

TECHNICKÁ DATA VOZU WARTBURG 353.1

zkušební a seřizovací hodnoty

I. MOTOR

| | |
|--|--|
| Stupeň komprese | 7,5 + 0,2 |
| Kompresní tlak při otáčení spouštěčem a vymontovaných svíčkách (při teplotě chladicí kapaliny 70 až 85°C) a otevřené škrtkové klapce | 0,61 až 0,71 Mpa (6,2 až 7,3 kp/cm ²) |
| Vrtání | 73,5 mm |
| Zdvih | 78,0 mm |
| Trvalý výkon při otáčkách | 37,8 kW (50 k) podle (DIN) = 41,6 kW (55 k) podle (SAE) při 4 250/min |
| Maximální točivý moment při otáčkách | 98 N m (10 kp m) při 3 000/min |

Časování rozvodů

| | |
|---|--|
| Začátek sání | 62°17' před HÚ |
| Konec sání | 62°17' za HÚ |
| Odpovídá – měřeno od spodní hrany sacího kanálu k vrchní hraně válce | 114 ±1,0 0,5 mm |
| Začátek výfuku | 78°2' před DÚ |
| Konec výfuku | 78°2' za DÚ |
| Odpovídá – měřeno od vrchní hrany výfukového kanálu k vrchní hraně válce | 52,2 mm – 0,3 vál. I. a III., 0,5 vál. II. |

| | |
|---|----------------|
| Začátek vyplachování | 54°52' před DÚ |
| Konec vyplachování | 54°52' za DÚ |
| Odpovídá – měřeno od vrchní hrany přepouštěcího kanálu (vrchní otvor) k vrchní hraně válce | 65 ± 0,5 mm |

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Výška kanálu | 13,0 + 1,0 mm |
| Výška sacího kanálu | 25,0 ± 1,0 mm |

Písty

| | |
|------------------------------------|---|
| Montážní vůle pístu | 0,06 mm |
| Pístní čep | jednostraně uzavřený |
| Otvor pro pístní čep | 20 + 0,006 mm |
| Průměr pístního čepu | bílé označení 20 – 0,003 mm černé označení 20 – 0,003 0,006 mm |
| Čelní vůle pístního čepu | 1,2 mm |
| Výška pístu | 95,3 mm |
| Ovalita pístu | 0,09 – 0,12 mm |
| Hmotnostní index pístu | 380 – 390 g 391 – 400 g |

Klikový hřídel

| | |
|--|---|
| Ojnice – délka (vzdálenost os ok) | 145 – 0,1 mm |
| dovolená úchylka přímosti | 0,1 mm na 100 mm |
| Těsnicí kroužek klikového hřídele | 58/52,8 x 2 mm přesazení o 180° |
| Kuličková ložiska | 3 x 6209 P 64 f TGL 2981 1 x 6209 NP 64 f TGL 2981 |
| Radiální vůle kuličkových ložisek | 0,030 – 0,044mm |
| Maximální hladina hlučnosti | 40 dB |
| Klikový hřídel je vyvážen se setrvačníkem a řemenicí | |

Ryska na setrvačnicku (Zyl.1.) znamená 1. válec v HÚ

| | | |
|--|-------|------------------|
| Závaží klikového hřídele – střední rozteč vrtání | . . . | 39 ± 0,02 mm |
| barevná značka žlutá | . . . | 38,98 + 0,013 mm |
| barevná značka modrá | . . . | 39,00 + 0,006 mm |
| barevná značka zelená | . . . | 39,02 – 0,013 mm |

Hlava válců

| | | |
|--|-------|----------------------------|
| Kompresní prostor – objem | . . . | 52,1 – 1,5 cm ³ |
| Přístupná nerovnost těsnicí plochy | . . . | 0,03 mm |
| Přístupná nerovnost těsnicí plochy vodního čerpadla | . . . | 0,02 mm |
| Při přebroušení těsnicí plochy maximálně přípustné snížení hlavy | | 0,5 mm |
| Dovolené házení hřídele ventilátoru | . . . | 0,02 mm |

