamente elastico che porta al motore una scintilla sicura con elettrodi particolarmente refrattari, garanti di lunga durata. Vengono realizzate per le varie applicazioni motoristiche in una vasta gamma, come verrà qui sotto riportato.

Magneti Marelli spark plugs are readily recognisable by their characteristic pink insulator which incorporates three ribs to prevent flashover in the presence of dirt or dampness. (See on pages 2 and 3 "Design and Construction"). "Sintal", the special ceramic material with a high alumina content devised after years of exhaustive research is among the best in the world, as shown by the high specific gravity which synthesizes its thermal, electrical and mechanical characteristics. Further confirmation of this is afforded by the original thermomechanical seal which enables the special insulator to be set like a ruby into the metal shell without having to interpose any adaptor between them. These plugs are simple, thermally flexible devices supplying the engine with a reliable spark. The electrodes are highly refractor and have a very long life. As shown in this catalog, a wide range of spark plugs is available covering manifold applications.

Les bougies Magneti Marelli se distinguent par la couleur rose de l'isolant, muni de trois nervures afin d'en augmenter l'isolement contre les décharges extérieures dues à l'encrassement et à l'humidité. (Voir illustrations pages 2 et 3). La céramique spéciale "Sintal" qui constitue l'isolant est à teneur élevée en alumine; elle est le fruit de nombreuses années d'expériences et compte parmi les meilleures du monde; preuve en est donnée par son poids spécifique élevé qui assure les meilleures caractéristiques thermiques, électriques et mécaniques. Une caractéristique confirmant ses qualités est donnée par le serrage thermo-mécanique original, étanche, dans le fût métallique, qui enchâsse, comme un rubis, cet isolement spécial sans la nécessité d'interposer des bagues de compensation. C'est un ensemble simple et thermiquement élastique, qui amène au moteur une étincelle sûre par des électrodes particulièrement réfractaires, synonyme de longue durée. Les bougies sont réalisées en une large gamme et pour toutes les applications dans le domaine des moteurs, comme exposé dans ce catalogue.

Unsere Zündkerzen unterscheiden sich äusserlich durch den rosafarbenen Isolierkörper mit drei Rippen, die den Isolationswiderstand gegen den Funkenüberschlag auf der Oberfläche des Isolierkörpers infolge Verschmutzung oder Feuchtigkeit erheblich steigern (siehe Seite 2 n. 3 "Aufbau und Form"). Der Isolierkörper besteht aus hochwertiger hitzebeständiger Keramik Typ "Sintal" mit hohem Aluminiumoxyd Gehalt. Diese unter Auswertung jahrelanger Erfahrungen entwickelte Keramik zählt zu den besten der Welt. Ihre Vorzüge gehen schon aus der hohen Dichtezahl hervor, die für ausgezeichnete thermische, elektrische und mechanische Eigenschaften bürgt. Hinzu kommt das thermomechanische Spezialverfahren, mit dem der Isolierkörper im Metall-Kerzengehäuse ohne Zwischenlage eines Dichtrings eingebördelt und abgedichtet ist. Es entsteht somit eine Zündkerze von einfachem Aufbau und grosser thermischer Elastizität, die durch Elektroden hoher Wärmebeständigkeit einwandfreie kräftige Zündfunken liefert und lange Lebensdauer besitzt. Die Zündkerzen werden entsprechend den unterschiedlichen Verwendungen im Motorenbau in zahlreichen Ausführungen hergestellt, wie aus vorliegendem Katalog hervorgeht.

STRUTTURA E DISEGNO
DESIGN AND CONSTRUCTION
STRUCTURE ET DESSIN
AUFBAU UND FORM

ISOLANTE, IN SINTAL CON TRE COSTE, al 95% di Allumina di elevate qualità specifiche elettriche, termiche e meccaniche; estruso sotto vuoto.
THREE-RIB, INSULATOR VACUUM-EXTRUDED, SINTAL TYPE containing 95% alumina having high specific electrical, thermal and mechanical characteristics.
ISOLANT A TROIS NERVURES EN SINTAL à 95% d'alumine ayant des qualités spécifiques électriques, thermiques et mécaniques très élevées; filé sous vide.
ISOLIERKÖRPER MIT DREI RIPPEN AUS SINTAL 95% Aluminiumoxydgehalt, mit hohen elektrischen, thermischen und mechanischen Eigenschaften; unter Vakuum stranggepresst.

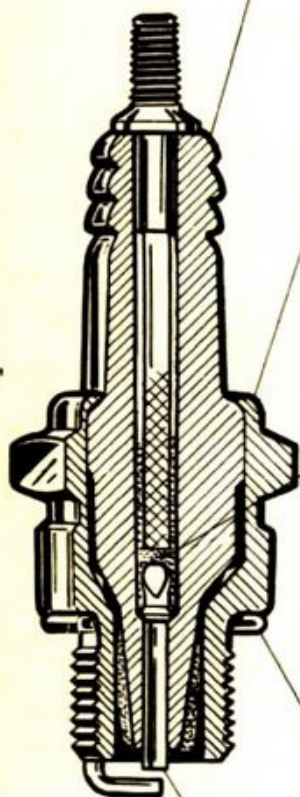
RESISTORE da 10.000 Ohm antidisturbo radio, aumenta la vita della candela riducendo l'usura degli elettrodi.
RESISTOR 10,000 Ohms, radio/TV interference suppressor type, extends the life of the plug and reduces electrode wear.
RÉSISTANCE de 10.000 Ohm antiparasites; elle accroît la longévité de la bougie en réduisant l'usure des électrodes.
WIDERSTAND zu 10.000 Ohm zur Abschwächung der Funkstörungen und zur Verringerung der Elektrodenabnutzung und somit zur Verlängerung der Lebensdauer der Zündkerze.

BORDATURA A CALDO ciò consente la tenuta perfetta ai gas anche ad elevate temperature e garantisce sempre la continuità termica fra ceramica e metallo.
HOT SEAL The shell flange is heated and turned over to prevent the gases from escaping even at very high temperatures and ensure constant thermal conductivity between ceramic material and metal.
BORDAGE \ CHAUD permettant une étanchéité parfaite aux gaz même à des températures très élevées et assurant une continuité thermique entre la céramique et le métal.
WARMBÖRDELUNG zur Gewährleistung einer einwandfreien Gasabdichtung, selbst bei hohen Temperaturen, sowie eines tadellosen Wärmeübergangs von der Keramik zum Metall.

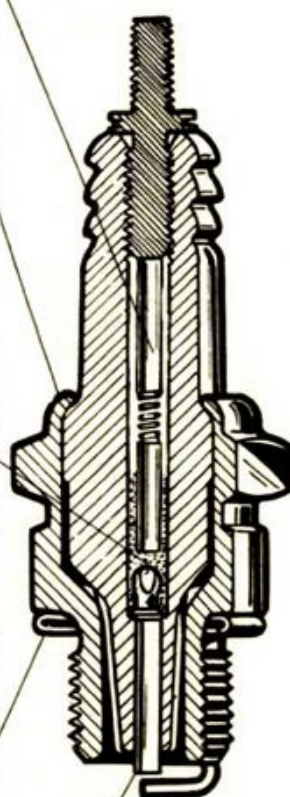
MASTICE VETROSO CONDUTTIVO rende impossibile qualsiasi fuga di gas fra elettrodo centrale ed isolante; assicura il miglior smaltimento di calore dall'elettrodo all'isolatore e la costanza di grado termico.
GLASS FILLER This electrically conductive material prevents any gas leakage between centre electrode and insulator. The glass filler also ensures optimum heat transfer from electrode to insulator as well as consistency of heat range.
MASTIC VITREUX CONDUCTEUR rendant impossible toute fuite de gaz entre l'électrode centrale et l'isolant; il assure l'écoulement de la chaleur de l'électrode à l'isolant et un degré thermique constant.
GLASARTIGER LEITFÄHIGER KIT: macht Gasverluste zwischen Mittelelektrode und Isolierkörper ganz unmöglich und gewährleistet den bestmöglichen Wärmeabfluss von der Elektrode über den Isolierkörper. Ferner sichert er einen konstanten Wärmewert.

GUARNIZIONE NON SFILABILE permette praticità ed elasticità di serraggio anche a basse coppie di torsione, tenuta a tutte le temperature e costanza di efficienza dopo ripetuti smontaggi.
CAPTIVE GASKET Highly practical, giving spring action even at very low tightening torques as well as perfect sealing at any temperature and sustained reliability after repeated removals.
JOINT INAMOVIBLE permettant praticité et élasticité de serrage, à des couples de torsion bas, étanchéité à toutes températures et efficacité constante après de nombreux démontages.
UNVERLIERBARER DICHRING: diese sehr praktische Lösung gewährleistet ein sattes Anziehen der Kerze selbst bei kleinen Anzugsdrehmomenten und einwandfreie Gasdichtheit bei allen Temperaturen, auch nach oftmaligem Ausbau.

ELETTRODI sono in lega speciale ad alta refrattarietà, che mantenendo una buona conducibilità termica acquista una forte resistenza all'usura ed alla corrosione intergranulare dovuta al piombo tetraetile dei carburanti, in virtù di speciale trattamento di diffusione al cromo.
ELECTRODES of a highly refractory alloy having good thermal conductivity. Resistance to wear and intermolecular corrosion—caused by the tetraethyl lead of the fuel—are greatly enhanced by a special chromium dispersion process.
ELECTRODES en alliage spécial aux qualités réfractaires très élevées qui, en maintenant une bonne conductibilité thermique, acquiert une forte résistance à l'usure et à la corrosion intergranulaire due au plomb tétraéthyle des carburants grâce à un traitement spécial de diffusion au chrome.
ELEKTRODEN aus Speziallegierung mit hoher Hitzebeständigkeit; ausser guter Wärmeleitfähigkeit weisen die Elektroden dank besonderer Chromdiffusions-Behandlung hohe Abbrand- sowie Korrosionsfestigkeit auf.



NORMALE
STANDARD
STANDARD
NORMAL



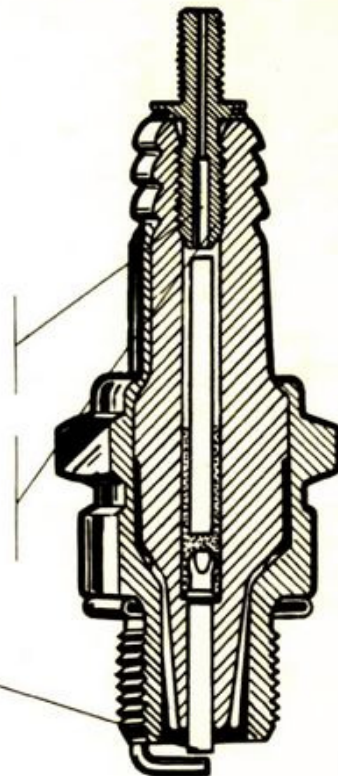
CON RESISTORE
RESISTOR TYPE
AVEC RÉSISTANCE
MIT WIDERSTAND

CON DISRUPTORE
AUXILIARY GAP TYPE
AVEC DISRUPTEUR
MIT VORFUNKENSTRECKE

FORO DEIONIZZANTE lascia sfuggire l'ozono prodotto dal disruptore.
DE-IONIZER ORIFICE eliminates the ozone released by sparking at auxiliary gap.
TROU DE DÉIONISATION laissant échapper l'ozone produit par le disrupteur.
ENTLÜFTUNGSBOHRUNG: hat den Zweck, das in der Vorfunkenstrecke entstehende Ozon entweichen zu lassen.

DISRUPTORE incrementa la tensione e favorisce l'accensione anche a candela imbrattata.
AUXILIARY GAP builds up voltage and assists ignition even with a fouled plug.
DISRUPTEUR: accroît la tension et favorise l'allumage même à bougie encrassée.
VORFUNKENSTRECKE: bewirkt eine Spannungssteigerung und schafft bessere Voraussetzungen für kräftige Funken auch bei verschmutzter Zündkerze.

ELETTRODI a seconda delle varie esecuzioni.
ELECTRODES as per plug type.
ÉLECTRODES suivant les diverses réalisations.
ELEKTRODEN je nach den verschiedenen Zündkerzenausführungen.

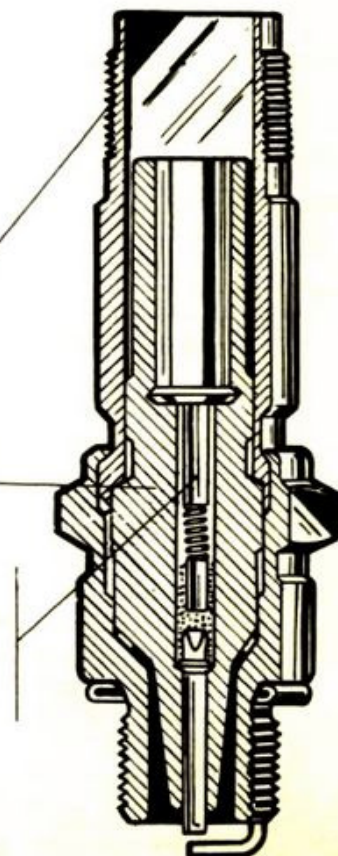


SCHEMATA CON RESISTORE
SHIELDED WITH RESISTOR
BLINDÉE AVEC RÉSISTANCE
ABGESCHIRMT MIT WIDERSTAND

ATTACCO STANDARD 5/8" - 24 tipo immergibile.
STANDARD THREAD 5/8" - 24 t.p.i., submersible.
RACCORD STANDARD 5/8" - 25 type submersible.
STANDARD-EINSCHRAUBGEWINDE 5/8" - 24, tauchfähige Ausführung

ISOLANTE MONOBLOCCO assicura perfetta tenuta dielettrica.
ONE-PIECE INSULATOR ensures perfect dielectric characteristics.
ISOLANT MONOBLOC assurant une parfaite tenue diélectrique.
EINTEILIGER ISOLIERKÖRPER: gewährleistet eine einwandfreie Durchschlagfestigkeit.

RESISTORE da 10.000 Ω garantisce lunga vita alla candela riducendo l'usura degli elettrodi e sopprime i radio disturbi.
RESISTOR 10.000 Ohms, ensures long plug life, makes for reduced electrode wear and acts as radio/TV interference suppressor.
RÉSISTANCE 10.000 Ω: assure une longue vie à la bougie, réduit l'usure des électrodes et supprime les parasites radio.
WIDERSTAND zu 10.000 Ohm: gewährleistet eine lange Lebensdauer der Zündkerze reduziert die Elektrodenabnutzung und schwächt die Funkstörungen ab.



CATALOGAZIONE

La sigla catalogo della candela è formata da tre parti:

1 - Un gruppo di lettere che indica la marca, la filettatura e il tipo della candela. Le lettere che compongono il primo gruppo hanno in particolare i seguenti significati:

C = Candela Magneti Marelli (1^a lettera)
 M = filettatura metrica 18 mm
 W = filettatura metrica 14 mm
 X = filettatura metrica 12 mm
 U = filettatura metrica 10 mm
 Z = filettatura inglese 7/8", 3/4", 7/16"
 C = candela con elettrodo centrale di rame

D = candela smontabile
 I = candela con elettrodo di massa di Inconel
 P = candela con elettrodi di platino
 R = candela schermata con connettore 5/8" 24 filetti, immersibile
 S = candela schermata con connettore 5/8" 24 filetti, normale

2 - Un numero che indica il grado termico della candela.

3 - a) Una lettera che indica la lunghezza della radice filettata della candela:

L = radice lunga (18 ÷ 19 mm)
 N = radice normale (12 ÷ 12,7 mm)
 C = radice corta (10 mm ≈ 3/8")

T = Sede conica
 A = Soluzioni particolari

b) Le altre lettere, quando esistono, indicano la particolare esecuzione della candela:

E = isolante corto a scarica inversa
 J = elettrodo di massa mozzato
 K = elettrodo di massa a coltello
 P = isolante sporgente

S = scarica semisuperficiale
 Z = scarica semisuperficiale con disruptore
 R = resistore incorporato (questa lettera è sempre l'ultima del gruppo)



Esempio di catalogazione di una candela d'accensione:

C W R 6 L R

candela Magneti Marelli _____
 filettatura M 14 x 1,25 mm _____
 schermata immersibile _____
 grado termico _____
 radice lunga 19 mm _____
 resistore incorporato _____

TERMINALI. Le candele possono essere fornite a richiesta, con ciascuno dei terminali indicati in tabella A, assumendo in ogni caso un **catalogo di ordinazione** che risulta composto dal catalogo della candela più la lettera di designazione del terminale prescelto. Es.: Candela senza terminale: CW 6 N. Candela con terminale 91102-1: CW 6 NT

TABELLA A (Table A - Tableau A - Tabelle A)

Per innesto con profilo SAE For SAE type connection Pour cosse à profil SAE Für Stecker mit SAE-Profil	Catalogo terminale Terminal part. No. Symbole de la fiche Katalogzeichen der Anschlussmutter	Catalogo di ordinazione Order code number Symbole de commande Bestellzeichen	Per innesto a forcella For clip type connection Pour cosse à fourche Für Gabelstecker	Catalogo terminale Terminal part. No. Symbole de la fiche Katalogzeichen der Anschlussmutter	Catalogo di ordinazione Order code number Symbole de commande Bestellzeichen
	91102-1	CW 6 N-T		91102-2	CW 225 N-Y

ORDERING INSTRUCTIONS

The three sections which make up the plug part No. are listed below.

1 - A group of letters indicating plug make, type and thread size. Such letters have the following meanings:

C = "Magneti Marelli" spark plug (1st letter)
 M = 18 mm metric thread
 W = 14 mm metric thread
 X = 12 mm metric thread
 U = 10 mm metric thread
 Z = 7/8", 3/4", 7/16" thread

C = Plug with central copper electrode
 D = Decomposable plug
 I = Plug with "Inconel" negative electrode
 P = Plug with platinum electrodes
 R = Shielded plug with 5/8" - 24 t.p.i. connector, submersible
 S = Shielded plug with 5/8" - 24 t.p.i. standard connector

2 - A number giving the heat range of plug.

3 - a) A letter indicating plug reach:

L = Long (18 to 19 mm)
 N = Standard (12 to 12,7 mm)
 C = Short (10 mm = 3/8" approx.)