Termostat

| | | |
|--|-------|-------------------------------|
| Typ | . . . | 545,60 – Az (4) |
| Počátek otevírání – teplota | . . . | 80 až 84°C |
| 3 – 3,5 mm otevřen | . . . | 90 °C |
| od 7,0 mm otevřen | . . . | 96 °C |
| Ukazovatel (ručička ve střední poloze) | . . . | 150 Ω (odpor před přístrojem) |
| Čidlo teploměru C 120 – odpor při provozní teplotě asi | . . . | 160 Ω, studený asi 300 Ω |

Palivo

| | | |
|-------------------------------|-------|------------------|
| Benzín | . . . | Speciál |
| Mísicí poměr oleje s benzínem | . . . | 1 : 33⅓ (1 : 40) |

Benzínové čerpadlo

| | | |
|--------------------------------------|-------|--|
| Typ 1 | . . . | UP 4 |
| Typ 2 | . . . | 60 PP 1 - 1 |
| Dopravní tlak při otáčkách 3 000/min | . . . | 13,8 ± 0,8 kPa (0,14 ± 0,008 kp/cm ²) |
| při otáčkách 4 000/min | . . . | 19,6 kPa (0,2 kp/cm ²) max. |
| Podávané množství UP 4 | . . . | 40 l/h |
| 60 PP 1 – 1 | . . . | 60 l/h |

Test výfukových plynů

| | | |
|---|-------|---------------------|
| Při běhu naprázdno asi při 700 až 900/min | . . . | 4,5 + 0,5 obj. % CO |
| Krajní hodnoty se dosáhne při následujícím nastavení seřizovacího šroubku běhu naprázdno: | | |
| u karburátoru 36 F 1 – 11 o 0,5 – 1 otáček | . . . | 3,5 obj. % CO |
| u karburátoru 40 F 1 – 11 o 1,0 – 2,0 otáček | . . . | 1,8 – 2,5 obj. % CO |

Napnutí klínového řemene

tak, aby se klínový řemen dal protlačit o 15 mm z jeho původní polohy (silou asi 45 N (4,5 kp)).

Zapalovací cívky

| | | |
|---|-------|------------------|
| Jmenovité napětí | . . . | 12 V |
| Výkonové hodnoty: | | |
| Počáteční jiskřiště při 6 V a 300 jisker/min | . . . | 4 mm |
| Provozní délka jiskry při 12 V a 3 000 jisker/min | . . . | 9 mm |
| Délka jiskry na vzduchu | . . . | asi 7 mm |
| Nejvyšší výkon při 12 V a 6 mm délky jiskry | . . . | 8 000 jisker/min |

Zkušební hodnoty:

| | | |
|---------------------------|-------|-------------|
| Odpor primárního vinutí | . . . | 4,9 Ω ± 5 % |
| Odpor sekundárního vinutí | . . . | 9,4 Ω ± 8 % |

Zapalovací napětí asi 18 kV

Seřizovací hodnoty zapalování

Počet válců 3
Pořadí zapalování 1 – 3 – 2
Vůle kontaktů přerušovače $0,4 \pm 0,05$ mm
Kontakty stlačeny silou $4,9 + 0,98 - 0,49$ N
($500 + 100 - 50$ p)

Seřizovací hodnoty

s indikátorem $3,58 \pm 0,31$ mm před HÚ
s úhломěrem 22° na klikovém hřídeli
 $\pm 30'$ před HÚ

Úhel sevření kontaktů

při běhu naprázdno $132^\circ \pm 5^\circ$
při největším počtu otáček $127^\circ \pm 5^\circ$
(měřeno mezi svorkou 1 a 15 nebo
svorkou 1 a hmotou, nebo oscilografem) (odpovídá 35 až 36 %)

Kondenzátor

Typ G TGL 5187 B1.1
Jmenovitá kapacita $0,22 \mu\text{F} +20 - 10 \%$
Izolační odpor min.200 k Ω
při měření (1.cívka v řadě) na oscilografu musí být hodnota pod 0,5 k Ω

Zapalovací svíčky

Typ Isolator M 14 – 240
M 18 – 240
M 14 – 175
Tepelná hodnota 240
Vzdálenost elektrod $0,6 \text{ mm} \pm 0,05 \text{ mm}$
Použitelné svíčky Bosch M 240 T 1