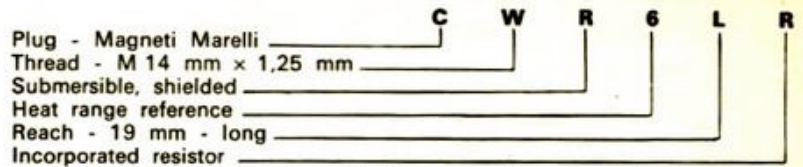
T = Tapered seat
 A = Special types

b) The other letters (if any) indicate particular constructional details:

E = Inverted discharge short insulator
 J = Short earth electrode
 K = Blade type earth electrode
 P = Projected core nose type

S = Surface gap
 Z = Surface-gap-series-gap
 R = Resistor type (this letter always comes at the end)

Example of spark plug designation:



TERMINALS. Optionally, spark plugs are available with either type of terminal shown in Table A, quoting in any case the relevant order code number which consists of the plug part number plus a letter designating the terminal option desired. Example: Plug without terminal - CW 6 N; Plug with terminal 91102-1 = CW 6 NT

CATALOGATION DES BOUGIES

Le symbole de catalogue de la bougie est formé de trois parties:

1 - Un groupe de lettres qui indique la marque, le filetage et le type de bougie. Les lettres composant le premier groupe ont les significations suivantes:

C = bougie Magneti Marelli (1ère lettre)	D = bougie démontable
M = filetage métrique 18 mm	I = bougie avec électrode de masse en "Inconel"
W = filetage métrique 14 mm	P = bougie avec électrodes en platine
X = filetage métrique 12 mm	R = bougie blindée avec connexion 5/8" - 24 filets, submersible
U = filetage métrique 10 mm	S = bougie blindée avec connexion 5/8" - 24 filets, standard
Z = filetage anglais 7/8", 3/4", 7/16"	
C = bougie avec électrode centrale en cuivre	

2 - Un chiffre qui indique le degré thermique de la bougie.

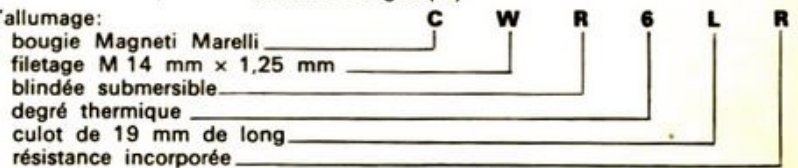
3 - a) Une lettre qui indique la longueur du culot fileté de la bougie:

L = culot long (18 à 19 mm)	T = siège conique,
N = culot normal (12 à 12,7 mm)	A = types spéciaux
C = culot court (10 mm, env. 3/8")	

b) Les autres lettres indiquent éventuellement une exécution particulière de la bougie:

E = isolant court à décharge inversée	S = décharge semi-superficielle
J = électrode de masse matée	Z = décharge semi-superficielle avec disrupteur
K = électrode de masse à lame de couteau	R = résistance incorporée (cette lettre est toujours la dernière du groupe)
P = isolant saillant	

Exemple de catalogation d'une bougie d'allumage:



BORNES. Les bougies sont fournies sur demande avec n'importe quelle fiche taraudée figurant sur le tableau, en indiquant en tout cas le **symbole de commande** qui est formé par le symbole de commande de la bougie plus une lettre indicative de la fiche choisie.

Par ex.: Bougie sans fiche = CW 6 N; Bougie avec fiche taraudée 91102-1 = CW 6 N-T

KLASSIFIKATION DER ZÜNDKERZEN

Katalogmässig besitzen die Zündkerzen ein dreiteiliges Kennzeichen, das sich wie folgt zusammensetzt:

1 - Buchstabengruppe zur Kennzeichnung der Marke, des Einschraubgewindes und des Zündkerzen-Typs.

Die Buchstaben dieser ersten Gruppe bedeuten:

C = Zündkerze Magneti Marelli (1. Buchstabe)	D = Zerlegbare Zündkerze
M = metrisches Gewinde 18 mm	I = Zündkerze mit "Inconel"-Masselektrode
W = metrisches Gewinde 14 mm	P = Zündkerze mit Platin-Elektroden
X = metrisches Gewinde 12 mm	R = abgeschirmte Zündkerze mit Stecker 5/8", Gang 24, tauchfähig
U = metrisches Gewinde 10 mm	S = abgeschirmte Zündkerze mit Stecker 5/8", Gang 24, normal
Z = Zollgewinde 7/8", 3/4", 7/16"	
C = Zündkerze mit Kupfer-Mittelelektrode	

2 - Kennnummer zur Kennzeichnung des Wärmewerts.

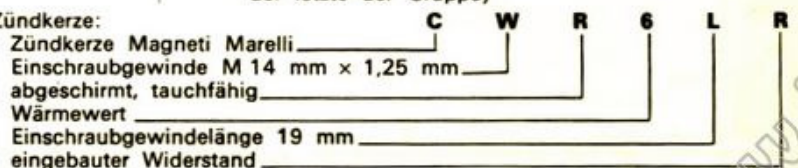
3 - a) Buchstabe zur Kennzeichnung der Einschraubgewindelänge:

L = langes Gewinde (18 - 19 mm)	T = Kegeldichtsitz
N = normales Gewinde (12 - 12,7 mm)	A = Sonderausführungen
C = kurzes Gewinde (10 mm - ca. 3/8")	

b) Die übrigen Buchstaben, sofern vorhanden, kennzeichnen die Ausführung der Zündkerze:

E = kurzer Isolierkörper, verkehrter Funkenüberschlag	S = Luft-Gleit-Funkenstrecke
J = gekürzte Masselektrode	Z = Luft-Gleit-Funkenstrecke mit Vorfunkenstrecke
K = schneidenförmige Masselektrode	R = eingebauter Widerstand (dieser Buchstabe ist stets der letzte der Gruppe)
P = herausragender Isolierkörper	

Beispiel der Katalog-Bezeichnung einer Zündkerze:



ANSCHLUSSMUTTERN. Die Zündkerzen können auf Wunsch mit jeder in der Tabelle A angegebenen Anschlussmutterausführung geliefert werden. Dabei besteht das **Bestellzeichen** der Zündkerze aus dem Katalogzeichen der Zündkerze, plus das Kennzeichen der gewünschten Anschlussmutter.

Beispiel: Zündkerze ohne Anschlussmutter = CW 6 N; Zündkerze mit Anschlussmutter 91102-1 = CW 6 N-T.

PROSPETTO DEI TIPI CHART OF TYPES
PROSPECTUS DES TYPES
ÜBERSICHT DER AUSFÜHRUNGEN

Dimensioni Filettatura Thread Size Dimensions filetage Gewinde	Grado Termico Heat Range Degré thermique Wärmewert	Tipi normali Standard Types Types standard Normale Ausführungen	Tipi per motori a 2T e tipi marini Two-stroke and marine types Types pour moteurs 2 t. et marins Ausführungen für Zweitakt- und Bootsmotoren	Tipi con resistore Resistor types Types avec résistance Ausführungen mit Widerstand	Tipi speciali e tipi da competizione Special and racing types Types spéciaux et types compétition Sonder- und Rennwagenausführungen	Tipi al platino Platinum electrode types Types au platine Ausführungen mit Platinelektroden	Tipi schermati Shielded types Types blindés Abgeschirmte Ausführungen	Tipi schermati con resistore Shielded with resistor Types blindés avec résistance Abgeschirmte Ausführungen mit Widerstand
14 mm 3/8"	● ■	CW 2 C CW 3 C CW 4 C CW 5 C CW 6 C CW 7 C	CW 4 CJ CW 5 CJ CW 6 CJ CW 8 CJ		CW 6 CE			CWR 4 CR
(?) 3/8" (?)	● ■	CW 3 CP CW 4 CP CW 5 CP						
14 mm 1/2"	● ■	CW 2 N CW 3 N CW 4 N CW 5 N CW 6 N CW 67 N CW 7 N CW 8 N CW 9 N	CW 4 NJ CW 5 NJ CW 6 NJ CW 67 NJ CW 7 NJ	CW 5 NR CW 6 NR CW 67 NR CW 7 NR CW 8 NR	CW 6 NE CWC 6 NJ CW 3 AG CWC 67 NJ CWI 7 N CWC 7 NJ CW 5 NK CW 5 NS CWC 9 NJ CWC 14 NJ			CWR 4 NS CWR 175 NR CWR 225 NR CWS 6 NR CWR 7 NR CWS 7 NR
(?) 14 mm 1/2" (?)	● ■	CW 5 NP CW 6 NP CW 7 NP						
14 mm 3/4"	● ■	CW 2 L CW 3 L CW 4 L CW 5 L CW 6 L CW 7 L CW 8 L CW 9 L	CW 6 LJ CW 7 LJ CW 8 LJ	CW 6 LR CW 7 LR	CW 5 LK CW 5 LS CW 5 LZ CW 6 LK CW 7 LKK CW 6 LS CW 6 LZ CW 10 L CW 101 L CW 11 L CW 112 L CW 12 L CW 13 L CW 14 L CW 15 L	CWP 7 L CWP 8 L CWP 9 L CWP 10 L		CWR 6 LR CWR 8 LR
14 mm 3/4"		CW 4 A (?)						

● Calda. - ■ Fredda. - (1) Sede di tenuta conica. - (2) Tipo potente. - (3) Per motori con valvola in testa (O.H.V.). - (4) Lunghezza radice 15 mm. - (5) Lunghezza radice 13/16". - (6) Lunghezza radice 6,4 mm. - (7) Lunghezza filettatura 3/8". - (8) Vedere fig. 8 pag. 11.

● Hot. - ■ Cold. - (1) Conical seating. - (2) Extra power. - (3) For O.H.V. engines. - (4) Reach 15 mm. - (5) Reach 13/16". - (6) Reach 6,4 mm. - (7) Thread length 3/8". - (8) See fig. 8 pag. 11.

● Chaud. - ■ Froid. - (1) Siège de portée conique. - (2) Type puissant. - (3) Pour moteurs à soupapes en tête (O.H.V.). - (4) Longueur de culot 15 mm. - (5) Longueur de culot 13/16". - (6) Longueur de culot 6,4 mm. - (7) Longueur du filetage 3/8". - (8) Voir fig. 8 pag. 11.

● Warm. - ■ Kalt. - (1) Kegelförmiger Abdichtungssitz. - (2) Leistungsstarke Ausführung. - (3) Für Motoren mit hängenden Ventilen. - (4) Einschraubgewindelänge 15 mm. - (5) Einschraubgewindelänge 13/16". - (6) Einschraubgewindelänge 6,4 mm. - (7) Länge schroefdraad 3/8". - (8) Siehe Bild 8 Seite 11.

Dimensioni Filettatura Thread Size Dimensions filetage Gewinde	Grado Termico Heat Range Degré thermique Wärmewert	Tipi normali Standard Types Types standard Normale Ausführungen	Tipi per motori a 2T e tipi marini Two-stroke and marine types Types pour moteurs 2 t. et marins Ausführungen für Zweitakt- und Bootsmotoren	Tipi con resistore Resistor types Types avec résistance Ausführungen mit Widerstand	Tipi speciali e tipi da competizione Special and racing types Types spéciaux et types compétition Sonder- und Rennwagenausführungen	Tipi al platino Platinum electrode types Types au platine Ausführungen mit Platinelektroden	Tipi schermati Shielded types Types blindés Abgeschirmte Ausführungen	Tipi schermati con resistore Shielded with resistor Types blindés avec résistance Abgeschirmte Ausführungen mit Widerstand
(7) 14 mm 3/4" (7)	● ■	CW 4 LP CW 5 LP CW 6 LP CW 67 LP CW 7 LP CW 78 LP CW 8 LP CW 89 LP CW 9 LP		CW 7 LPR	CW 7 LPS (8)			
(7) 14 mm (1) (7)	● ■	CW 5 TP CW 6 TP						
18 mm 1/2"	● ■	CM 1 N CM 2 N CM 3 N CM 4 N CM 5 N CM 6 N			CM 1 A		CMR 150 C (4) CMR 200 A-1 CMR 225 A	
18 mm 3/4"	● ■				CM 1 A			CMS 6 LR CMR 8 LR (7)
18 M (1)	● ■	CM 3 T CM 4 T						
(7) 18 mm (1) (7)	● ■	CM 2 TP CM 3 TP CM 4 TP						
12 mm 1/2"	● ■	CX 8 N						
12 mm 3/4"	● ■	CX 8 L			CX 12 L			
10 mm 1/2"	● ■	CU 4 C (4) CU 7 N						CUR 175 AR (4)
10 mm 3/4"	● ■				CU 12 L	CUP 12 L CUP 13 L CUP 14 L CUP 15 L		
7/8"-18		CZ 2 A						
3/4"-14 Gas		CZD 2 A						
ASTP 1/2"-14		CZ 1 A						

● Calda. - ■ Fredda. - (1) Sede di tenuta conica. - (2) Tipo potente. - (3) Per motori con valvola in testa (O.H.V.). - (4) Lunghezza radice 15 mm. - (5) Lunghezza radice 13/16". - (6) Lunghezza radice 6,4 mm. - (7) Lunghezza filettatura 3/8". - (8) Vedere fig. 8 pag. 11.

● Hot. - ■ Cold. - (1) Conical seating. - (2) Extra power. - (3) For O.H.V. engines. - (4) Reach 15 mm. - (5) Reach 13/16". - (6) Reach 6,4 mm. - (7) Thread length 3/8". - (8) See fig. 8 pag. 11.

● Chaud. - ■ Froid. - (1) Siège de portée conique. - (2) Type puissant. - (3) Pour moteurs à soupapes en tête (O.H.V.). - (4) Longueur de culot 15 mm. - (5) Longueur de culot 13/16". - (6) Longueur de culot 6,4 mm. - (7) Longueur du filetage 3/8". - (8) Voir fig. 8 pag. 11.

● Warm. - ■ Kalt. - (1) Kegelförmiger Afdichtungssitz. - (2) Leistungsstarke Ausführung. - (3) Für Motoren mit hängenden Ventilen. - (4) Einschraubgewindelänge 15 mm. - (5) Einschraubgewindelänge 13/16". - (6) Einschraubgewindelänge 6,4 mm. - (7) Länge schroefdraad 3/8". - (8) Siehe Bild 8 Seite 11.

Come annunciato nelle edizioni precedenti, le candele hanno assunto una **nuova catalogazione**.

Per la corrispondenza fra la precedente catalogazione e l'attuale, vedere la tabella delle candele Magneti Marelli e di altre Marche posta a pagina 34.

As already mentioned in the previous editions, the Spark Plugs have got **new reference catalogations** now. For the comparison between old and new references, see table at page 34 for Magneti Marelli and other Trade Marks Spark Plugs.

Comme il a été déjà annoncé dans les éditions précédentes, les bougies d'allumage ont reçu des **nouvelles catalogations**.

Pour les correspondances entre l'ancienne et la nouvelle catalogation, voir le tableau à la page 34, pour bougies Magneti Marelli et celles d'autre fabrication.

Wie bereits in den vorangegangenen Ausgaben angedeutet, erhalten unsere Zündkerzen nunmehr **neue Typenbezeichnungen**.

Die Gegenüberstellung der alten und der neuen Typenbezeichnung ist sowohl für Magneti Marelli-Zündkerzen als auch für andere Fabrikmarken aus der Tabelle auf Seite 34 zu entnehmen.

L'apertura degli elettrodi prescritta a tabella per ciascuna applicazione può talvolta non corrispondere all'apertura standard di produzione. Bisognerà pertanto ricalibrare alla giusta misura indicata. Tenere, inoltre, presente che sulle vetture provviste di soppressori antidisturbi radio occorre aumentare l'apertura elettrodi (gap) a $0,7 \div 0,8$ mm.

The electrodes gap indicated on the table for each application may sometimes not correspond to that one of our Standard production; it will be therefore necessary to reset the gap as indicated. Furthermore please note that for Spark Plugs to be used on motorcars with antinoise devices, the gap must be increased up to $0,7 - 0,8$ mm.

La distance entre les électrodes prescrite dans le tableau pour chaque application peut parfois varier vis-à-vis de la distance standard de fabrication; il sera alors nécessaire de la rectifier selon les indications. Il faudra prendre note, en outre, que pour les voitures pourvues de dispositifs antiparasites il faudra augmenter la distance des électrodes jusqu'à $0,7 \div 0,8$ mm.

Der in die Tabelle für eine jede Anwendung vorgeschriebene Elektrodenabstand kann manchmal mit jenem der Standard-Erzeugung nicht übereinstimmen, weshalb sich eine Nacheinstellung, wie angegeben, als notwendig erweist. Weiters ist darauf zu achten, dass bei mit Entstörmittel bereits versehene Wagen der Elektrodenabstand der Zündkerzen auf $0,7 \div 0,8$ mm vergrößert werden muss.

Per eliminare **disturbi di ricezione radio**, se necessario si potranno applicare candele con resistore incorporato del grado termico corrispondente alle candele indicate per le varie applicazioni in questa guida.

To prevent **radio interference noises**, if necessary, fit spark plugs with incorporated resistor having a heat value equivalent to the spark plugs indicated in this guide for the different applications.

Pour éliminer les **interférences radio**, on pourra au besoin monter des bougies avec résistance incorporée et de degré thermique correspondant aux bougies prévues pour les différentes applications dans le présent fascicule.

Zwecks **Funkentstörung** können, sofern notwendig, Zündkerzen mit eingebautem Widerstand verwendet werden, deren Wärmewert, je nach der infragekommenden Verwendung, den auf diesen Seiten angeführten Daten entsprechen soll.

Per **Vetture Sportive o da Competizione**, in luogo delle candele di serie normale, potranno convenientemente essere impiegate candele delle serie speciali a scarica semisuperficiale o con elettrodi di platino, secondo la seguente tabella:

For **Sport and Racing Cars**, special series spark plugs of the surface-gap discharge or platinum-electrode type may be suitably used instead of the standard series spark plugs, according to the following table:

Pour **voitures sportives et de Compétition** au lieu des bougies de série standard on pourra opportunément utiliser les bougies des séries spéciales à décharge semi-superficielle ou pourvues d'électrodes en platine, suivant le tableau ci-dessous:

Für **Sport- und Rennwagen** können anstelle normaler Serien-Zündkerzen Spezial-Zündkerzen mit Gleitfunken oder mit Platin-Elektroden vorteilhaft verwendet werden, wie aus nachfolgender Tabelle hervorgeht:

Candele di serie speciale			Special series spark plugs Bougies de serie speciale Spezial- Zündkerzen
Candela a scarica semisuperficiale	Candela a scarica semisuperficiale con disruptore	Candela con elettrodi di platino	Candele di serie normale Standard series plugs Bougies de serie standard Normale Zündkerzen
Surface-gap type Bougie à décharge semi-superficielle Zündkerze mit Gleitfunken	Surface-gap series gap type Bougie à décharge semi-superficielle avec disrupteur Zündkerze mit Gleitfunken und Vorfunkentrecke	Platinum electrode type Bougies avec électrodes en platine Zündkerze mit Platinelektroden	
CW 5 NS	CW 5 NZ	CUP 12 L	CU 12 L
CW 5 LS	CW 5 LZ	—	CW 6 N - CW 7 N - CW 6 NP
CW 6 LS	CW 6 LZ	—	CW 5 L - CW 6 L - CW 5 LP - CW 6 LP
—	—	CWP 7 L	CW 7 L - CW 7 LP - CW 67 LP
—	—	CWP 8 L	CW 8 L - CW 8 LP - CW 89 LP
		CWP 9 L	CW 9 LP - CW 9 L
		CWP 10 L	CW 10 L

N. B. - Le applicazioni consigliate nella presente guida derivano dalle esperienze fatte in collaborazione con costruttori di veicoli o di motori, oppure sono state rilevate dalle documentazioni del ramo.

Esse valgono per condizioni normali di funzionamento in climi temperati. Per condizioni estreme si consiglia di impiegare il tipo avente grado termico immediatamente superiore o inferiore. I tipi indicati tra parentesi corrispondono ad applicazioni che possono essere opportune in casi speciali. Non possiamo renderci garanti circa la completezza e l'esattezza delle applicazioni elencate, soprattutto per quanto concerne le applicazioni non sperimentate coi Costruttori di veicoli o di motori. In caso di anomalie riscontrate, in particolare per innovazioni o variazioni apportate ai motori, o per impieghi particolari, preghiamo di voler informare la Magneti Marelli: Servizio Assistenza Tecnica Casella postale 66, I 20099 Sesto S. Giovanni (Milano).

NOTE: Applications recommended in this manual are a result of experience made in cooperation with car or engine manufacturers or have been taken from documentation of the branch.

They are applicable for normal operating conditions under temperate climates. For extreme conditions use a type of spark plug having a heat range immediately higher or lower. Types indicated in brackets refer to applications which may be suitable in special cases. Of course, we cannot guarantee the completeness and accuracy of the above listed applications mostly for those which have not been submitted to testing with car or engine manufacturers.

In the event of anomalies observed, in particular as a result of innovations or changes made to engines or for special purposes, we kindly ask to inform our Technical Service at the following address:

MAGNETI MARELLI S.p.A. - Servizio Assistenza Tecnica - Casella postale 66 - I 20099 Sesto S. Giovanni (Milano).

N. B. - Les applications conseillées dans ce guide, dérivent de l'expérience acquise en collaboration avec les constructeurs de véhicules ou de moteurs, ou bien, elles sont puisées dans la documentation relative à cette branche.

Ces applications sont valables pour le fonctionnement des bougies dans les climats tempérés. Pour les zones au dessus ou au dessous du climat normal, on conseille l'emploi du type de degré immédiatement supérieur ou inférieur. Les types indiqués entre parenthèses se réfèrent aux applications qui peuvent être utiles dans de cas spéciaux.

Nous ne pouvons pas garantir la complète et exacte application des données, surtout en ce qui concerne celles non expérimentées avec les constructeurs de véhicules ou de moteurs.

En cas d'anomalies, spécialement dues à des innovations ou variations apportées aux moteurs ou pour des usages particuliers, nous vous prions de bien vouloir interpeller notre Service Technique à l'adresse suivante:

MAGNETI MARELLI S.p.A. - Servizio Assistenza Tecnica - Casella postale 66 - I 20099 Sesto S. Giovanni (Milan-Italie).

Anmerkung: Die hier empfohlenen Anwendungen stammen teils aus Versuchen, die in Zusammenarbeit mit Fahrzeug- bzw. Motorenkonstruktoren angestellt wurden, teils aus der Fachliteratur.

Diese Anwendungen gelten für den Betrieb unter normalen Bedingungen, bei gemässigtem Klima. Bei extremen Arbeitsbedingungen empfiehlt es sich, den nächsten darüber- oder darunterliegenden Wärmewert heranzuziehen.

Die in Klammern angegebenen Typen können für Sonderfälle vorteilhaft Verwendung finden. Für Vollständigkeit und Richtigkeit der hier angeführten Anwendungen können wir allerdings nicht haften, vor allem für jene Typen, die nicht zusammen mit Fahrzeug- oder Motorenkonstruktoren experimentiert wurden.

Sollten Unstimmigkeiten infolge von Neuerungen oder Abänderungen an Motoren, oder bei Verwendung für Sonderzwecke entstehen, dann bitten wir, den betreffenden Fall unserer Abteilung Technische Beratung, an folgende Adresse bekanntgeben zu wollen:

MAGNETI MARELLI S.p.A. - Servizio Assistenza Tecnica - Casella postale 66 - I 20099 Sesto S. Giovanni (Milano-Italien).

Il grado termico di una candela d'accensione è condizionato principalmente, in ragione inversa, dalla massa dell'isolante, cioè più grande è l'isolante e più basso è il grado termico.

Infatti, una candela con isolante a piede lungo, che assorbe più calore e lo dissipa lentamente, è di comportamento caldo (grado termico basso), mentre una candela con isolante a piede corto, che assorbe meno calore e lo dissipa rapidamente, è di comportamento freddo (grado termico alto).

Oltre alla massa dell'isolante gli altri fattori che contribuiscono alla determinazione del grado termico sono: la conducibilità termica dei materiali e la configurazione della candela.

La durata media di efficienza delle candele d'accensione è di 15.000 km di percorrenza per i motori a 4 tempi e di 5.000 km per motori a due tempi. Sostituendo le candele allo scadere della percorrenza media indicata, si beneficerà di un più elevato rendimento del motore, che ripagherà largamente la modesta spesa. La manutenzione della candela si limita quindi:

- 1 - a sincerarsi che, all'atto del montaggio o rimontaggio, la candela sia avvitata a fondo ma non troppo;
- 2 - a controllarne l'aspetto, a periodi regolari 3 o 4 volte durante l'uso sul motore. (Vedere aspetto candela in 3^a di copertina).

The heat range of a spark plug is mainly conditioned in a reverse ratio by its insulating mass. Therefore, the greater the insulation the lower the heat range. In fact a spark plug with a long insulator nose which absorbs more heat and thus transfers it more slowly is a hot running plug (low heat range).

A spark plug with a short insulator nose which absorbs less heat and thus transfers it more rapidly is a cold running plug (high heat range).

In addition to the insulating mass the other factors which contribute to determine the heat range are as follows: thermal conductivity of materials and configuration of spark plug. The average efficient life of a spark plug is for run of about 15,000 km for 4-stroke engines and 5,000 km for 2-stroke engines.

Spark plugs should be replaced at expiration of the average life specified. Benefit will be higher engine efficiency, greatly paying off the low expenditure involved. Spark plug maintenance thus involves the following steps only:

- 1) Make sure that Spark Plugs are snugly tightened upon assembly or reassembly, however not overtorqued.
- 2) Check for appearance of Spark Plugs at regular periods, 3 or 4 times during their life on the engine (see Spark Plugs' appearance on 3rd page of book cover).

Le degré thermique d'une bougie d'allumage est conditionné principalement, en raison inverse de la masse de l'isolant, c'est-à-dire que l'isolant étant plus grand il en résulte un degré thermique plus bas. En effet, une bougie avec le bec de l'isolant allongé, qui absorbe plus de chaleur et qui la dissipe lentement, a un comportement chaud (degré thermique bas); tandis qu'une bougie avec le bec de l'isolant court, qui absorbe moins de chaleur et la dissipe promptement, a un comportement froid (degré thermique élevé).

Au delà de la masse de l'isolant, les autres facteurs qui contribuent à la détermination du degré thermique sont les suivants: la conductibilité thermique des matériaux et la configuration de la bougie.

La durée moyenne de rendement des bougies est de 15.000 km de parcours pour les moteurs à 4 temps et de 5.000 km pour les moteurs à 2 temps.

En remplaçant les bougies après environ ces parcours, on obtiendra un rendement plus élevé qui récompensera la dépense modeste. L'entretien de la bougie se limite à ce qui suit:

- 1) S'assurer qu'au moment du montage ou du remplacement la bougie soit vissée jusqu'au fond, sans toutefois trop forcer
- 2) Contrôler l'aspect des bougies à des périodes régulières, 3 ou 4 fois pendant leur emploi sur le moteur (voir l'aspect de la bougie à la 3ème page de la couverture).

Der Wärmewert einer Zündkerze ist hauptsächlich von der Masse des Isolators abhängig und zwar: je grösser der Isolator, desto niedriger der Wärmewert.

Wenn also eine Zündkerze einen Isolator mit langem Fuss enthält, der mehr Wärme aufnimmt und diese langsam streut, dann wird die Zündkerze als warm bezeichnet (niedriger Wärmewert); ist jedoch der Isolatorfuss kurz, weshalb es weniger Wärme aufnimmt und sie rascher abgibt, dann ist die Zündkerze als kalt (hoher Wärmewert) zu betrachten. Ausser der Isolatormasse, sind für den Wärmewert auch andere Faktoren mitbestimmend: die Wärmeleitfähigkeit der Materialien und die Gestaltung der Zündkerze.

Die durchschnittliche Dauer der Leistungsfähigkeit der Zündkerzen beträgt etwa 15 000 km Fahrt für 4takt-Motoren und etwa 5 000 km für 2takt-Motoren.

Das Auswechseln der Zündkerzen nach Ablauf der oben angegebenen Fahrtstrecken steigert die Leistung des Motors, weshalb sich die geringe Auslage weitgehendst lohnt. Die Wartung der Zündkerze beschränkt sich:

- 1.) auf das sachkundige Einschrauben derselben und
- 2.) auf eine in regelmässigen Abständen durchzuführende Kontrolle des Kerzengesichtes, d.h. 3-4 Mal während der Dauer ihres Einsatzes im Motor (siehe 3. Umschlagseite).

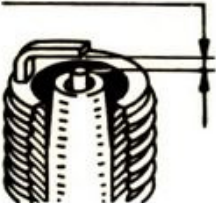
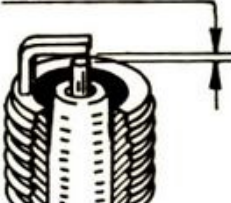





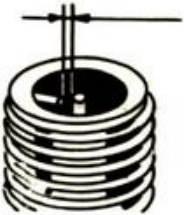
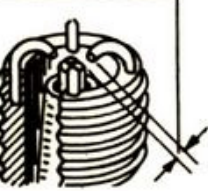
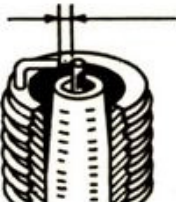

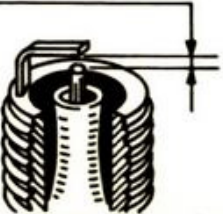
COPPIE DI SERRAGGIO CONSIGLIATE

RECOMMENDED TIGHTENING TORQUE COUPLES DE SERRAGE CONSEILLES EMPFOHLENES EINSCHRAUBDREHMOMENT







Ø Rodice Thread Dia. Ø filetage Gewinde Ø	Testata in ghisa Cast Iron Cylinder Head Culasse du cylindre en fonte Zylinderkopf Gusseisen	Testata in duralluminio Duralumin Cylinder Head Culasse du cylindre en duralumin Zylinderkopf Dural
10 mm	1,5 ÷ 2 kgm	1 ÷ 1,5 kgm
12 mm	2 ÷ 3 kgm	1,5 ÷ 2,5 kgm
14 mm	2,5 ÷ 3,5 kgm	2 ÷ 3 kgm
(*) 14 mm	1,8 ÷ 2,4 kgm	1,5 ÷ 2 kgm
18 mm	3,5 ÷ 5 kgm	3 ÷ 4,5 kgm
(*) 18 mm	2 ÷ 2,5 kgm	1,8 ÷ 2,2 kgm

(*) Sede conica. - Tapered seat. - Siège conique. - Kegeldichtsitz







CONFORMAZIONE DEGLI ELETTRODI E DEL PIEDE D'ISOLANTE DELLE CANDELE
SHAPE OF ELECTRODES AND INSULATOR NOSE OF SPARK PLUGS
CONFORMATION DES ÉLECTRODES ET DU BEC D'ISOLANT DES BOUGIES
ZÜNDKERZENELEKTRODEN- UND ISOLATORFUSS-GESTALTUNG

<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 1 Elettrodo a tetto normale Canopy type electrode Électrode normale Normale Stirnelektrode</p>	<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 7 Elettrodo a coltello Blade type electrode Electrodes à lames de couteau Schneidenförmige Elektrode</p>
<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 2 Isolante sporgente, per motori a valvole in testa (O.H.V.). Projected core nose, for O.H.V. engines Isolant saillant, pour moteurs à soupapes en tête (O.H.V.). Herausragender Isolator, für Motoren mit hängenden Ventilen.</p>	<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 8 Isolante sporgente - Elettrodo radiale per motori a valvole in testa (O.H.V.). Projected core nose - Radially-set electrode for O.H.V. engines Isolant saillant - Electrode radiale pour moteurs à soupapes en tête (O.H.V.). Herausragender Isolator - Radialelektrode für Motoren mit hängenden Ventilen.</p>
<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 3 Elettrodo laterale Side wire electrode Électrode laterale Seitenelektrode</p>	<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 9 Scarica semisuperficiale Surface gap Décharge semi-superficielle Luftgleitfunkenstrecke</p>
<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 4 Elettrodo accostato e isolante sporgente, per motori a valvole in testa (O.H.V.). Side wire type electrode, projected core nose, for O.H.V. engines. Électrode laterale et isolant saillant, pour moteurs à soupapes en tête (O.H.V.). Seitenelektrode, herausragender Isolator, für Motoren mit hängenden Ventilen.</p>	<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 10 Elettrodo incassato radiale Push-wire electrode Electrode radiale encaissée Versenkte Radialelektrode</p>
<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 5 Elettrodi a uncino Hook type electrodes Electrodes à crochet Hakenelektroden</p>	<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 11 Elettrodo radiale, platino Radially-set platinum electrode Electrode radiale, en platine Radialelektrode aus Platin</p>
<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 6 3 elettrodi radiali 3 radially-set electrodes 3 électrodes radiales 3 Radialelektroden</p>	<p>Apertura Elettrodi (1)</p>  <p align="center">Fig. 12 Elettrodo a tetto normale Canopy type electrode Electrode à tête standard Normale Stirnelektrode Punta isolante svasata Bevelled insulator tip Pointe isolante évasée Isolator mit Senkspitze</p>