Kabely zapalování

Odrušovací odpor A 18
TGL 200 – 3612 $5 \text{ k}\Omega \pm 10 \%$
Tělísko odrušovacího odporu
ZEM 200 – 3618 (pouze pro místní odrušení) $9 \text{ k}\Omega \pm 33 \%$

Akumulátor

Typ 12 V 42 Ah
Jmenovité napětí 12 V
Kapacita 42 Ah
Polarita minus pól na kostru
Zkouška akumulátoru hustoměru
akumulátor nabitý $1,28 \text{ g/cm}^3$
akumulátor vybitý $1,12 - 1,16 \text{ g/cm}^3$
akumulátor polovičně nabitý $1,16 - 1,24 \text{ g/cm}^3$
Zkouška voltmetr s odporem (zkušební doba 5 s)
akumulátor nabitý (1 článěk) 1,8 V článěk

Spouštěč

Typ AL 0,8/12 R – 82,5
Výkon 0,59 kW (0,8 k)

Dynamo

| | | |
|--------------------------------|-----------|---------------|
| Typ | | BL 90/220/12 |
| Jmenovité napětí | | 12 V |
| Jmenovitý výkon | | 220 W |
| Optimální otáčky | | 2 600/min |
| Maximální otáčky | | 10 000/min |
| Otáčky při běhu naprázdno | | 1 700/min |
| Odpor spouštěče bez regulátoru | | 5,14 ± 0,26 Ω |
| Odpor kotvy | | 0,2 Ω |

Regulátor

| | | |
|---|-----------|-------------------|
| Typ | | RS C 220/12 temp. |
| Spínač napětí | | 12,8 až 13,6 V |
| (zkouška: Voltmetr mezi regulátor 61 (D+) a kostru, zatěžovací odpor mezi 51 a kostru, zatěžovací odpor zapnut na jmenovité napětí akumulátoru) | | |
| Vypínací napětí | | 10,8 až 12,0 V |
| Napětí při volnoběhu | | 14,4 až 15,0 V |
| (zkouška: Kabel svorky 61 odpojit. Voltmetr připojit na svorku 61 a kostru, kabel svorky 51 odpojit) | | |
| Jmenovitá zátěž napětí při jmenovitém proudu | | 13,0 až 13,8 V |
| (zkouška: Kabel svorky 61 odpojit, kabel svorky 51 odpojit, volmetr mezi svorku 51 a hmotu, resp. ampérmetr a odpor zatěžovací v řadě připojit na svorku 51 a hmotu, zkušební doba při studeném dynamu asi 3 min) | | |
| Jmenovitý proud při jmenovité zátěži | | 18,3 A |

Odrušení při vestavěném rozhlasovém přijímači

Odrušující kondenzátor:

| | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|
| Typ | | 2,5/160 TGL 5187 BI 2 |
| Jmenovitá kapacita | | 2,5 μF +20 – 10 % |

Připojení kondenzátoru při vestavění rozhlasového přijímače A 120

Kabel od kondenzátoru na svorku 15 zapalovací cívky

Kabel od kondenzátoru na svorku D + dynamo

Kabel od kondenzátoru na svorku 61 regulátoru

Očka kabelů kondenzátorů musí být dobře ukostřena

Připojení kondenzátoru při vestavění zvláštního automobilového rozhlasového přijímače A 130

Kabel 15 – kondenzátor – svorka

15 zapalovací cívky

Kabel D+ - kondenzátor – svorka

D + regulátor

Kabel 30/51 – kondenzátor – svorka 51 regulátor

Očka kabelu kondenzátoru musí být dobře ukostřena

Kontakty přerušovače

| | | |
|---------------------|-----------|--------------|
| Napětí při uzavření | | 200 až 300 V |
|---------------------|-----------|--------------|

Úbytek napětí při zavřeném kontaktu: max 0,15 V, měřeno mezi kostrou a svorkou

Primární okruh – hodnoty

Přechodový odpor

| | | |
|-----------------------|-----------|---|
| akumulátor – spouštěč | | úbytek napětí max. 0,5 V při 12 V 0,25 V při 6 V |
| akumulátor – cívka | | úbytek napětí max. 0,8 V při 12 V |
| spínací skříňka | | úbytek napětí max. 0,5, ale je přípustné max. 0,8 V |