(1) Apertura elettrodi Spark gap Écartement électrodes Elektrodenabstand







					
CADILLAC (USA) 1971 : V 8 1970 : V 8 1969 : V 8 1968 : V 8, 427 cu. in. 1957-67: V 8 1949-56: V 8	CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 0,8 CW 5 LP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 3 CP 0,8	1969 : Alluminium Head 1966-68: 396: Normal Service Light service 1971 : 400 cu. in. 1970 : 400 (265 HP) 1971 : 402 = 400 = (330 HP) 1971 : 402 = 396 SS =: (350 HP)	CW 67 LP 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 LP 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 5 TP 0,8	SIMCA (> 1970): 1000 LS - GL (mot. 349) 1000 GLS, Special (mot. 351) 1000 Rally (mot. 351) 1100 LS - GL GLS (mot. 350) 1200 S (mot. 354) 1301 LS - GL (mot. 345) - 1301 Special (mot. 345 S) 1501 GL - Special - Break (mot. 342 S) (> 1969): SIM'4 (777 c.c.) (1967-70): 1000 L - LS - GL - GLS 1100 LS - GL - GLS 1501 Special 1966-71: - GL - GLS (< 1967): 900 - 1000 L - LS - GL - Coupé - Automatica - (> 1963) 1500 (L - GL - GLS) (1963-69) 1300 e 1301 (L - LS GL - GLS)	CW 7 LP 0,6 CW 78 LP 0,6 CW 8 LP 0,6 CW 78 LP 0,6 CW 8 LP 0,6 CW 78 LP 0,6 CW 7 LP 0,6 CW 7 L 0,6 CW 7 LP 0,6 CW 78 LP 0,6 CW 7 LP 0,6 CW 7 LP 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 7 LP 0,6 CW 6 NP 0,6
CAMARO (USA) (Chevrolet) 6 cyl.: 1970 : 230 cu. in. 1969 : 230 cu. in. 1970 : 250 cu. in. 1969 : 250 cu. in. 1967-68: ... V-8: 1969 : 302 cu. in. 1967-68: 302 cu. in. 1971 : 307 cu. in. 1969-70: 307 cu. in. 1969 : 327 cu. in. 1967-68: 327 cu. in. 1971 : 350 cu. in. (245 HP) (270 HP) 1970 : 350 cu. in. (320 HP) 1969-70: 350 (250, 300 HP) 1967-68: 350 cu. in. 1969 : Cast Iron Head (325 HP) (350, 375 HP) 1969 : 396 Alluminium Head 1967-68: 396 cu. in. Normal service Light service 1971: 400 cu. in.	CW 6 TP 0,8 CW 5 LP 0,8 CW 6 TP 0,8 CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 CW 6 C 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 4 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 6 TP 0,8 CW 6 C 0,8 CW 5 C 0,8 CW 6 L 0,8 CW 7 L 0,8 CW 78 LP 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 CW 6 TP 0,8	CHEVY II 4 cyl.: 1970 : 153 cu. in. 1969 : 150 cu. in. 1962-68: ... 6 cyl.: 1970 : 230 cu. in. 1969 : ... 1962-68: ... V-8: 1964-67: 283 cu. in. 1969-70: 307 cu. in. 1968 : 307 cu. in. 1969 : 327 cu. in. 1965-68: 327 cu. in. 1969-70: 350 cu. in. 1968 : 350 cu. in. 1969 : 396 cu. in. (350, 375 HP) 1970 : 402 = 396 SS = (350 HP)	CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 0,8 CW 4 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 4 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 67 LP 0,8 CW 6 TP 0,8	CITROEN (F) Citroen GS (> 1970) 2 CV - 2 CV Export. 2 CV 6 2 CV 4 - 3 CV - Dyane 4 Dyane 4 (per la Francia) - Dya- ne 6 Mehari Dyane 120 - Ami 6 e 8 ID 19 B, F, Super 1985 cm ³ : 84 CV (> 1967) 90 CV (> 1966) ID 19 F, 1910 cm ³ : 69 CV (< 1964) 75/81 CV (< 1966) 83 CV (< 1965) ID 20 - DS 20 (103 CV) (> 1968) DS 19, 1910 cm ³ : 78/83 CV (< 1965) DS 19 A, 1985 cm ³ : 90 CV (> 1966) DS 21, 2175 cm ³ : 109 CV (> 1966) 115 CV (> 1968) DS 21 Jetronic (> 1969) D Special - D Super Maserati S (> 1970) Coupé SM DS 20 - 103 CV (> 1968)	CW 8 N 0,6 (CW 7 N) 0,6 CW 5 NP 0,6 (CW 6 NP) 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 7 N 0,6 (CW 7 NP) 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 7 N 0,6 (CW 7 NP) 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 7 N 0,6 (CW 7 NP) 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 6 NP 0,6 (CW 6 N) 0,6 CW 6 NP 0,6 CW 78 LP 0,6 CW 78 LP 0,6 (CW 7 LP) 0,6 CW 7 N 0,6
C. G. (F) Spider 1000 - Sport 1000 1200 S	CW 78 LP 0,6 CW 8 LP 0,6	BROKWOOD, CAMARO, CHEVY NOVA, CONCOURS, CORVAIR, BEL AIR, BISCAYNE, IMPA- LA, KINGSWOOD, TOWNSMAN, VEGA 4 cyl.: 1963-67: 130 cu. in. 6 cyl.: 1970 : 250 cu. in. 1969 : ... 1962-68: 194, 230, 250 1953-62: 235 cu. in. V-8: 1957-67: 283 cu. in. 1955-57: 265 cu. in. 1968 : 307 cu. in. 1969 : 327 cu. in. 1962-68: 327 cu. in. 1959-61: 348 cu. in. 1958 : 348 3/8 Reach 3/4 Reach 1969-70: 350 cu. in. 1967-68: 350 cu. in. 1969 : 396 (265 HP) 1965-68: 396 Normal service Light service 1970 : 400 (265 HP) 1962-65: 409 cu. in. 1969 : 427 (335 HP) 1966-68: 427 cu. in.: Cast Iron Head 1967-68: 427 cu. in. Aluminium Head 1970 : 454 (345 HP)	CW 5 LP 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 CW 5 C 0,8 CW 5 C 0,8 CW 4 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 CW 5 C 0,8 CW 7 L 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 7 L 0,8 CW 6 TP 0,8	CITROEN (E) 2 CV - Dynom Dyane 6 CW 5 N (CW 6 N) 0,6 0,6	
CHECKER MOTORS (U.S.A.) 6 cyl.: 1969: 250 cu. in. (< 1968): 230 cu. in. (< 1968): Cont. Eng. 14 mm. V 8: 1965-68: 265 cu. in. 1969 : 327 cu. in. 1965-68: 350 cu. in. 1969-70: 350 Aero Bus 1971 : 350 cu. in. (< 1968): 283 cu. in. 327 cu. in. Cont. Eng. 18 mm 1969-70: 307; 327; 400	CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 0,8 CW 5 LP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 4 C 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 5 CP 0,8 CM 4 N 0,7 CW 5 CP 0,8	CHRYSLER (U.S.A.) (IMPERIAL, NEK YORKER, ECC.) 1961-64: 361 cu. in. 1959-71: 383, 2 Bbl. Carb. 1968-70: 383, 4 Bbl. Carb. 1966-67: 383, 4 Bbl. Carb. High Perf. 4 Bbl. Carb. 1959-65: 413, Standard Eng. High Perf. 300 Series 1959-71: 440 cu. in. Standard (350 HP) High Perf. (375 HP) 1958 : V-8 C 300 Series 1957-58: V-8 Windsor & Saratoga	CW 5 LP 0,8 CW 4 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 7 L 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 5 LP (CW 4 A) 0,8 CW 5 C 0,8 CW 7 L 0,8 CW 6 LP 0,8	COMET (USA) = MERCURY = = MONTEGO CW 5 N (CW 6 N) 0,6 0,6	
CHEVROLET (U.S.A.) CHEVELLE, GRENBRIER, MON- TECARLO, MOLIBU, NOMAD 4 cyl.: 1963-67: 1300 cu. in. 6 cyl.: 1965-67: 194 cu. in. 1963-69: 230 cu. in. 1963-69: 250 cu. in. 1970-71: 230; 250 cu. in. V 8: 1964-67: 283 cu. in. 1969-71: 307 cu. in. 1968 : 307 cu. in. 1969 : 327 cu. in. 1965-68: 327 cu. in. 1971 : 350 cu. in. (245 HP) (270 HP) 1969-70: 350 (250, 300 HP) 1967-68: 350 cu. in. 1969 : 396 Cast Iron Head: (325 HP) (350, 375 HP)	CW 5 LP (CW 4 LP) 0,8 0,8 CW 5 LP 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 4 C 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 TP 0,8 CW 6 TP 0,8 CW 5 C 0,8 CW 6 LP 0,8	CHRYSLER FRANCE - SIMCA (F) Chrysler 160 (> 1971) Chrysler 160 GT - 180 (> 1971)	CW 4 CP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 CP 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 5 LP 0,8 CW 4 CP 0,8 CW 7 L 0,8 CW 6 LP 0,8 CW 7 LP 0,6 CW 7 L 0,6	CONY (J) Light Van CW 4 N 0,6	
				CORVAIR (USA) = CHEVROLET CW 5 N (CW 6 N) 0,6 0,6	
				CORVETTE (USA) (CHEVROLET) V-8: 1970 : 454, cu. in. (465 HP) Alluminium Head 1966-68: 427 cu. in. CW 5 LP 0,8 CW 7 LP 0,8	












					
GTO V-8 1970 : 455, 4 - Bbl. Carb. 1969 : 400 w/2 - Bbl. Carb. 1969-70: 400 w/4 - Bbl. Carb. 1969-70: 400, Ram Air, III, IV 1967-68: 400, 2 - Bbl. Carb. 1967-68: 400, 4 - Bbl. Carb. 1964-66: Tuttle	CW 4 CP 0.8 CW 3 CP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 5 CP 0.8	Regal SV Sabre: Six GT (> 1964) 4 cyl. Ford Eng. 6 cyl. Ford Eng. Rebel 700 (> 1966) Scimitar: GT, GTE (> 1966)	CW 6 N 0.6 CW 6 LP 0.6 CW 4 LP 0.6 CW 4 LP 0.6 CW 7 LP 0.6	SEAT (E) 600 - 800 600 D 850 Berlina 850 Coupé, Special, Spider e Sport 124 Berlina, Familiare, Special 124 Sport (1400, 1600) 125 Special 1430 - 1430 (5 Puertas) - 1500 - 1500 Familiar	CW 6 NP 0.6 CW 6 NP 0.6 (CW 6 N) 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 78 LP 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 8 LP 0.6 CW 78 LP 0.6 CW 7 LP 0.6
PONTIAC V-8 1970 : 350, 2 - Bbl. Carb. 1959-68: 389 cu. in. 1969-70: 400, Grand Prix 1969-70: 400 Exc. Grand Prix 1967-68: 400 cu. in. 1963-66: 421 cu. in. 1969 : 428, Manuel Trans Auto Trans. Auto Tran. (H.O.) 1967-68: 428 cu. in. 1970 : 455, Standard & H.O. 1960-62: Tuttle	CW 3 CP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 3 CP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 4 CP 0.8	RENAULT (F) R3 - R4 - R4L - R4 Super R6 (850 - 1100) - R6 - 2 R8 1130 (956 c.c.); R8A R8S R8 Major 1100 (> 1967) R8 Gordini 1100, 1300 c.c. (> 1968) R10 (> 1962) R12 - R12 S (< 1969) R12 Gordini R16 (> 1965) R16 TS - R16 Export Usa (> 1968) R16 TA (> 1969) Caravelle 1100, 1100 S (1960-67) Floride - Caravelle 845 c.c. (> 1968) Floride S - Caravelle 956 c.c. (1963) Dauphine Gordini Dauphine - Ondine (1958-66) 4 CV 1060 - 1062 - 1063 (< 1961) 1093 Rallye (1962-63)	CW 5 N 0.6 CW 5 N 0.6 (CW 5 NP) 0.6 CW 6 NP 0.6 CW 6 NP 0.6 CW 8 L 0.6 CW 5 N 0.6 CW 6 NP 0.6 CW 8 L 0.6 (CW 10 L) 0.4 CW 6 LP 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 6 NP 0.6 CW 5 N 0.6 CW 7 N 0.6	SIMCA (F) = CHRYSLER FRANCE SINGER (GB) Gazelle: (< 1965) MKI, II (< 1966) MKIII (1967-70) 1275 c.c., 1500 c.c. (1966-71) Chamois Sport Chamois Coupé (1961-66) Vogue I... IV (1600, 1725)	CW 6 LP 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 7 LP 0.6
TEMPEST 4 cyl. 1961-63: 6 cyl. 1964-65: 215 cu. in. 1967-68: 230 cu. in. 1966 : 230 cu. in. 1969 : 250 OHC V-8 1969-70: 2 - Bbl. Carb. 1969-70: 4 - Bbl. Carb. 1963-68: Tuttle 1962 : 215 1961 : 215	CW 4 CP 0.8 CW 5 LP 0.8 (CW 4 A) 0.8 CW 5 LP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 5 LP 0.8 CW 3 CP 0.8 CW 4 LP 0.8 CW 4 CP 0.8 CW 5 NP 0.8 CW 5 NP 0.8	RILEY (GB) (1962-70) Elf - 4/72 - Kestrel 1100 (> 1968) Kestrel 1300 (1962-66) One Point Five	CW 7 LP 0.6 (CW 7 L) 0.6 CW 7 LP 0.6	SKODA (CS) (> 1970) 100 - 100 L - 110 L (> 1970) 110 LS - 110 R Coupé (> 1970) 110 L - Rallye (> 1970) Oktavia Combi S 440, 445 - 1200 - Oktavia Super - 1202 S 450 - Oktavia TS - Felicia 1000 MB de Luxe - 1000 MBG, MBX - 1000 Combi - 1100 MB	CW 6 NP 0.7 CW 7 N 0.7 (CW 6 NP) 0.7 CW 6 NP 0.7 CW 6 N 0.7 CW 7 N 0.7 (CW 7 NP) 0.7 CW 6 NP 0.7 CW 7 NP 0.7
PORSCHE (D) 356 B/1600: S, S 90 - 356 C/1600: C, SC (< 4-65) Carrera 356 B/1600 GT - (Mot. 692/3) Carrera 2: 356 B/2000 GS 356 C/2000 GS (1958-63) 911 GT (> 1966) 911, 911 L (> 1964) 911 S (> 1969) 911 T (> 1967) 911 L, E, S (> 1968) 912 (> 1965) Roadster 914 4 cyl. (> 1969) Roadster 914 6 cyl. (> 1969)	CW 7 NP 0.6 CWP 9 L 0.35 (CW 101 L) 0.3 CX 12 L 0.3 CWP 8 L 0.35 CWP 9 L 0.35 CW 8 LP 0.6 (CWP 8 L) 0.35 CWP 9 L 0.35 CW 7 N 0.6 (CW 6 NP) 0.6 CW 7 LP 0.6 CW 8 LP 0.6 (CWP 8 L) 0.35	ROLLS ROYCE (GB) Silver Shadow (> 1967) Silver Cloud II/III (> 1959) Silver Wraith (> 1956) Silver Cloud (> 1958) Phantom III, IV, V (< 1959) Phantom VI (> 1970)	CW 4 LP 0.6 CW 7 LP 0.6 (CW 67 LP) 0.6 CW 4 LP 0.6 CW 7 LP 0.6	SKODA (CS) (> 1970) 100 - 100 L - 110 L (> 1970) 110 LS - 110 R Coupé (> 1970) 110 L - Rallye (> 1970) Oktavia Combi S 440, 445 - 1200 - Oktavia Super - 1202 S 450 - Oktavia TS - Felicia 1000 MB de Luxe - 1000 MBG, MBX - 1000 Combi - 1100 MB	CW 6 NP 0.7 CW 7 N 0.7 (CW 6 NP) 0.7 CW 6 NP 0.7 CW 6 N 0.7 CW 7 N 0.7 (CW 7 NP) 0.7 CW 6 NP 0.7 CW 7 NP 0.7
PUMA (GB) Puma II GT 1500 GT 1600	CW 6 NP 0.6 CM 4 N 0.7	ROVER (GB) 95 - 105 R - 105 S - 3 lit. (> 1959) 100 - 80 (> 1960) 110 (1963-65) 3 lit. - MK III (> 1966) 3.5 lit., V-8 (> 1968) 88 - 109 Land Rover 4 cyl. (> 1963) Land Rover 6 cyl. (> 1963) 2000 - 1 Carb. (> 1963) 2000 TC - 2 Carb. (> 1966) Range Rover (> 1970) Land Rover 88 (> 1970)	CW 7 LP 0.7 (CW 67 LP) 0.7 CW 78 LP 0.7 CW 7 LP 0.7 (CW 67 LP) 0.7 CW 5 L 0.7 (CW 4 LP) 0.8 CW 7 LP 0.7 (CW 67 LP) 0.7 CW 7 LP 0.7 CW 78 LP 0.6 CW 6 NP 0.7 CW 5 LP 0.7	SKYLARK (U.S.A.) = BUICK STEYR - PUCH (A) 500 D - 500 DL - 500 S - 650 T - 650 TR - Europa 650 TR - 2, Europa 700 C - 700 E - 700 AP - 700 AP II 2000 Standard 2300 Sport	CW 6 NP 0.7 CW 7 NP 0.7 CW 6 NP 0.7 CW 6 N 0.7 CW 7 N 0.7 (CW 7 NP) 0.7 CW 6 NP 0.7 CW 7 NP 0.7
RAMBLER (U.S.A.) 6 cyl. 1964-70: 232 cu. in. 1960-68: 199 L - Head V-8 1970 : 360 cu. in. 1966-70: 290 - 343 (1/4 Reach)	CW 4 LP 0.8 CW 5 LP 0.8	SAAB' (S) Modelli 92 A, 92 B (< 1964) Modelli 93, 95, 96 (1965-66) Modelli 95, 96 (> 1967) Modelli 99, 99 EA, 99: 1709 c.c. (1959-62) GT 750 Funzionamento normale GT 850, Montecarlo 850 Funzionamento normale Modelli Mot. V 4 filetto corto filetto lungo	CW 5 N 0.6 CM 5 N 0.6 CW 6 LP 0.6 CM 6 N 0.6 CW 6 NP 0.6 CW 7 LP 0.6	STUNDEBAKER (U.S.A.) 6 cyl. 1965-66: 1961-64: 1958-60: V 8 1965-66: 283 cu. in. 1964 : 304 cu. in. 1963-64: 289 cu. in. 1954-64: 259 - 289	CW 5 LP 0.8 (CW 4 A) 0.8 CW 5 NP 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 4 C 0.8 CW 5 CP 0.8 CW 5 NP 0.8
RANGER (RA) 1900 (> 1970)	CW 6 NP 0.6	SAAB' (S) Modelli 92 A, 92 B (< 1964) Modelli 93, 95, 96 (1965-66) Modelli 95, 96 (> 1967) Modelli 99, 99 EA, 99: 1709 c.c. (1959-62) GT 750 Funzionamento normale GT 850, Montecarlo 850 Funzionamento normale Modelli Mot. V 4 filetto corto filetto lungo	CW 5 N 0.6 CM 5 N 0.6 CW 6 LP 0.6 CM 6 N 0.6 CW 6 NP 0.6 CW 7 LP 0.6	SUBARU (J) 360 c.c.: R-2; R-2 GL 450 c.c.: Sambar 360 c.c. Pick 1000 MG 6; 1000 MM 1 - FF-1 1000 Sedan FF-1 1300 G SUMBEAM (GB) Alpine I, IV (1959-64) Alpine V - 1725 c.c. (> 1965)	CW 8 N 0.7 (CW 7 N) 0.7 CW 7 N 0.7 CW 7 LP 0.7 CW 78 LP 0.7 CW 7 LP 0.6 (CW 67 LP) 0.6 CW 7 LP 0.6 (CW 78 LP) 0.6