Chlazení

| | |
|---------------------------------|---|
| Chladicí směs | destilovaná voda + Glysantin + antikoroziční přísada (37 objemových % Glysantinu) |
| Teplotní rozsah | -25 až +120 °C |
| Provozní teplota | 85 až 95 °C |
| Množství chladicí směsi | 8,2 l včetně topného tělesa, z toho 1,4 l ve vyrovnávací nádrže |
| Bezpečnostní ventil | seřizovací hodnota přetlak 49 +20 – 10 kPa (0,5 +0,2 – 0,1 kp/cm ²) |
| Odvzdušnění | podtlak 12kPa (0,12 kp/cm ²) |
| Údržba | max.při otevřeném topném systému a chladícím okruhu asi po dvouletém provozu chladicího okruhu propláchnout a obnovit chladicí směs |

II. SPOJKA

| | |
|---|--|
| Typ | spojka s talířovou pružinou T 10 – 12 K |
| Kotouč spojky (lamela) | LR 10 ER |
| Dovolené čelní házení | 0,4 mm |
| Tloušťka obložení kotouče | 9,1 +0,4 – 0,2 mm |
| v zapnutém stavu | 8,0 +0,2 – 0,3 mm |
| Minimální tloušťka obložení kotouče | 7,0 mm |
| Druh obložení | COSID 3500 |
| Součinitel tření | 0,3 |
| Vůle pedálu | 10 až 20 mm |
| Maximální přenášený točivý moment | 147 N m (15 kp m) |
| Seřizovací míra T 10 – 12 K při vysouvací síle 1 000 N (100 až 105kp) | vzdálenost přítlačného kotouče spojky k víku 17 ± 0,1 mm, přítlačný kotouč k opěrné desce přítlačného kotouče 49,5 +1,5 – 2,5 mm |
| Dovolené házení přítlačného kotouče | 0,5 mm |
| Síla na pedál při seřizovací míře | 118 až 137 N (12 až 14 kp) |

III. PŘEVODOVKA

| | |
|----------------------|---|
| Druh oleje | převodový léto 18 až 20°E/50°C SAE 90 zima 12 až 15°E/50°C SAE 80 |
| Množství | 1,8 l (vrchní ryska měřky) |

Převody

| Typ | stály převod rozvodovky | převod pohonu rychloměru |
|--------------|----------------------------|-----------------------------|
| 309 limusina | 34 : 7 (4,857) | 10 : 4 |
| 309 kombi | 34 : 6 (5,67) | 11 : 4 |
| motor 900 | | |
| 311 limusina | 34 : 7 | 10 : 4 |
| 311 kombi | 34 : 6 | 11 : 4 |
| motor 1000 | | |
| 311 limusina | 34 : 7 | 12 : 5 |
| 311 kombi | 34 : 6 | 11 : 4 |
| 312 limusina | 31 : 7 (4,429) | 12 : 5 |
| 312 kombi | 34 : 7 (4,857) | 16 : 6 13 : 5 |
| 353 limusina | 38 : 9 (4,222) | 14 : 6 |
| 353 kombi | 38 : 9 | 14 : 6 |

Huštění

| | | [Mpa] | [kp/cm ²] |
|-----------------------------------|--------|-------|-----------------------|
| Limusina 1 až 4 osoby | vpředu | 0,157 | (1,6) |
| | vzadu | 0,147 | (1,5) |
| více než 4 osoby | vpředu | 0,157 | (1,6) |
| | vzadu | 0,166 | (1,7) |
| Tourist 2 osoby + 50 kg zavazadla | vpředu | 0,157 | (1,6) |
| | vzadu | 0,147 | (1,5) |
| Tourist 4 osoby + 50 kg zavazadla | vpředu | 0,157 | (1,6) |
| | vzadu | 0,166 | (1,7) |
| při dalším nákladu | vpředu | 0,166 | (1,7) |
| | vzadu | 0,245 | (2,5) |

při jízdách na dálnicích je nutné uvedené hodnoty zvýšit asi o 0,196 Mpa (0,2 kp/cm²), nejvýše však 0,245 Mpa (2,5 kp/cm²)