www.wolke.it







								
Sumbeam 1250 - 1500 (> 1970)	CW 7 LP	0,6	VALIANT (USA) = PLYMOUTH			ALFA ROMEO		
Sumbeam 1500 GT (> 1970)	CW 78 LP	0,6				Romeo	CW 6 L	0,6
Hunter De Luxe (> 1971)			VANDERPLAS (GB)			ASPERA MOTORS		
Hunter Super (> 1970)	CW 7 LP	0,6	Princess:			Motori a 2/T	CW 4 CJ	0,6
Hunter GL			4 lit.	CW 6 L	0,6	Motori a 4/T		
Imp. & Husky 875 c.c. (> 1963)	CW 7 LP	0,6	4 lit. R	CW 6 LP	0,6			
Imp. Sport. (> 1966)			1100	CW 7 LP	0,6			
Californian (> 1967)	CW 7 LP	0,6	1300 - 2 Carb.	CW 78 LP	0,6			
Rapier II, IV			VAUXHALL (GB)			AUSTIN		
Rapier V, 1600 c.c. (1959-63)	CW 67 LP	0,6	Viva:			Champ 4 - 4 - A 35 - A 55		
Rapier V, 1725 c.c. (> 1964)	CW 7 LP	0,6	90 - SL 90 (> 1967)	CW 8 LP	0,7	Gipsy 1,5 t - 3 t - 5 t		
Rapier H 120 (> 1968)	CW 7 LP	0,6	HA - HB - HC (1963-69)			A 30 - 40 - 50 Kastenwagen	CW 5 L	0,6
Stiletto (> 1968)	CW 7 LP	0,6	Ventora (F D H) (1968-71)					
Tiger V-8, 260, 289 (> 1966)	CM 3 TP	0,7	Cresta - Viscount (P C E) (1967-71)					
TEMPEST (U.S.A.) = PONTIAC			VX 4/90 (1962-67)	CW 7 LP	0,7			
THUNDERBIRD (U.S.A.) = FORD			VX 4/90 (> 1970)	CW 6 NP	0,7	AUTO UNION		
TOYOTA (J)			Velox, Cresta (PB, PC)	CW 7 LP	0,7	960 L (3 cil.)	CM 4 N	0,7
Toyota Corolla:			Velox, Cresta (PB, PC) (1962-66)	CW 4 LP	0,7	BEDFORD		
1100, 60 SAE - CV	CW 7 LP	0,7	Velox, Cresta (PA) 2,6 lit. (61-62)	CW 5 C	0,7	Vari modelli	CW 5 C	0,6
1100 SL, 73 SAE - CV	CW 78 LP	0,7	Velox Cresta (PA) 2,2 lit. (60-61)	(CW 5 CP)	0,7			
1200, 68 SAE - CV	CW 7 LP	0,7	Victor 101 (FC) (1961-67)	CW 6 C	0,7	BORGWARD		
1200, 73 SAE - CV (> 1970)	CW 78 LP	0,7	Victor (F, FB) (1957-64)	CW 5 CP	0,7	B 1000 (1,4 t) - B 3000 (3 t) - B 1500 (4 M 1,5 t)		
1200 SL, 77 SAE - CV			VOLKSWAGEN (D)			Hansa 1500 - 1800 - B 1250	CW 5 N	0,6
Carina:			Tipo 1-3: 181 Kurier (< 1970)	CW 5 N	0,7	B 1250 (1,5 l) - B 2000/A/O - B 3000	CW 6 N	0,6
1400, 86 SAE - CV (> 1970)	CW 7 LP	0,7	411, 411 L (> 1968)	CW 5 L	0,7	CHRYSLER FRANCE (SIMCA)		
Toyota Corona:			Variant			Camionette 250 e 500 kg Cargo	CW 4 N	0,6
59, 74 SAE - CV			411 E, 411 LE, Variant (> 1968)			CITROEN		
1500, 77 SAE CV			Roadster 914, 4 cyl. (> 1969)	CW 7 LP	0,7	2 CV (camionetta)	CW 6 N	0,6
1500, 83 SAE - CV (> 1970)	CW 7 LP	0,7	Roadster 914, 6 cyl. (> 1969)	CW 8 LP	0,6	Tipi vari	CW 5 N	0,6
1600 SL, 85 SAE - CV			K 70, 75 DIN - CV (> 1970)	(CWP 8 L)	0,4	DAIMLER-BENZ		
1600 MKII, 92 SAE - CV			K 70, 90 DIN - CV (> 1970)	CW 7 LP	0,6	170 V - 170 Vab - 170 S - 170 SV	CW 5 N	0,6
1600 S, 95 SAE - CV			1200, 1300, 1300 L, 1302, 1502 S, 1600, 1600 L (> 1970)	CW 78 LP	0,6	FIAT		
MK II 1700, 95 SAE - CV (> 1968)			Karmann - Ghia (> 1970)			Campagnola 615 - 500 C - 508 M - 518 C - 1100 L - 621 P - 614 - 1100 T	CW 5 N	0,6
1700 SL, 105 SAE - CV (> 1970)			181 (> 1969)	CW 6 N	0,7	500 II serie	CW 4 N	0,6
MK II 1900, 113 SAE - CV (> 1970)	CM 7 LP	0,7	VOLVO (S)	(CW 6 NP)	0,7	626 B	CW 3 N	0,6
MK II 1900 SL, 124 SAE - CV (> 1970)	CW 78 LP	0,7	Mot. B 18 A - 68 DIN - CV			238 B	CW 6 N	0,6
MK II 1900 GSS, 140 SAE	CW 8 LP	0,7	544 Spez.: 121, 221 (1961-66)			238 B	CW 7 LP	0,6
Toyota Crown:			Mot. B 18 A - 75 DIN - CV			616 FG	CW 7 LP	0,6
85, 95, 110, 115, SAE - CV	CW 7 LP	0,7	(P) 121, 221, 210 F - 210 P, 142 144, 145 (1966-68)	CW 6 NP	0,7	626 b	CW 5 CP	0,6
2000, 93 SAE - CV	(CW 67 LP)	0,7	Mot. B 18 B - 97 DIN - CV, 103 DIN - CV			FORD		
2000, 110 SAE - CV	CW 7 LP	0,7	P 1800, S Coupé (1960-68)			Taunus 12 M - Taunus 12 - FK 1000 - FK 1000/15	CW 5 N	0,6
S 2000, 115 SAE - CV			Mot. B 18 B - 100 DIN - CV			Ruhr - FK 2000 - BB	CW 3 N	0,6
2300, 115 SAE - CV			(P) 142 S, 144 S, 146 S (1966-68)			V 8 - FK 3000 e 3500	CW 4 N	0,6
GT 2300, 115 SAE - CV			Mot. B 18 B - 96 DIN - CV			FORDSON (Thames)		
Toyota: Eight, 120 SAE - CV	CW 78 LP	0,7	122 S 222 (1967-68)	CW 7 NP	0,7	3 cwt - 7 cwt - 10 cwt	CW 4 N	0,6
Eight, S 129 SAE - CV	CW 8 LP	0,7	Mot. B 18 B - 96 DIN - CV, 100 DIN - CV	(CW 7 N)	0,7	2 t e 3 t (4 cil.)	CW 4 L	0,6
Toyota			(P) 123 GT (1966-68)	CW 8 N	0,7	V 8	CM 3 N	0,6
Century V-8: 150 SAE - CV	CW 78 LP	0,7	Mot. B 18 D - 80 DIN - CV			GMC		
GT 1600, 110 SAE - CV	CW 78 LP	0,7	544 Sport			Tutti i modelli	CW 5 N	0,6
Toyota GT 2000	CW 9 LP	0,7	122 S, P 222 (1961-66)					
TRIUMPH (GB)			Mot. B 18 D - 90 DIN - CV	CW 6 NP	0,7			
Stag V-8 3000 c.c. (> 1970)	CW 6 LP	0,6	Mot. B 20 A - 82 DIN - CV					
TR 6; 2,5 PI MK-2 (1969-71)			121, 142, 145 (> 8-68)	CW 6 NP	0,7			
TR 5 PI (1968-70)	CW 7 LP	0,6	Mot. B 20 B - 100 DIN - CV					
TR 2 - 3 - 3 A - 4 - 4 A (1953-67)	CW 6 NP	0,6	122 S, 142 S, 144 S, 145 S, 1800 S	CW 7 NP	0,7			
Herald:			123 GT (> 8-68)	(CW 7 N)	0,7			
13/60 1296 c.c. (1968-71)	CW 7 LP	0,6	Mot. B 30 A - 130 DIN - CV					
1200 (1147 c.c.) e 12/50 (1961-70)	CW 6 NP	0,6	164 (> 8-68)	CW 7 NP	0,7			
- S - (948 c.c.) (1960-62)	(CW 5 N)	0,6	1800 E (> 1969)	CW 7 NP	0,7			
Spittfire:			WILLYS (USA) = KAISER JEEP					
4 MK IV (> 1970)			Wolseley (GB)					
4 MK III (1967-70)	CW 7 LP	0,6	(> 1959) 6/99; 6/110	CW 7 LP	0,6			
ditto USA only	CW 5 LP	0,7	(> 1959) 1500; 15/50, 15/60; 16/60; Hornet; 1100; 18/85 MK II	(CW 67 LP)	0,6			
Standard MK I - II (1964-67)	CW 7 NP	0,6	(> 1967) 1800	CW 7 LP	0,6			
Stage 2 tune	CW 67 N	0,6	(> 1969) 18/85 MK II S	(CW 67 LP)	0,6			
Vitesse:			(> 1965) 1300	CW 7 LP	0,6			
2 lit. & GTG (1967-70)				(CW 78 LP)	0,6			
5 cyl. (1963-69)	CW 7 LP	0,6						
1300; 1300 TC (1965-70)								
Toledo; 1500 (> 1970)								
2000 (1964-71)	CW 7 LP	0,6						












								
CLUA Velomotor 49 c.c. (Gorrion 11) Motorcycle 75 c.c., 98 c.c., 125 c.c. & 175 c.c.	CW 5 N CW 6 N	0,5 0,5	DAYTON Flamenco & Continental Albatross	CW 6 N CW 8 N	0,5 0,5	50 c.c. 2/T: SL/1A & SL/2A Sport 80, Falcon 80, Cadet 98 Mountainer 90 Cadet 100, 2/T - 98 c.c. Scooter 100/25 - 94 c.c. 2/T, Cadet 125/4 - 4/T 122 c.c., 125 & Setter 125 Sport 4/T Desmo, Sebring, 200 GT, 200 Elite, 250 Monza 4/T, 250 De- sno, 250 Schrambler, 250 Mach 1, 250 & 350, Mack 3, 350 Schrambler	CW 8 N CW 8 N CW 8 N CW 6 N CW 8 N	0,5 0,6 0,5 0,6 0,5
COMET 63 c.c. BP 40	CW 4 L CW 4 CJ	0,5 0,5	DEMME (I) (Daldi & Mateucci) Minidemm 2/T 44 c.c. 2/T 49 c.c.: Bimatic, Dick-Matic, Velodick - S - & KS, Special America - N -, Super Sport, Cross 75 c.c. 2/T, 125 c.c. SS, 175 c.c. 4/T & 2/T, TV	CW 6 N CW 6 N CW 6 N	0,6 0,6 0,6	DUNKLEY S 65, Popular	CW 8 N CW 8 N CW 8 N	0,5 0,5 0,5
CONDOR (CH) 25, 0,7 PS Record 1,4 PS Rallye A 250	CW 6 N CW 5 N CW 8 N	0,7 0,7 0,7	DERBY Scooter & Ciclomotori 500 c.c. Racar	CW 6 N CW 12 N	0,5 0,3	DÜRKOPP (D) MD 176, MD 201, Diana Dianette & Fratz	CW 6 N CW 8 N	0,5 0,5
CONDOR - PUCH (CH) Roller: C 50 & CS 50 (< 1966) (> 1966) 3 C 50 & R 50 R (> 1966) V 250 M & R 504 (< 1966) Moped X 30 (> 1967) Moped X 30	CWC 7 NJ (CW 7 N) CW 7 N CW 8 N CW 4 N CW 6 N	0,5 0,5 0,5 0,5 0,5	DIANA Scooter	CW 5 N	0,6	EUROPE Standard 25, Brianza 25 & Brianza 40 Super	CW 7 N CW 6 N	0,5 0,5
CONSOL Play Car 125 N & 125 T 125 GT	CW 5 CJ CW 5 N CW 6 N	0,6 0,6 0,6	DIESELLA (DK) Motocicli	CW 5 N (CW 6 N)	0,5 0,5	EVANS Evans	CW 4 N	0,6
COOPEL 100 c.c.	CW 4 CJ	0,5	D.K.R. (Vedere Villiers) D.K.W. (D) Hummel 101, 102 & 112	CW 5 N (CW 6 N) CW 7 N CW 9 N CW 3 AG	0,5 0,5 0,5 0,5	EVINRUDE Speedbike	CM 4 N	0,7
COVENTRY EAGLE (Vedere Villiers)			2 - 2,6 PS 3,7 - 5,3 PS Export - 1 PS			EXCELSIOR AUTOBYK 14 mm 18 mm Scutabyke Monarch Golden V	CM 6 N	0,6
CRESCENT (S) F & S - Motor (1954 ÷ 64) HVA Motor 50 c.c. (1963 ÷ 64)	CW 6 N CW 3 AG	0,5	DMT Mini Marcellino	CW 6 N	0,5	EXPRESS (D) 49 c.c.: 1,8 - 2 PS 2 - 2,6 PS 3,7 - 5,3 PS Export 1 PS	CW 6 L CM 2 N CW 5 N CW 6 L CW 8 N	0,5 0,6 0,5 0,5 0,5
CSEPEL (H) 100 c.c.	CW 5 N	0,6	D.M.W. Bambi 98 c.c.	CW 6 N	0,5	F.B. MINARELLI (I) 48 c.c. 2/T; 50 c.c. 2/T; 80 c.c. 2/T 48 c.c. 2/T Special 50 c.c. 2/T Erport; 90 c.c. 2/T 50 c.c. Super Sport 2/T 50 cc. Competizione 2/T 50 c.c. Regolarità	CW 7 N CW 7 N CW 9 N CW 3 AG (CW 5 N)	0,5 0,5 0,5 0,5
CUCCILO Cucciolo	CW 7 N	0,5	DOT Vivi scooter, Scoterette & mo- tocicli	CW 6 N	0,5	FERBEDO T 52	CW 6 N	0,5
CUSHMAN 14 mm Heads 13 mm Heads Tapered Seat (Sede conica)	CW 4 CJ CM 3 N CM 3 T	0,5 0,7 0,7	DOUGLAS GB) 150 c.c. 250 c.c.: 14 mm 18 mm 350 c.c.: Mark V, Dragonfly, Comp. 350 c.c. 80 & 90 Plus	CM 3 N CW 5 N CM 3 N CW 7 N CW 8 N	0,5 0,5 0,5 0,5 0,5	FICHTEL & SACHS Einbaumotoren: 50 c.c. (> 1969) 0,8 - 1,3 PS 1,5 - 1,8 PS 2,4 - 2,6 PS 3,8 - 5,2 PS	CW 6 N CW 7 N CW 7 N CW 9 N CW 101 L CW 101 L	0,6 0,6 0,6 0,5 0,4 0,4
CYC-AUTO Fixed head (Scott) Detachable head (s. c.)	CW 5 N CW 3 L	0,5 0,5	DUCATI MECCANICA (I) 48 c.c. 2/T: F 3/R, Rally 50 48 c.c. 2/T: Export Brio 48	CW 6 N CW 8 N	0,5 0,5		CW 4 N CW 6 N CW 7 N CW 9 N	0,5 0,5 0,5 0,5
CYRUS (NL) F 75 Sport & Special 50 c.c., 125 c.c., 150 c.c. & 175 c.c.	CW 7 N	0,7						
CZ (CS) 125, 150, 175 c.c., 125 Sport	CW 7 N	0,5						












www.wolpert.it

					
HEINKEL					
Tourist 150 c.c. 2/T	CW 7 N CM 8 N	0,7 0,5			
HERCULES (GB)					
221 MF (H); 222 MF (H): F & S - 50 AMLC F & S - 50/2 MLC (> 1965)	CW 3 N	0,5			
221 T (S); 222 TS (TH): (> 1966) F & S - 50/1 MB F & S - 50 AMB F & S - 50/2 MB					
Lastboy: F & S - 50/2 MLB (> 1965)	CW 7 N	0,5			
220 PL: F & S - 50/3 MLB (> 1964) MK 50; MK 50/1 S 4 (> 1965)	CW 7 N	0,5			
F & S - 50/3 MLFB F & S - 50/1/4 AKF	CW 7 N	0,5			
K 50 (S, SS, TS) (> 1962) GS 50/67 (> 1967)	CW 9 N	0,5			
F & S - 50 S (Sport) K 103 S (> 1964)	CM 6 N	0,5			
F & S - 100/4 S Motoroller 50 (> 1962)	CW 7 N	0,5			
F & S - 50/3 MLFB Motoroller 50 S (> 1962)	CW 9 N	0,5			
F & S - 50/4 LKH					
HODAKA (J)					
ACE 100 Motocross ACE 100 ACE 90 BMY 50	CW 12 N CW 7 C CW 6 C CW 5 C	0,4 0,6 0,6 0,6			
HONDA (J)					
50 c.c.: Z 50 M, P 25, PK 50, PC 50, PC 50 K, PF 50, C 3212 CB 72, CB 77 C 100, C 102, C 110	CU 7 N CU 7 N CU 7 N	0,6 0,6 0,6			
55 c.c.: C 105, CD 105, C 105 T, C 115	CU 7 N	0,6			
65 c.c.: C 65 M, CS 65, CD 65	CU 7 N	0,7			
70 c.c.: C 70, C 70 M, CL 70, CS 70, CT 70, CT 70 H	CU 7 N	0,7			
90 c.c.: C 200 (Std.), CT 200, C 201, CM 90	CX 8 N CX 8 N CX 8 N	0,7 0,7 0,7			
125 c.c.: C 92, CS 92, CB 92 10 mm Head 12 mm Head CB 125, C 125 K3, CL 125, CL 125 K3	CU 7 N CX 8 N CU 7 N	0,7 0,7 0,7			
150 c.c.: C 95, CA 95, CB 95 12 mm Head 10 mm Head	CX 8 N CU 7 N	0,7 0,7			
160 c.c.: CB 160, CA 160	CU 7 N	0,7			
175 c.c.: CD 175, CD 175 K3, CB 175, CB 175 K3, CL 175, CL 175 K3	CU 7 N	0,7			
250 c.c.: C 72, CS 72, C2B 72, C 272, CAS 72, CMB 72, C1B 72, CL 72 CB 250, CL 250, CD 250	CX 8 N CX 8 N CX 8 N CW 9 L	0,8 0,7 0,7 0,8			
300 c.c.: C 77, C 78, CS 77, C1P 77, C2B 77, CA 77, CAS 77, C2P 77, CB 77B, C1B 77, CL 77 10 mm Head 12 mm Head.	CU 7 N CX 8 N	0,7 0,7			
350 c.c.: CB 350, CL 350	CW 9 L	0,8			
450 c.c.: CB 450, CL 450	CW 9 L	0,8			
HOREX (GB)					
Resident 250, 350, 6 S Imperator reach 1/2" (< 1953) reach 3/4" (> 1953)	CW 8 L CW 7 N CW 8 L CW 8 L CW 7 N CW 8 L CW 8 L CM 6 N	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6			
Regina 250, 350, 400 Regina reach 1/2" Regina Sport Regina SB. 35 (1948 - 51) 18 mm Heads					
HUFKENS (B)					
Royal Nord (< 1958) (< 1958)	CW 6 N CW 7 N	0,5 0,5			
HUMMEL					
Sitta 100, 120 Sitta 125 Sitta 150 Sitta 200 (< 1952) (> 1952)	CM 5 N CW 67 N CM 7 N CW 7 N CM 7 N	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6			
HUSQVARNA (S)					
(< 1959) 281, 175 c.c. (< 1959) 281 Sport (< 1964) 282 E, 175 c.c. (< 1959) 283, 200 c.c. (< 1959) 32 Sport, 125 c.c.	CW 6 N CW 7 N CW 7 LP (CW 7 L) CW 8 L CW 6 N	0,5 0,5 0,6 0,6 0,6 0,5			
Motocross 250 c.c. (> 1963) (< 1960) Roulette, Corona, Co- ronette, HVA	CW 6 N	0,5			
Moped: 4012, 4112, 4122, 4212, 4222, 4232, 4233; HVA - Mot. (1960-62) 50 c.c. 0,6 - 1,5 PS (> 1964)	CW 6 N (CW 3 AG)	0,6 0,6 0,6			
IDROFLEX					
105 T 105 S	CW 5 C CW 6 N	0,6 0,6			
ILO (D)					
650 piano 1.7 PS V 50 piano 1.8 - 2 PS V-U 650 piano 2.6 PS GA 50, V 50, VA 50 piano 0.6 - 1.7 PS M 50 1.8 - 3.6 PS (1960-65) TS 50 (V) 4.3 PS (1960-65) Minimotor MM 25 (> 1966)	CW 3 AG CW 6 N CW 8 N CW 6 N CW 7 N CW 8 N CW 8 N CW 5 N (CW 3 AG) CWC 67 NJ (CW 3 AG)	0,6 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5			
MM 40 (> 1966)					
G - U V 49/2 U/3 1 - 3.3 PS (> 1966) TS 49, 3 PS (> 1966)	CW 6 N CW 8 N	0,5 0,5			
IMSA - ITOM (I)					
Automatic 50 c.c. 2/T Standard Astor 50, 2/T Standard 4M Astor Special 2/T Cross Special 2/T Confort 3M Confort 2M	CW 5 N CW 6 N CW 7 N CW 7 L CW 6 N CW 6 N	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6			
INDIAN (U.S.A.)					
16 mm Heads Warrior Arrow, Scout, Chief 74", Chief 80", Black Hawk Brave	CM 4 N CW 8 CJ CW 6 CJ CW 7 L (CW 6 L)	0,5 0,4 0,5 0,4			
JAMES					
125 c.c., 18 mm Heads 148 c.c., 18 mm Heads 197 c.c., 249 c.c. 18 mm Heads 122 c.c., Standard, De Luxe 197 c.c., Standard, Deluxe Superlux, Commodore, Comet, Cadet Captain, Colonel, Commando, Cotswold	CM 6 N CM 4 N CM 6 N CM 6 N CW 7 N CW 6 N CW 6 N CW 6 N	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6			
J.A.P. ENGINES					
S.V. 1350 c.c., 18 mm O.H.V. engines 18 mm 125 c.c. 2/T 14 mm 500 c.c. S.V. eng. 14 mm	CM 3 N CM 4 N CW 5 N CW 5 L	0,5 0,5 0,5 0,5			
JAWA (CS)					
50 - 49 c.c. 90 Cross 90 Roadster 123 - 125 c.c. 125 c.c. Sport (> 1965) 175 (< 1964) 175 Sport (> 1965) 250 c.c. Six Days (< 1964) 250 c.c. Motocross (> 1965) 250 c.c. California (< 1966) 350 c.c., 2 cil. (1961-64) 350 c.c. Six Days (> 1965) 350 c.c. Super Sport (> 1965) 350 c.c. California 125 c.c. Tatra 150 c.c. - 200 c.c. 420 c.c. M 20 Scooter (50 c.c.)	CW 8 N CW 8 N CW 7 N CW 8 N CW 7 N CW 6 N CW 7 N CW 8 N CW 8 N CW 8 N CW 7 N CW 8 N CW 8 N CW 6 N CW 6 N CW 6 N	0,7 0,7 0,7 0,7 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5			
JB - MOTORN					
48 c.c.	CW 5 N	0,5			
JEANTETE SCOOTER					
120 c.c.	CW 6 N	0,5			
JONGHI					
100 c.c. 125 c.c. Polo, Scooter	CW 5 N	0,5			
JOHNSON MOTORWHELL					
14 mm Heads 18 mm Heads	CW 8 C CM 4 N	0,7 0,5			
Sport Scout 45" Traiblazer, Tomahawk, Fire Ar- row, Fire Arrow Hound	CW 10 N CW 7 N (CW 6 N)	0,4 0,5 0,5			
Woodsman Pinto G1, Scooter SC1, Pathfin- der G2, Mohawk G80, Trials G3C, Forty-five G15	CW 7 L (CW 6 L)	0,5 0,5			
Arrow G2 CS, Westerner G80 CS, Typhoon G 80 CST, Apache G12 CS - CRS	CW 7 L (CW 8 L) CW 14 L CW 7 N CW 7 L	0,5 0,3 0,6 0,5			
Golden flash 650 CSR Apache 1/2 Reach. Apache 1/4 Reach.					
I.N.M.					
Paperino Baio	CW 3 C CW 6 N	0,6 0,6			