Ráfky 4½ J x 13

Geometrie náprav

Při přeměřování věnovat pozornost následujícím údajům:

| | |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| doplnit nádrž (plná) – tlak pneumatik | vpředu 0,157 Mpa (1,6 kp/cm²) |
| | vzadu 0,147 Mpa (1,5 kp/cm²) |

Přední náprava

| | |
|--|---------------------------------|
| rozchod kol | 1 260 – 7 = 1 253 mm |
| odklon kol | 2° + 20' – 50' |
| sbíhavost | - 1 až + 2 mm |
| pro nejvhodnější jízdní podmínky | 0 mm |
| přípustná odchylka odklonu zprava doleva | max 1° |
| | záklon 0° + 60' – 30' |
| přípustný rozdíl záklonu zprava doleva | max 1° |
| příklon rejdrového čepu | 9° + 55' – 20' |
| odklon + příklon | 11° + 115' – 110' |
| rozdíl úhlu řízení | jinak se poškodí otočné ložisko |
| při 20° vnitřního rejdu | vnější rejď – 1°40' ± 20' |
| | vnitřní rejď + 20°18' ± 20' |
| | redukováno na 0 mm sbíhavosti |

rozdíl mezi úhly řízení

| | |
|--------------------------------|------------------|
| zprava doleva | max. 40' |
| při maximálním rejdu | vnitřní kolo 41° |
| | vnější kolo 32° |

Zadní náprava

| | | | | | | |
|----------------|---|---|---|---|---|---|
| Rozchod | . | . | . | . | . | 1 300 – 44 = 1 256 mm |
| Odklon kola | . | . | . | . | . | 4°40' ± 1° |
| Sbíhavost | . | . | . | . | . | - 1,5 až + 2,0 mm pro kolo |
| Pérování | | | | | | |
| Zdvih pérování | . | . | . | . | . | vpředu vypérování 80 mm propérování 85 mm vzadu vypérování 85 mm propérování 63 mm |

| | Limusina | | Tourist |
|------------------------|----------|--------|---------|
| | vpředu | vzadu | vzadu |
| délka neupnuté pružiny | 418 mm | 373 mm | 345 mm |
| střední průměr pružiny | 103 mm | 112 mm | 111 mm |
| počet činných závitů | 10 | 8 | 8 |

| | | | |
|----------------------|--|--------------------------|---------------------------|
| průměr drátu pružiny | 12,5 mm | 14 mm | 15 mm |
| tuhost pružiny | 21,8 N/mm (2,23 kp/mm) | 33,6 N/mm (3,43kp/mm) | 45,4 N/mm (4,63 kp/mm) |
| montážní údaje | konec pružiny vždy směrem ven (k boku vozu), nekonbinovat zeleně značené pružiny se žlutými, u jedné nápravy použít vždy jen pružiny se stejným barevným označením, u vozu Tourist u přední nápravy používat výhradně zeleně značené pružiny | | |

Parametry pružin

| | |
|-------------------------------------|---|
| Při upnutí pružině (zkušební délka) | Limusina vpředu 260 mm Limusina vzadu 240 mm Tourist vzadu 225 mm |
|-------------------------------------|---|

Tlumiče

| | |
|-------------|--|
| Typ | vpředu: TD 1-27-130-80/50 TGL 8114 vzadu: TD 1-27-130/140/30 TGL 8114 |
| Náplň | tlumičová kapalina |
| Objem | 123 ± 6 cm ³ |
| Viskozita | 1,8°E při 50°C |
| Bod tuhnutí | - 40 až - 45°C |

Brzdy

| | |
|--------------------------|--|
| Druh | kapalinové bubnové |
| Uspořádání | vpředu – duplex vzadu – simplex |
| Průměr brzdových válečků | Duplex 25,4 mm Simplex 25,4 mm 22,2 mm |
| hlavní brzdový válec | COSID 1955 lepené |
| Brzdové obložení | 0,35 (výsledná hodnota) |
| Součinitel tření | náběžná čelist 105° úběžná čelist 90° |
| Úhel obložení | do tloušťky 2 mm |
| Přípustné opotřebení | |