								
75 c.c. 2/T Scugnizzo Sport 98 c.c. Export & Trial 125 c.c. 4/T Turismo 125 c.c. Lusso, Special, Export 175 c.c. Super Sprint & Turismo 175 c.c. T & S 160 c.c. Sprint	CW 7 N CW 7 L CW 7 L CW 7 L CW 8 L CW 6 N CW 8 L	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6	MOTO GUZZI (E) 49; 73; 110 c.c. (> 1963)	CW 6 N	0.6	NEW MAP 175 c.c. Ydral, 197 AMC 175 c.c. Sachs 98 c.c. Kid Junior 125 c.c. Ultima 125 c.c. AMC & Ydral	CW 7 N CM 5 N CM 3 N CW 5 N CW 6 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6
MONET - GOYON 18 mm 34 c.c. Ciclomotor 49 c.c. 100 c.c.; 56 V 125 c.c.; Pullman 125 c.c.; 200 c.c.; 232 c.c. 200 c.c. M 2V Villiers 232 c.c. M 2VS; 200 c.c. Pullman 250 c.c. R 4L 98 c.c. SG 2 Startett; 125 c.c. Pullman	CM 4 N CU 4 N CW 6 N CW 6 N CW 7 N CW 7 N CW 5 C CW 6 N	0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5	MOTO MORINI (I) Corsarino 48 c.c., 4/T: Z, ZT, ZZ Corsaro 125 c.c.: T, SL, GT 48 c.c. Corsarino - 100 c.c. Sbarazzino - 125 c.c. Monello Corsarino Super Scrambler 50 c.c.; 125 c.c. Corsaro SS; 100 R; 125 R; 150 SS; 160 R; 175 c.c.; Tresette Sprint 175 c.c. Settebello - 175 c.c. Tresette	CW 8 L CW 8 L CW 7 L CW 9 L CW 8 L	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6	NORMAN 98 c.c., XXZ 98 c.c., XF Nippy & Lido: Villiers Engine Mi-Val Engine Sachs Engine Motobecane Engine 98 c.c. (Villiers MK 1F & 2F) 125 c.c. & 147 c.c. (Villiers) 197 c.c. (Villiers) 242 c.c. (Anzani) 125 c.c., 18 mm, Normal Reach	CM 4 N CW 6 N CW 8 N CW 6 N CW 6 N CW 7 N CW 6 N CW 6 N CW 7 N CW 6 N CM 4 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.5 0.6 0.5
MONTESA (E) D 51 Brio 80, Sport 125 c.c. Brio 80, 125 c.c. Brio 90, 125 c.c. Impala Sport; Micro Scooter Commando 150 King Scorpion Cota 247 c.c. Capra 175 c.c. & 250 c.c. GP	CW 4 N CW 7 N CW 6 N CW 7 N CW 7 N CW 8 N CW 7 N CW 4 N CW 11 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.4	MOTOTRANS (E) Ducati: 48 P; 48 R; 48 TS 48 S 160 S; 200 V5; 250 D 160 TS; 200 TS 250 - 24 H	CW 7 N CW 9 N CW 7 N CW 6 N CW 8 N	0.5 0.5 0.5 0.5 0.5	NORTON (GB) All SV, 18 mm Thread Model 16 H, 500 c.c. SV - Big Four 596 c.c. SV Model 18, 490 c.c. OHV - 30, 40 Cast iron 30, 40 Alloy ES 2; 88; 7 (Cast Iron) ES 2; 88; 7; 99 (Alloy) 30 M; 40 M 19 R; 19 S; 50; 77, 500 T 650 Dominator; 650 Mercury Atlas (750 c.c.); P II A Commando: Std, S, Roadster	CM 6 N CW 7 L CW 7 N CW 9 L CW 7 N CW 7 L CW 13 L CW 7 L CW 8 L CW 8 LP CW 8 LP	0.6 0.5 0.5 0.5 0.5 0.35 0.5 0.6 0.6
MORINI FRANCO (I) 48 c.c. 2/T Mo. - Giromat 48 c.c. 2/T 3M/SS Turbo; 3CV; 4MP/V; 4MP/SV; 4MP/S Turbo SA; S5; F2; 3M; 3MK; 3MV; 4MP	CW 7 L CW 8 N CW 6 N	0.6 0.6 0.6	MOTO VESPA (E) 50 c.c.; 75 c.c.; 125 c.c. (> 68) 150 c.c.; 160 c.c. (> 68)	CW 8 N CW 7 N	0.5 0.5	N.S.U. (D) (< 1966) Quick 50 - 4.3 PS (< 1966) Quickli - 2 PS: T, S, TT	CW 7 N CW 3 AG (CW 6 N) CW 7 N	0.5 0.6 0.6
MORINI MOTO (I) (Vedere Moto Morini)			M.V. AGUSTA (I) Germano turismo (48 c.c.) Germano Sport (48 c.c.) Mod. 179 - Liberty - (48 c.c.) Mod. 172 - Checca - (99 c.c.) GTE e Sport Mod. 169 - Chicco - 4/T Mod. 161, 4/T (125 c.c.): GT, GTL, GTLS Mod. 161, 4/T (150 c.c.): GT, RS, RSS - Motocarro Centaurio Motocarro - Tevere - 235 c.c. 250 Big & Scrambler Mod. 199 (4 cil., 600 c.c.)	CW 6 N CW 8 N CW 6 L CW 7 N CW 7 N CW 8 N CW 7 L CW 9 L CW 8 L	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6	Lambretta Prima: D (< 1960) III, V (< 1964) Maxi; Super Max (1962-68) Spezial (max 250 c.c.) (> 1962) Superfox, Superlux 198 c.c. (< 1962) Primula III, III K, III KL	CW 7 N CW 3 AG (CW 6 N) CW 7 N CW 7 N CW 3 AG (CW 6 N) CW 7 N CW 8 N CW 8 N CW 6 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.7 0.6
MOSQUITO Mofa 25,34 c.c. 38; 48; BMG; 49 c.c.	CW 7 N CW 5 N	0.7 0.5	MZ (D) MZ 125/2 MZ ES 175, 150, 250 250/1 250/2 MZ - 150 MZ - 250 Trophy de Luxe	CW 6 N CW 8 N CW 8 N CW 9 N CW 8 N CW 9 N	0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5	NV ANKER MOTORENMAAT - SCHAPPIJ (NL) M 13, 19, 21, 22, 23, 25 M 31, 35, 36, 37, 38, 39, 46	CW 6 N CW 7 N	0.5 0.5
MOTAUTO (I) 49 c.c.	CW 5 L	0.6	NACIONAL MOTOR (E) 49 c.c.: (> 1964) Derbi Antorca (> 1967) Derbimatic (> 1969) Supermatic (> 1969) Scotmatic 74 c.c.: Derbi Gran (> 1964) Sport Derbi Trial (> 1995) Pirineos 125 c.c.: (> 1964) Derbi Super	CW 6 N CW 8 N CW 8 N CW 9 N CW 8 N CW 9 N CW 7 N CW 7 N	0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5	NV NYMAN - BOLAGEN (S) NV 11, 12 Sport (< 1958) NV 24, 174 c.c. (< 1958) NV 42, 348 c.c. (< 1958) NV 70, 72 (< 1958) NV 80, 81 (< 1958) 50 c.c. (< 1962)	CW 6 N CM 5 N CW 7 N CW 7 N CM 6 N CW 6 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6
MOTOBECANE - MOTOCONFORT (F) Mobylette; Moby 50 c.c.; 125 c.c. D 45; Mobimatic; Standamatic; Luxamatic 49 c.c., 1.5 K 2.5 PS Z 22; Z 23; Z 46; Z 56 125 c.c., 4 - Stroke D 45 125 c.c., 4 - Stroke Z 46 175 c.c. 4 - Stroke Z 2C, Z 22C 350 c.c., 1/2" Reach 350 c.c., 3/4" Reach Velomoteur AV 42, 44, 65, 76	CW 5 N CW 6 N CW 6 N CW 5 N CW 5 N CW 5 N CW 5 N CW 7 L CW 5 N CW 6 N	0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5 0.5	NEGRINI (I) (Vedere Moto Morini)			O.E.C. (Vedere Villiers)		
MOTOSACOCHÉ 212 Twin 18 mm Head	CW 5 N CM 5 N	0.6 0.6	NEW HUDSON Autobyk (Villiers)	CW 6 N	0.6	OSKAR 125 c.c. Scooter 197 c.c. Scooter	CW 6 N CW 8 N	0.6 0.6
MOTOBI (I) 48 c.c., Cicli mot.; 75 c.c. Pic- Nic; 125 c.c. Imperiale 125 c.c. Ardizlo 125 c.c. Imperiale S 175 c.c. Catria 175 Catria S 125 c.c.; 250 c.c. Sport & Spec.	CW 7 L CW 6 N CW 8 L CW 7 L CW 8 L CW 9 L	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6	NEW IMPERIAL 36; 36 DL; 4 D; 40 DL Other 14 mm 18 mm Models	CW 5 N CW 6 N CM 6 N	0.6 0.6 0.6	OSSA 125 c.c. Stiletto, Scrambler 175 c.c. & 250 c.c. Pioneer & Anduro	CW 13 L CW 101 L	0.3 0.3













								
250 c.c. Regolarità 230 c.c. Plonker & Trials 250 c.c. Trial (1968-70) 250 c.c. Six - Days (1968-71) 250 c.c. Motocross (1968-71) 250 c.c. FK - Motor (1968-71)	CW 13 L CW 8 L CW 8 L CW 10 N CW 10 N CW 11 N	0,3 0,5 0,5 0,4 0,4 0,4	PRIOR 125 R, 200 R 47 c.c.	CM 6 N CW 6 N	0,5 0,5	Super Meteor, Meteor Minor: to eng. No. SMCA 7027 from eng. No. 7028 700 c.c. Meteor Twin 500 c.c. Twin 1/2" Reach 700 c.c. Constellation 3/4" reach Trials Works Replica 249 c.c. Turbo Twin 736 c.c. Interceptor 247 c.c. Scrambler	CW 67 N CW 7 L CW 67 N CW 7 L CW 67 N CW 7 N CW 8 L CW 101 L	0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5
PAGLIANTI (I) Ciclomotore 48, 48 S	CW 6 N	0,6	PROGRESS 191 c.c., F & S - engine 200 c.c., F & S - engine Other = Villiers	CW 7 N CM 6 N	0,5 0,6	RUDGE Autocycle	CM 3 N	0,6
PALMIERI & GULINELLI (I) Scooter = Guizzo = 150 c.c. 2/T	CW 5 N	0,6	PUCH (A) (Vedere Steyr - Daimler - Puch)			RUMI (I) 125 c.c. Sport & Formichino 125 c.c. (2 Carburatori) 200 c.c. GT	CW 8 L (CW 7 L) CW 8 L CW 8 L	0,7 0,7 0,7 0,7
PALOMA 125 c.c. Scooter Minor, Dasi, Pal, 49 c.c. Lavalette Motor Scooter	CW 5 N CW 7 N CW 7 N	0,5 0,5 0,6	RADIOR 48 c.c.; 125 c.c.	CW 6 N	0,5	SACHS (Vedere Fichtel & Sachs)		
PEGASO (I) 48 & 56 c.c. Normale 48 & 56 c.c. Sport	CW 5 N CW 7 N	0,6 0,6	RALEIGH Moped MKI All other models	CW 8 N CW 6 N	0,5 0,5	SANTAMARIA (I) Ciclomotore 48 c.c. 2/T	CW 6 N	0,6
PEUGEOT (F) 49 c.c. 100 c.c.: P 51 - 53 125 c.c.: 55 c. d; 550 175 c.c.: 176, 676 175 c.c.: 176 TC; BB	CW 4 C CW 5 C CW 7 N CW 6 N	0,5 0,5 0,5 0,5	RAVAT 125 c.c.	CW 5 N	0,5	S.C.O. (DK) Moped	CW 6 N	0,6
PERMANYER (E) Montesa 49 c.c. 50 A - I: Ciclo Montesa Mini Montesa 60 c.c.: Micri-scooter (> 1965) 175 c.c.: Impala, Kenya (> 1962) Comando 175 Texas 175 (> 1967) 175 c.c.: Impala Sport (> 1962) 250 c.c.: Cota 247 (> 1966) Trial 250 Scorpion, Sport Texas 250 (> 1966) Cappra La Cross (1966-67) 360 c.c.: Cappra 360 GP (> 1966)	CW 5 N CW 7 N CW 9 N CW 5 N CW 7 N CW 9 N CW 9 N CW 11 N CW 101 L	0,6 0,6 0,5 0,5 0,35 0,35	REX-MOTOREN-WERK (D) 49 c.c.: 1,4 PS 1,6 - 1,8 PS 4,4 PS	CW 4 N CW 3 AG (CWC 67 NJ) CW 9 N	0,5 0,5 0,5	S.E.I.M.M. (I) MOTO GUZZI Ciclomotori: Trotter Special Trotter Mark Dingo Monomarcia Dingo 3M, 4M Furghino N	CW 6 N (CW 7 N)	0,6 0,6
PHILLIPS Rex & Mobecane Villiers engines	CW 6 N CW 8 N	0,5 0,5	RIZZATO (I) Ciclomotore 3 vel. 112/118 Ciclomotore 119 friz. autom. Ciclomotore 118 motocarro Ciclomotore 118 Super - Sprint e 118 Cross 3 vel. Ciclomotore 118 competizione 4 velocità	CW 6 N CW 5 N CW 6 N CW 7 N CW 7 L	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6	Motocicli: Stornello 125 c.c. 5M Stornello 160 c.c. 5M Stornello Scrambler 125 5M Nuovo Falcone (Carab.) Nuovo Falcone civile V 7, V 7 Special, V 7 GT (850 c.c.) V 7 Sport Motocarri: Ercole, Ercolino	CW 6 L CW 6 L CW 6 L CW 10 L CW 6 L	0,6 0,6 0,6 0,4 0,6
PIAGGIO (I) Ciclomotori: Ciao, Boxer, Tri- Ciao (trasporto) Vespa 50 N, Special, Elestart Motocarri 400 MP; 500 MP; 550 MP; 600 MP Vespa 125 GT, GTR, 150 Super, 150 Sprint, 150 Sprint veloce Ape 350 (125 c.c.) Vespa 50 S, 50 SS, 90, 90 SS, 125 Primavera Ape 400 (150 e 175 c.c.) - 500 (175 c.c.) Vespa 180 Rally	CW 5 N CW 7 N (CW 7 N) CW 6 N CW 7 N CW 7 L	0,5 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6	RIXE RS 100/3, 100/A (< 1964) RS 100 B. Sport (< 1964)	CW 6 N CW 8 N	0,5 0,5	S.E.R. 49 c.c.	CW 6 N	0,6
POULAIN (F) 49 c.c.	CW 6 N	0,6	ROHR Roletta	CM 6 N	0,6	SIMSON 49 c.c., Spatz	CW 8 N	0,6
			ROTAX-WERK (A) Rotax - Sachs 50 98 125, 150 200	CW 3 AG (CWC 67 NJ) CM 4 N CM 6 N CM 5 N	0,5 0,5 0,5 0,6	S.I.S. (P) Asa d'ouro (1969) Minor (1969) Minor GT (1969) Mini - Turismo (1969) Lebre, V 4 (1969) V 5 Sport (1969) V 5 Super (1969)	CW 6 N CW 7 N CW 9 N	0,5 0,5 0,5
			ROYAL ENFIELD (GB) 350 c.c. Clipper (G) - 248 c.c. Clipper & Crusador; J2 500 c.c. 248 c.c. Olympic Continental, Continental GT Ensign, RE, Prince 350 c.c.: Bullet, 500 c.c. Bullet: 1/2" Reach 3/4" Reach Meteor Minor Sport S	CW 6 N CW 7 N CW 7 N CW 5 N CW 6 N CW 7 L CW 7 L	0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5	Mopeds (< 1970) eccetto / except / ausser für Dänemark DS 50 MS 50 MV 50 VS 50 VZ 50 ...	CW 7 N CW 4 N	0,5 0,5