Omezovač tlaku

| | |
|---|---|
| vypínací tlak | 2,75 + 0,3 – 0,2 Mpa (28 + 3 – 2 kp/cm ²) |
| Hlavní brzdový válec | |
| přetlak | 0,09 až 0,13 Mpa (0,9 až 1,3 kp/cm ²) |
| zdvih | 36 mm |
| užitečný zdvih pedálu | asi 30 mm |
| Brzdové bubny | z šedé litiny s příčnými žebry |
| počet žeber | W 353,0 18 žeber W 353,1 24 žeber |
| Vnitřní průměr | 230 mm |
| Maximální přípustný průměr po přesoustružení bubnu | 231 mm |
| <i>Pozor!</i> Rozdíl vnitřních průměrů pravého a levého bubnu téže nápravy by neměl být větší než 0,5 mm, jinak možnost tažení na jednu stranu. | |
| Nevyváženost | nemá u jednoho bubnu překročit vpředu 300 g cm vzadu 500 g cm |

Samočinné seřizování

1. provedení s ozubenou plochou na čepu seřizovače, základní vůle:

0,30 až 0,45 mm

Možnost použití bubnů obou druhů.

2. provedení s hladkou plochou na čepu seřizovače, základní vůle:

0,15 až 0,30 mm přední brzdy

0,20 až 0,35 mm zadní brzdy

Toto seřízení se smí použít pouze u bubnů s 24 žebry.

Brzdová kapalina GLOBO V 115

mísitelná se všemi kapalinami SAE 70 R 3

Dráhy pedálu brzdy

Maximální přípustná dráha pístu hlavního brzdového

válce při tlaku v potrubí 5,98 Mpa 20 mm

při tlaku v potrubí $2,75 + 0,3 - 0,2$ Mpa ($28 + 3 - 2$ kp/cm²),

tj.okamžik zapojení omezovače 18 mm

dráha brzdového pedálu v okamžiku zapojení omezovače 50mm (odpovídá asi 1/3 celkové dráhy pedálu)

přípustné rozdíly

brzdové síly na jedné nápravě 20 %

V. OSVĚTLENÍ A OSTATNÍ ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

Použité žárovky

Příkon

| | 1966 | 1970 | 1971 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| dálková / tlumená | 45/40 | 45/40 | 45/40 |
| obrysová | 2 | 4 | 4 |
| koncová světla / poznávací značka | 5/5 | 5/5 | 5/5 |
| blikače / brzdové / couvací | 18 | 18 | 21 |
| stropní / motor / zavazadlový prostor | 5 | 5 | 5 |
| přístroje | 2 | 2 | 2 |

houkačka proud 3 A

dvoutónové houkačky proud 8 A

motor stírače zkratový točivý moment
9,81 N m (1 kp m)

spínač směrovek výkon 2 x 18 W
blikací frekvence
90 ± 30/min

Seřízení světlometů dvoupolohovou pákou seřizovací hodnoty
Limusina Tourist

vozidlo pojízdné a neobsazené, nádrž prázdná 140 + 20 mm 170 + 20 mm

vozidlo pojízdné a neobsazené, nádrž plná 120 mm 150 mm

Uvedené údaje odpovídají seřizovací hodnotě x

Světlomety se seřídí tak, aby se při zapnutém tlumeném světle a poloze "vysoko" hranice světla a stínu kryla se seřizovací čarou na seřizovací tabuli.

VI. HMOTNOST PŘÍVĚSU A DOVOLENÉ ZATÍŽENÍ STŘECHY

Dovolená hmotnost přívěsu pro typy Limusina a Tourist

bržděného 650 kg

nebržděného 500 kg

Přípustné zatížení střechy

Limusina s pevnou střechou 590 N (60 kp)

Tourist s pevnou střechou 490 N (50 kp)

Limusina s ocelovou posuvnou střechou 392 N (40 kp)

Tourist s ocelovou posuvnou střechou 392 N (40 kp)

Přípustné zatížení vozu se přitom nesmí překročit (nosič se musí opírat o okapový žlábek)