								
R 50, Automatik MC 50, D. V. Automatik - R 50, K, M, R - R 60 R	CW 4 N	0.5	TALBOT			VAP (F)		
für England DS 50 V Twen VS 50D VZ 50M M 125 für Schweden DS 50 MC 50 MS 50 MV 50 VS 50 VZ 50 X3C	CW 8 N (CW 9 N)	0.5 0.5	Moped	CW 5 N	0.5	57, 610, P 12	CW 6 N	0.5
MS 25 - Deutschland X 30 - Schweiz Maxi eccetto / except / ausser für Schweden für Schweiz für Dänemark MC 60 Scrambler - USA: (1963-64) (> 1-1965)	CW 8 N CW 7 N CW 8 N CW 8 N	0.5 0.5 0.5 0.5	TEAGLE			VELOCETTE (F)		
VZ 50 M - Deutschland - Norwegen - Schweiz - USA	CW 5 N	0.5	49 c.c.	CW 5 N	0.5	GTP 250 c.c. - 2 Stroke MOV 250 c.c. OHV KSS 350 c.c. Mark II MAC 350 c.c.	CW 6 N CW 7 N CW 7 L	0.5 0.5 0.5
175 SV, SVS; 250 SG 250 SGS (> 1967) M 125 (1967) M 125 Europa (1970) M 125 Amerika (> 1970) MC 125 Lapadakis MC 175 Lapadakis Creves (> 1970)	CW 4 N CW 5 N CW 4 N CW 4 N CW 9 N CW 9 N	0.5 0.5 0.7 0.5 0.6 0.5	TECNOMOTO (I)			Cast iron Alloy MSS 500 c.c. Cast iron Alloy Viper Sports; Viper Clubman, Venom Spec.; Venom Sport	CW 7 N CW 7 L CW 8 N CW 7 L	0.5 0.5 0.5 0.5
SUMBEAM			Squalo 48 c.c. Turbo: filetto corto filetto lungo Junior 3M, Junior SA Mini - Trial Junior, Mini Sport Junior: filetto corto filetto lungo Personal 3M, 4M, SA Competizione Turbo Special, Cross Regolarità	CW 7 N CW 7 L CW 6 N CW 7 N CW 7 L CW 6 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6	Viper Special; Venom Clubman, Venom Endurance 350 & 500 Scrambler and Vee - line models	CW 7 N CW 7 L CW 7 L CW 7 L	0.5 0.5 0.5 0.5
14 mm, Hds: B 1 B 2, B 2S 18 mm Hds:	CW 9 N CW 7 N CW 9 N CW 8 N	0.5 0.5 0.5 0.7	Cross normale: filetto corto filetto lungo Dolly: Monomarcia FA, Bimarcia automatico	CW 9 N (CW 11 N) CW 7 N CW 7 L	0.5 0.4 0.6 0.6	LE; Valiant, Vogue, Viceroy 250 c.c. Viceroy	CW 8 L (CW 9 L) CW 7 L CW 8 L (CW 9 L)	0.5 0.5 0.5 0.5
SUZUKI (J)			TERROT			VELOMOTOR TESTI (I)		
50 c.c.: M 15, M 12, M 30 K 50 AS 50, AC 50	CW 9 N CW 7 N CW 8 N	0.5 0.5 0.7	100 c.c.; 125 c.c. Scooters VM 53 48 c.c.	CW 6 N CW 6 N CW 5 N	0.5 0.5 0.5	Ciclomotori 48 c.c. 2/T: Pull Carabo Cross Royal Rally Champion Crichet	CW 5 N CW 5 N CW 5 N CW 5 N CW 5 N	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6
70 c.c.: A 70 U 70	CW 9 N CW 9 N CW 8 N	0.5 0.5 0.7	TORPADO (I)			VELO - SOLEX (F)		
80 c.c.: Trail K 15P, K 10P K 10, Trail K 15, Sport K 11	CW 9 N CW 8 N	0.5 0.5	48 c.c. 2/T: Mercury, TM3, Jerry	CW 6 N	0.6	18 mm 14 mm: Tutti i modelli escluso Flash Flash	CM 4 N CW 5 N (CW 3 AG) CW 6 N	0.5 0.6 0.6 0.6
90 c.c.: T 90 TS 90, TC 90	CW 8 N CW 8 N	0.7 0.5	TESTI (I) (Vedere Velomotor Testi)			VESPA (I) (Vedere PIAGGIO)		
100 c.c.: A 100, AC 100	CW 8 N CW 8 N	0.7 0.5	TRIUMPH (GB)			VESPA (DOUGLAS)		
120 c.c.: B 100P, Trail B 105P KT 120, B 101P TC 120 B 120	CW 5 C CW 5 NP CW 8 N (CW 7 N)	0.5 0.5 0.5 0.5	150 c.c., Terrier T 20, C, T, SL, SH, TR 20; Tiger, Trials, Super, Sport-C. TS 20 Scrambler 3T, 5T Speed Twin - 6T Thun- derbird - TR 5 Trophy, Cast iron	CW 7 N CW 8 N CW 7 N CW 7 N	0.6 0.7 0.5 0.5	Grand Sport Models: 1-4 N; V S 5; 160 GS & Mes- serschmitt, 180 SS All other 150 c.c. and 125 c.c. models	CW 7 L CW 6 N CW 6 N CW 7 N CW 6 N (CW 5 N)	0.5 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6
125 c.c.: K 125 T 125 for U.S.A.	CW 6 C CW 6 C CW 8 N CW 7 N	0.7 0.7 0.5 0.7	TR 5 Trophy Alloy, TR 6, TR 5A, 6 T Alloy	CW 7 N CW 7 N	0.5 0.5	Sportique, Primavera 90, 90 SS, Vespino Ciao Moped	CW 6 N CW 6 N CW 7 N CW 6 N (CW 5 N)	0.6 0.6 0.6 0.6 0.6
150 c.c.: S 32-2	CW 7 N CW 8 N CW 8 N	0.7 0.7 0.5	T 100, 110 Cast iron T 100, 110 Alloy 21, 5 TA, T 120, T 100 A Bonneville, T 120 A - TR 7 A	CW 7 N CW 7 N	0.5 0.5	VICOPED		
200 c.c.: T 200, TC 200	CW 7 N	0.7	Tiger 100 C Grand Prix 500 c.c. Other OHV models	CW 8 L (CW 78 LP)	0.5 0.5	38 c.c. LYX 48 c.c.	CW 3 C CW 4 N	0.5 0.5
250 c.c.: T 250, TC 250, TS 250	CW 8 N (CW 7 N)	0.5 0.5	SV models, except TRW 14 mm 18 mm Models TRW SV (army) Tiger 90	CW 7 N CM 6 N	0.5 0.5	VICTORIA (D) (Vedere ZVEIRAD - UNION)		
350 c.c.: T 350	CW 7 C	0.5	Scooters: Tigress TS/1, 175 Tigress TW 2, TW 2S, 250 c.c. Tina 100 c.c. short reach T 10 Automatic	CW 5 N CM 3 N CW 8 N CW 78 LP (CW 8 L)	0.5 0.5 0.5 0.6 0.6	VINCENT		
500 c.c.: T 500, TC 500	CW 7 N	0.7	TROJAN			(HRD) Black Shadow Rapide Meteor, Comet, Lightning, Pri- ce, Knight, Victor Grey Flash 500 c.c.: Other models: 14 mm 18 mm (NSU) Fox 98 c.c. Fox, Lux, Max, 123 c.c.	CW 3 C CW 4 N	0.5 0.5
SVALAN			3 - Wheeler	CW 7 N	0.5	VILLIERS ENGINES		
8 K; 11 K; 12 K 9 K; Radexilyx: 14 mm 18 mm	CW 8 N (CW 7 N) CW 6 N	0.5 0.5 0.6	UNIVERSAL (CH)			50 c.c.: MK 3K	CW 7 L CW 4 L CW 7 L CW 8 L	0.5 0.5 0.5 0.5
			580 c.c. (> 1961) Sport Junior (> 1961)	CW 8 N CW 7 N	0.7 0.7		CW 7 N CW 7 L CW 8 L	0.5 0.5 0.5



									
DUCATI (I)			GUIDETTI (Motori Condor)			MOTO STANDARD			
Acero (3,5 HP)		CW 8 N	A 200 (*) - A 320 (*) - 500 (*)		CW 2 L	Mod. (*) filetto Ø 18 mm (MC)		CM 4 N	0,7
Salice (1,5 HP) - Frassino (3 HP)		CW 6 N	modif.		CW 3 L	Mod. (*) filetto Ø 14 mm (MC e MF)		CW 3 N	0,6
Pino (*) (4 HP) - Pino/1 (*) (5 HP) - Faggio (*) (7 HP) - Faggio/1 (*) (7,5 HP)		CM 3 N	A 200 - A 320 - 500 modif.		CM 2 N				
Platano (*) (9 HP) - Platano/1 (*) (11 HP)		CM 3 N	A 400 (*) - A 450 (*) - A 500 (*)		CM 3 N				
Larice (4,5 HP) - Abete (6 HP) - Abete PA (6 HP) - Cedro (7,5 HP) - Olmo (8 HP) - Rovere (9,5 HP) - Pioppo (13 HP)		CM 4 N	A 400 - A 450 - A 500		CW 7 N				
			A 8 F			MUSSO MARIO			
						Motori vari (*)		CM 1 N	0,6
ENERGIC			INTERNATIONAL - HARVESTER			NUOVA BETA			
518 (*) - 519 (*) filetto Ø 14 mm		CW 4 N	Farmal Reget Sup. - WD 6 e 9		CM 4 N	B 175 (*) - B 200 (*) - B 350 (*)			
409 (*) - 411 (*) - 511 (*)		CM 4 N	Mietitrice-battitrice Ø 18 mm		CM 4 N	- B 400 (*) - B 25 (*) - B 250 (*)		CM 1 N	0,6
			ID 40 (*) - WD 40 (*) - 400 D (*) - ID 6 (*)		CM 1 N				
			ID 9 (*) - MD (*) - MDV (*)		CM 1 N				
			Mietitrice-battitrice Ø 14 mm		CW 4 N				
						OLIVER			
FALCO			JOZZELLI			55 (*) - 55 HC (*) - 60 HC (*) - 66 HC (*) - 70 HC (*) - 77 HC (*) - 88 HC (*) - 60 KD (*) norm. e super - 66 KD (*) - 70 KD (*) - 77 KD (*) - 88 KD (*)		CM 3 N	0,6
128 c.c.		CW 2 N	Modelli vari (*)		CM 3 N	25 (*) - 60 (*) - 70 T (*)		CM 4 N	0,7
200 - 230 - 280		CW 3 N				Agricultural (*) Ø 18 mm		CM 3 N	0,6
540		CM 2 N	LANDINI (I)			Agricultural (*) Ø 14 mm		CW 3 N	0,6
			L 25 (*) - L 35 (*) - L 45 (*)		CZD 2 A				
F. B. MINARELLI (I)			LANDONI			OM			
I 90 - I 190 - I 90/3 (2/T)		CW 6 N	Tutti i tipi (motoseghe, mototrivelle, decespugliatori, ecc. 2/T)		CW 5 N	2 TM (*)		CM 2 N	0,6
						PALMIERI			
F. MORINI (I)			LANZI			Vari modelli (*)		CW 3 N	0,6
C 80 - C 100 - ZP 4 - ZP 6		CW 6 N	All Dog LT 85 (*)		CW 3 N	Vari modelli		CW 5 N	0,6
			LOMBARDINI (I)			PASQUALI (Motori Lombardini)			
FERGUSON (GB)			LA 55 (*) - LA 65 (*) - LA 72 (*) - LA 80 (*) - LA 85 (*)		CM 2 N	Vari modelli		CM 3 N	0,6
Motore Continental (*)		CM 4 N	LA 65/58		CW 3 N				
Vari mod. (*) filetto lungo		CW 2 L	LA 60 - 65 - 80 - 82 - 85/85 - 85 - 90		CM 2 N	PGS			
Vari mod. (*) filetto corto		CW 4 N	LA 400 - 490		CW 2 N	Motozappatrici M 6 con motore 125 c.c. 2/T		CW 3 N	0,6
FERGUSON (USA)			MAPE			PIAGGIO			
TO 35 H/50 (*)		CM 4 N	Motore MP 2 (HP 1,9)		CW 6 N	T 111		CW 7 N	0,6
AH (*) - 060 (*) - TO 35 (*) - F 40 (*)		CM 3 N	Motore MP 5 (HP 5,5)		CW 6 N	RENAULT			
			Motore MP 7 (HP 7)		CW 6 N	3.040/3.046 (*) - 3.050 T (*) - E 30 (*)		CW 4 N	0,7
FIAT - OCI (I)			MASSEY - FERGUSON (USA)			Mod. (*) filetto Ø 18 mm		CM 2 N	0,6
600 - 601 - 602		CW 3 N	Mod. (*) filetto Ø 18 mm		CM 3 N	101 (*) e 102 (*) Junior e Senior			
708 CM		CM 3 N	101 (*) - 201 S (*)		CW 4 N	201 (*) - 201 S (*)			
708 CM (*) - 600/602 (*) - 700 A (*) - B (*) - D (*) - 25 C (*)		CM 2 N	Combinato 20 (*) - 21 (*) - 21 A (*)		CW 5 N	Combinato 20 (*) - 21 (*) - 21 A (*)		CM 2 N	0,6
T 50 (*) - T 50 R (*) - T 55 (*) - 605 (*) - T 52 (*)		CW 3 N				REYMOND			
T 40 (*)		CM 1 A	MOGUL			Meis Veiz (*) (mot. 4 CV)		CW 3 N	0,6
FOLK MOTOR			10/20 CV (*)		CZ 1 A	PE mot. 203 (*)		CW 4 N	0,6
Modelli vari (*)		CW 4 N	MOTOCOLTURA PAPA			ROCHET - SCHNEIDER			
Modelli vari		CW 5 N	Modelli vari		CM 2 N	Mod. (*) filetto Ø 18 mm		CM 2 N	0,6
FORD FERGUSON e FORDSON			MOTOM			RUGGERINI			
Ferguson T (*)		CW 3 N	Motozappa (*) 51 c.c.		CW 6 N	Vari modelli		CW 5 N	0,8
Vari modelli (*) (filetto corto)		CW 4 N	Motozappa 98 c.c.		CW 8 L				
New Mayor (*) (filetto lungo)		CW 2 N	MOTORI MARINI			SACHS			
			Vari modelli (*)		CM 4 N	Famo (*) 98 c.c.		CM 2 N	0,6
FORDSON						Altri modelli (*)		CM 4 N	0,6
Vecchi modelli		CZ 2 A							
GUAZZONI									
IP 50 (*) 30 c.c.		CW 2 L							
IN 2 48 c.c.		CW 5 N							

(*) Kerosene

www.pw.it

								
SAME CASSANI			VOLVO			A.I.F.O. (Carraro Motorini Marini)		
Vari modelli (*)	CM 2 N	0,6	T 15 (*) T 21 (*) - T 22 (*) - T 24 (*) - T 31 (*) - T 33 (*) T 23 (*) - T 25 (*) - T 32 (*) - T 34 (*)	CW 5 N CW 3 N CW 4 N	0,6 0,6 0,6	Vari modelli	CM 5 N	0,6
S.E.I.M.M. (Moto Guzzi)			XELLA			AGRATI - GARELLI		
Motozappa G 2 39 c.c. Motozappa 110 c.c. Motore industriale F 100	CW 5 N CW 4 N CM 5 N	0,6 0,6 0,6	50 (*) - 51 (*) - 37 (*) 56 (*) - 52 (*) - 51 (*) - 37 (*) - 59 (*) 48 c.c. 2/T (*)	CM 2 N CM 4 N CW 5 N	0,6 0,7 0,6	Gar Mar 370 c.c. 3 HP	CW 7 NJ	0,6
SETEC - DOLLE			ZANETTI			ALFA ROMEO		
Agricultural 630, mot. W 110 Bernard	CW 4 N	0,6	50 c.c. 100 c.c. (*) - 175 c.c. (*) 100 c.c. - 175 c.c.	CW 6 NE CW 4 N CW 5 N	0,6 0,6 0,6	Giulietta Lesco	CW 6 LJ	0,6
SIMAR			ZOOVIT			ASPERA MOTORS		
Agricultural (*) filetto Ø 14 mm - Mot. Ultima Bernard (*) Agricultural (*) filetto Ø 18 mm	CW 4 N CM 2 N	0,6 0,6	Modelli vari (*)	CM 2 N	0,6	Selva - TA 636 - VA 636 AH 81	CW 4 CJ CW 8 CJ	0,5 0,5
SLANZI						BIANCHI		
SA 12 SA 14 SA 12 (*) SA 16 (*) SA 14 F (*) - SA 16 F (*)	CW 4 N CM 4 N CW 2 N CM 3 N CM 2 N	0,6 0,7 0,6 0,6 0,6				Katamar	CW 5 NJ	0,6
SOMUA						B.P.M.		
Motore Hesselmann (*) Agricultural (*) - C 12 - F 5 (*)	CM 1 N CW 3 N	0,6 0,6				Jonic 127 - 144 Artic 157 - 181 Oceanic 235 - 265 - Vulcano 375 Vulcano 450 - Jonic Record Atlantic 280 IR - Vulcano 375 IT Vulcano Secial	CW 6 LP CW 6 LP CW 6 LP CW 8 LP CW 7 LP CW 10 L	0,6 0,6 0,6 0,5 0,5 0,4
STAFOR						CARNITI		
Agricultural (*)	CW 3 N	0,6				3 CV - 5 CV - 8 CV - 12 CV - 18 CV - 22 CV - 28 CV - 35 CV 45 CV - 55 CV 65 CV - 75 CV - 90 CV	CWC 67 NJ CWC 7 NJ	0,6 0,6
TEBALDINI						CARRARO		
Modelli (*) vari	CM 2 N	0,6				Vari modelli	CM25 N	0,6
TECNOMA						CECCATO		
C 110 (*) - C 120 (*) - C 150 (*)	CW 4 N	0,6				Vari modelli	CW 6 NJ	0,6
VEVEY						CHRYSLER		
Modelli (*) filetto Ø 18 mm	CM 2 N	0,6				6 HP 9,2 - 20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HP 3,5 HP Impierial Ø 18 mm	CW 4 NJ CW 8 CJ CW 6 NJ CM 4 N	0,6 0,5 0,6 0,7
V. M. MOTORI						DE GIORGI		
Mod. (*) vari	CM 2 N	0,6				B 38	CM 4 N	0,7
VINCENZI & CINGI						DUCATI		
Motori vari (*)	CM 2 N	0,6				Fuoribordo Cucciolo (5 HP) (da matricola 004001) Acero Marino	CW 7 NJ CW 8 NJ	0,6 0,5
VINCENZI MOTORI						EVINRUDE		
Modelli vari(*)	CM 2 N	0,6				Tutti i modelli	CW 6 CJ	0,6
VOLPI E BOTTOLI						FIRESTONE		
Motore Ercolino II Motore A 5 Atomizzatori: Ciclone, Junior, Super Jolly	CW 5 N CM 6 N CW 6 N	0,6 0,6 0,6				30 HP 40 HP	CW 5 CJ CW 6 CJ	0,6 0,6









								
FORD Chief - Skipper Mod. Ø 14 mm L = 10/12 Mod. Ø 18 mm	CW 6 LJ CW 4 NJ CM 2 N	0,6 0,6 0,6	PIAGGIO Moscone 3,3 CV	CM 4 NJ	0,7	AGRATI GARELLI 94 c.c. Karts 94 c.c. Karts Sport 94 c.c. Karts Competiz.	CW 7 N CW 10 L CW 10 L	0,6 0,4 0,4
FRANCHI Fuoribordo 6 - 40 HP Fuoribordo 18 HP	CW 5 NJ CW 5 NJ	0,6 0,6	VASSENA Elios	CW 5 NJ CW 7 NJ	0,6 0,6	ASPERA MOTORS 85 c.c. AR 51	CW 4 C	0,6
GRAY Economy Mod. Ø 18 mm Lugger 4/6 - Sea Scout 4/91	CM 3 N CM 4 N CW 4 N	0,6 0,7 0,6	VIGENTINI MOTONAUTICA 3 - 4 B 7,5 - 18 - 20 - 24	CW 4 CJ CW 6 CJ	0,6 0,6	BIANCHI E. Aquilotto 48 c.c.	CW 6 N	0,6
GUAZZONI IN 2, 48 c.c.	CW 5 NJ	0,6	VOLPI Mod. ≤ 1800 c.c.	CM 4 N	0,6	FIMAS 98 c.c.	CW 10 L	0,4
JLO Nautilo 75 (3 HP) Nautilo 100 (5 HP)	CW 7 N CM 5 N	0,6 0,6	VOLVO PENTA Acquamatic BB 70 Acquamatic 100	CW 8 CJ CW 8 N	0,5 0,5	GUAZZONI 48 c.c. Karts 5 HP - 7 HP 48 c.c. Karts competiz. 9 HP	CW 6 L CW 10 L	0,6 0,4
JOHNSON Serie AD (7,5 HP) - CD (5,5 - 6 HP) - FD - FDE - FDEL - FDL (15-18 HP) Serie HD (2,5 HP) - JH & JW (3 HP) - LD (5 HP) - MD 20 ¹ - MS 20 (1,5 HP) Serie MQ (9,5 HP) - QD - QDL (10 HP) - TD - TN - TS (5 HP) Serie da AT 10 ad AT 39 (5 HP) - DS 37 - DS 38 (2 HP) Serie da DT 10 a DT 39 (5 HP) - HA 10 - HA 39 (2,5 HP) - HD - HS (2,5 HP) Serie J 80 (1,7 HP) - LS 37 - LS 38 (2 HP) - Da LT 10 a LT 39 (5 HP) Serie MD - MS (1,5 HP) - 100 - 110 (1,7 HP) - 300 (3,7 HP) Serie CU Serie KU	CW 6 CJ CW 6 CJ CW 6 CJ CW 4 CJ CW 4 CJ CW 4 CJ CW 4 CJ CW 4 CJ CW 4 CJ CW 4 L CW 5 CJ	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6	VOTTERO Mod. 250	CM 2 N	0,6	IAME Kart moto Parilla 100 cc. 2/T	CW 10 L (CW 101 L)	0,4 0,3
KOENIG 1,5 e 2 HP 5 - 6 - 15 HP 9 - 8 - 18 - 20 HP Mod. J - A - B - C - CV	CM 2 N CM 4 N CM 5 N CW 10 L	0,6 0,7 0,6 0,4				JLO LM 50 L 101	CW 6 N CW 101 L	0,6 0,3
MERCURY Merc. 39 (3,9 CV) (< 1967) (1958-69) Merc. 40 (4 CV) (1969) Merc. Serie 60 (6 CV), 100, 110, 150 (< 1967) Merc. 60 (6 CV) (1967-68) Merc. 75 (7,5 CV) (1969) Merc. 110, 200, 350, 500 M 500S, 850S, 950, 1100 (1967-69)	CW 5 CJ CW 5 NJ CW 5 NJ CW 67 NJ (CW 7 NJ) CW 6 NJ CW 6 NJ CW 7 NJ	0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6 0,6				KOENIG MM 95 c.c.	CW 10 L	0,4
MIVAL 125 2/T Delfino	CW 6 LJ	0,6				MIVAL 100 c.c.	CW 7 L	0,6
MOTONAUTICA BELLANESE Modelli vari Modelli da competizione	CW 5 CJ CW 8 CJ	0,6 0,5				MONTESA 99 c.c. M 100	CW 10 L	0,4
						MOTO BENELLI 62 c.c. Catria 62 c.c. Sport	CW 6 L (CW 7 L) CW 7 L	0,6 0,6 0,6
						RUMI 125 c.c. competizione	CW 10 L	0,4
						SESIM (Komet) 98 c.c.	CW 10 L	0,4
						WEST BEND 95 c.c.	CW 5 N	0,6



TABELLA CANDELE MAGNETI MARELLI E ALTRE MARCHE

SPARK PLUGS TABLE FOR MAGNETI MARELLI AND OTHER TRADE MARKS
TABLEAU DES BOUGIES D'ALLUMAGE MAGNETI MARELLI ET D'AUTRE FABRICATION
ZUNDKERZENTABELLE FÜR MAGNETI MARELLI UND ANDEREN FABRIKSMARKEN

TABELLA CANDELE MAGNETI MARELLI E ALTRE MARCHE SPARK PLUGS TABLE FOR MAGNETI MARELLI AND OTHER TRADE MARKS
 TABLEAU DES BOUGIES D'ALLUMAGE MAGNETI MARELLI ET D'AUTRE FABRICATION
 ZÜNDKERZENTABELLE FÜR MAGNETI MARELLI UND ANDEREN FABRIKSMARKEN

MAGNETI MARELLI VECCHIO NUOVO	AC	AUTOLITE	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYOQUEM	FIRESTONE	HITACHI	KLG		LODGE	MARCHAL	N G K.
									ENGLISH	FRENCH			
CW 90 L													
		AG 9			N - 21								
CW 100 L	47 XL									FE 20	BL 14		B - 4 E
		AG 7; AG 27	95/14/3	W 95 T 2	N - 18								
			95/14/3	W 95 T 2			F - 15 - L						
CW 150 L					N - 8					FE 30			
	46 XL		125/14/3	W 125 T 2									
		AG 5											
CW 200 L			145/14/3	W 145 T 2			F - 18 - L					36 HS	B 5 ES
	45 XL					60 L		L 46		FFE 60	CLNH		
										FE 50			
			160/14/3	W 160 T 2	N - 6								
CW 225 L						705 L				FE 70	HBLN		
		AG 4											
	45 N				N - 5; N - 88		F - 23 - L					35 HS	B 6 ES
								L 45					
			175/14/3	W 175 T 2		75 LB							
CW 240 L	44 XL; 44 N						F - 27 - L			FE 75			
		AG 3				755 L					HLN	34/5 HS	
	43 N; C 42 N												B 7 ES
			225/14/3	W 225 T 2 W 225 T 25								H (F) 34	
	43 XL							L 44; L 44 W					
		AG 2	240/14/3	W 240 T 2	N - 4	80 LW							
CW 260 L	CW 8 L		260/14/3	W 260 T 2		802 L	F - 36 - L					H (F) S 34	B 8 ES

MAGNETI MARELLI		AC	AUTOLITE	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	HITACHI	KLG		LODGE	MARCHAL	N.G.K.
VECCHIO	NUOVO									ENGLISH	FRENCH			
			AG 82			N - 16 Y			L - 47 P	FE 45 P				BP 4 E
		45 XLS	AG 52	145/14/3 A	W 145 T 30			F - 21 - LP			BLNY			
						N - 14 Y			L - 46 P					
		44 XLS				UN - 12 Y		F - 23 - LP	L - 46 PW					BP 5 ES
			AG 42				60 LS						GT 35 H (D)	
CW 225 LP				160/14/3A	W 160 T 30	N - 11 Y			L - 45 P	FE 55 P: GT 5 L	CLNY			
		43 XLS												
		42 XLS	AG 32			N - 10 Y	707 LS	F - 27 - LP						BP 6 ES
CW 87 LP				175/14/3 A	W 175 T 30									
CW 240 LP			AG 22						L - 44 P			HLNY	GT 34/5 H (D)	
		41 - 2 XLS		200/14/3 A	W 200 T 30	N - 9 Y	75 LS	F - 30 - LP		FE 65 P: GT 6 L				
						N - 8 Y: N - 66 Y		F - 30 - LP						BP 7 ES
						N - 65 Y								
CW 78 LP				215/14/3 A	W 215 T 30 W 215 T 28	N - 7 Y								
		41 XLS	AG 12		W 230 T 30	N - 64 Y	80 LS	F - 33 - LP		FE 125 P: GT 7 L		2 HLNY	GT 34 H (D)	
CW 8 LP				260/14/3 A	W 260 T 30	N - 6 Y								
CW 89 LP				280/14/3 A	W 280 T 30	N - 63 Y		F - 44 - LP		FE 135 P: GT 8 L		3 HLNY		BP 8 ES
				300/14/3 A	W 300 T 30	N - 60 Y		F - 48 - LP		FE 145 P		4 HLNY		
										FE 155 P		5 HLNY		

MAGNETI MARELLI															
VECCHIO	NUOVO	AC	AUTOLITE	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	HITACHI	KLG		LODGE	MARCHAL	N.G.K.	
										ENGLISH	FRENCH				
CW 225 N	CW 6 N		AL 5 *			H - 8 * H - 88 *									
CW 230 A	CW 67 N	42 (F. FF. FO)		175/14	W 175 T 1	L - 85 **	75 B		M 44	F 75	FF 75 B	HN	35 (B - P)	B 6 HS; B - 6 L *	
			AE 3												
		41 F	ATL 4 *												
CW 240 N	CW 7 N		AE 2			L - 5 L - 81 **	755	F - 36	M 43	F 80	FF 755	2 HN		B - 7 HS	
CW 260 N	CW 8 N		ATL 3 *		W 225 T 1 (W 225 M 1)	H - 4 *									
				225/14											
				240/14	W 240 T 1	L - 78							34 S	B - 8 HS	
CW 275 N	CW 9 N				W 260 T 1 (W 260 M 1)		100	F - 47			FF 100				
				260/14											
			AE 901							F 100		3 HN			
													2/33		
										F 220				B - 9 HS	
		AE 23	240/14 S	W 240 T 16		L - 62 R						R 47			
CW 10 N													2/32	B - 8 HN (P)	
		AE 903	270/14 S	W 270 T 16		L - 60 R				F 265		R 49			
CW 11 N			290/14 S	W 290 T 16									RR 33 SS		
CW 12 N		AE 603	310/14 S	W 310 T 16		L - 57 R				F 275		R 50	RR 32 S	B - 9 HN (P)	

AE 403	340/14 S	W 340 T 16	L - 54 R	F 285	R 51	RR 31 S	B - 10 HN (P)
AE 203	370/14 S	W 370 T 16			R 53	RR 30	B - 11 HN (P)
							B - 12 HN (P)
							BP - 2 H
	AE 82						
CW 5 NP	AE 62			M 47 - P			
	AE 52	145/14 A	L - 95 Y	M 46 - P			BP - 4 H
45 FFS	AE 42				CNY	GT 35 (D)	
44 FFS	AE 32		L - 92 Y	M 45 - P			BP - 6 HS
43 FS; 43 FFS	AE 32	175/14 A	705 S			GT 34/5 (D)	
CW 6 NP	AE 22	200/14 A	L - 87 Y; UL - 12 Y	M 44 - P	HNY		
42 FS		225/14 A	L - 82 Y; UL - 82 Y	F 85 P; GT 7	2 HNY	GT 34 (D)	BP - 7 HS
CW 7 NP							
CW 4 NJ			L - 90	304 Mer *		37 SM	
		W 95 Z 1 M					
	AL 7 (X; X - M) *	W 125 Z 4 M *	H - 10 J *				
M 45 F		W 145 Z 1 M	L - 9 J	50 Mer; 50 A Mer *			
CW 5 NJ			L - 86			36 M	
M 43 F			H - 8 J *			35/36 M	
CW 6 NJ	AL 5 (X; X - M) *	W 175 Z 1 M	L - 7 J				
M 42 F							
CW 6 NJ			L - 85			35 M	
CW 67 NJ							

(1) Vecchia Sigla (1) Ancienne dénomination (2) Nuova Sigla (2) Nouvelle dénomination (*) Lunghezza radice 7/16" (11,1 mm) (**) Piccola differenza (**) Petite différence
(1) Old Reference (1) Alte Bezeichnung (2) New Reference (2) Neue Bezeichnung (*) Reach 7/16" (11,1 mm) (*) Einschraubgewindelänge (11,1 mm) (**) Slight deviation (**) Geringe Abweichung



MAGNETI MARELLI		AC	AUTOLITE	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	HITACHI	KLG		LODGE	MARCHAL	N.G.K.
VECCHIO	NUOVO									ENGLISH	FRENCH			
		C 81		240/18	M 240 T 1	UK - 7; D - 6	K 75 B	M - 160		M 80	K 75 B	2 HV		
CZ 10 A	CZ 1 A	56	F 11	12 1/2	Z 10 T 1	A - 23				C 20		AF		
			TT 10											
CZ 35 A	CZ 2 A	76; C 77	TT 8		Z 45 T 4	W - 20				A 5; A 20		S 2 B 7		F - 23
							N 62							
CZD 50 A	CZD 2 A				KR 3/4 T 6						NCK 8			
		M 8	P 6											C 50 C
CU 145 A	CU 4 C	104 V	P 4	145/10	U 145 T 3	UY - 6				TEN - 50		C 10	4	C - 9 H
			PE 3			Z - 10		T - 23	L - 14	T 70				C 6 H
	CU 7 N				U 260 T 1	Z - 8			L - 13	T 90		2 HL 10		C 7 HS; C 7 HW
			PG 603			G - 59 R							C - 10 EN	
	CU 12 L CUP 12 L									TE 220		10 RL 49		
										TE 240		10 RL 50		
	CUP 13 L		PG 501							TE 260		10 RL 51		
			PG 403			G - 56 R							C - 11 EN	

MAGNETI MARELLI		AC	AUTOLITE	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	HITACHI	KLG		LODGE	MARCHAL	N.G.K.
VECCHIO	NUOVO									ENGLISH	FRENCH			
CMR 225 A														
	CMR 6 LR											PR 1 - ML 60		
CMR 150 C												ORD - 1 - A		
	CWR 4 CR					XEJ - 11								
						XEJ - 8								
CWR 175 NR														
				E 175/14 m 5	WC 175 ER (T 1; T 19)									
CWR 225 NR														
						TAC 2								
	CWR 7 NR					TAC 2								
	CWR 6 LR		AGR 3 S			XMN - 12								
	CWR 8 LR													
	CWR 4 NS													

MAGNETI MARELLI		AC	AUTOLITE	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	HITACHI	KLG		LODGE	MARCHAL	N.G.K.
VECCHIO	NUOVO									ENGLISH	FRENCH			
	83 TS					F - 83 Y								
			BF 22											
			BF 12			F - 62 Y								
									87 V					
	86 T				MA 95 T 1	870								A - 4 F
CM 3 T			BTF 6			860		M - 17 - T				23 F		
	85 T						M-M-T		86 V	TMT 50		CTN 18		
					MA 145 T 1									
CM 4 T		84 T; C 84 T	BTF 3		MA 175 T 1	F 10						HTN 18		A 6 FS
		C 83 T	BTF 31											
					MA 225 T 1									
	C 82 T		BTF 1			F 82								A 7 FS

(2) Nouvelle dénomination
(2) Neue Bezeichnung

(2) Nuova Sigla
(2) New Reference

(1) Ancienne dénomination
(1) Alte Bezeichnung

(1) Vecchia Sigla
(1) Old Reference

FILIALI **MAGNETI MARELLI** IN ITALIA

70121 BARI	Via Dalmazia, 175 - Tel. 334300-334786
40131 BOLOGNA	Via Zanardi, 41 - Tel. 369836-369837
09100 CAGLIARI	Via Elmas, 145 - Tel. 25715-16
95127 CATANIA	Via Vitt. Veneto, 89 - Tel. 240361
50127 FIRENZE	Via Panciatichi, 70 - Tel. 411615
16145 GENOVA	Corso Italia, 20 - Tel. 308362-318479
20154 MILANO	Via Londonio, 2 - Tel. 335441-2-3-4-5
80026 NAPOLI-CASORIA	S.S. 7 bis delle Puglie, Km. 33,700 - Frazione Arpino Tel. 590034-184-244-271-849
35100 PADOVA	Via Venezia, 16 - Tel. 20252
65100 PESCARA	Via Tenna, 12/14/16/18 - Tel. 52147/8
00197 ROMA	V.le dei Parioli, 162 - Tel. 877651-2-3-4-5
10148 TORINO	Via Romoli Reis, 250/4 F
37100 VERONA	(Isp. Vendite) Piazza Brà, 10 - Tel. 28033

ORGANIZZAZIONE DI VENDITA ED ASSISTENZA IN TUTTI I PRINCIPALI PAESI DEL MONDO
SALES AND AFTER-SALES SERVICE POINTS IN MOST COUNTRIES OF THE WORLD
RÉSEAU DE VENTE ET D'APRÈS-VENTE DANS TOUS LES PRINCIPAUX PAYS DU MONDE
VERKAUFSORGANISATION UND KUNDENDIENST IN ALLEN WICHTIGSTEN LÄNDERN

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI
1, VIALE ITALIA - 20099 SESTO S. G. (MILANO) ITALY - P.O.B. 66 - PH 2470091