DOTAHOVACÍ MOMENTY ŠROUBOVÝCH SPOJŮ (W 312 a W 353)

| | | [N m] | [kp m] |
|-----------------------------------|---|-------------|-------------|
| W 312 motor: | příruba sacího potrubí na bloku válců . | 14,2 | 1,45 |
| | příruba výfukového potrubí na bloku válců . | 30,4 | 3,10 |
| | kliková skříň s blokem válců M 8 . . | 14,2 | 1,45 |
| | kliková skříň s blokem válců M 10 . . | 63,8 | 6,50 |
| | spouštěč na bloku válců M 12 . . | 55,0 | 5,60 |
| | setrvačnick na klikovém hřídeli . . | 55,0 ± 3,0 | 5,60 ± 0,3 |
| | skříň přerušovače na bloku válců . . | 14,2 | 1,45 |
| | hlava válců | 47,1 ± 3,9 | 4,80 ± 0,4 |
| | držák motoru | 58,9 | 6,00 |
| | řemenice na klikovém hřídeli . . | 24,5 | 2,5 |
| W 353 hlava: | ventilátor a řemenice na hřídeli ventilátoru . | 15,7 ± 3,9 | 1,60 ± 0,4 |
| | skříň vodního čerpadla . . . | 5,4 | 0,55 |
| motor a převodovka: | | | |
| | třmen na motoru a výfukovém potrubí . | 34,3 | 3,50 |
| | výfukové potrubí | 58,9 | 6,00 |
| | motor a převodovka jako celek . . | 44,1 | 4,50 |
| | zavěšení převodovky jako celek . . | 44,1 | 4,50 |
| | zavěšení převodovky na rám . . . | 10,8 | 1,10 |
| | zavěšení motoru s pryžovým blokem . | 21,6 | 2,20 |
| W 312 převodovka: | šroub hřídele pastorku | 44,1 | 4,50 |
| | kolečko pohonu rychloměru . . . | 24,5 | 2,50 |
| | závrtný šroub ve skříni převodovky . . | 44,1 | 4,50 |
| | šroub příruby skříňe a spojky skříňe převodovky | 31,4 | 3,20 |
| | závrtný šroub pouzdra čepu příruby . | 34,3 | 3,50 |
| | šroub pouzdra čepu | 15,7 | 1,60 |
| | skříň volnoběžky a převodovky . . . | 24,5 | 2,50 |
| | šrouby unašečů a planetových kol . . | 29,4 | 3,00 |
| | víko převodovky, čep zpětného chodu . | 14,2 | 1,45 |
| | šroub na hřídeli závěru volnoběžky . . | 6,4 | 0,65 |
| W 353 spojka: | štít spojky na setrvačnick . . . | 24,5 | 2,50 |
| převodovka: | | | |
| | šroub hřídele s pastorkem | 98,1 | 10,0 |
| | talířové kolo | 58,9 | 6,0 |
| | matice druhého dílu hnací hřídele . . | 49,0 | 5,00 |
| | závrtné šrouby, pouzdro příruby a šrouby na skříni převodovky | 44,1 | 4,50 |
| | závrtné šrouby na skříni převodovky M 8, šrouby na skříni převodovky M 8 . . | 24,5 | 2,50 |
| | lanovod spojky na skříni | 14,2 | 1,45 |
| | zasouvací vidlice na vodicích tyčích . | 9,8 | 1,00 |
| Hřídel volantu a převodka řízení: | | | |
| | matice na hřídeli volantu | 49,0 | 5,00 |
| | unášeč na suvné tyči – řízení . . . | 34,3 | 3,50 |
| | aretace pastorku na pouzdu ložiska . . | 14,7 | 1,50 |
| | hřídel volantu a příruba pastorku . . | 9,8 | 1,00 |
| | matice vnitřního kloubu spojovacích tyčí . | 24,5 | 2,50 |
| | seřizovací matice spojovacích tyčí . . | 24,5 | 2,50 |
| | matice vnějších kulových kloubů . . | 29,4 | 3,00 |
| Přední náprava: | | | |
| | čepy závěsných ramen M 12 | 63,8 – 68,7 | 6,50 – 7,00 |
| | kulové klouby těhlice M 16 | 68,7 – 78,5 | 7,00 – 8,00 |

| | | | | |
|--------------------------------------|---|---|--------------|---------------|
| těhlice kola a spojovací páka . | . | . | 58,9 | 6,00 |
| hlava kola na hřídeli kola M 16 | . | . | 98,1 – 117,7 | 10,00 – 12,00 |
| Zadní náprava: | | | | |
| unašeč na napínacím šroubu M 16 | . | . | 98,1 – 117,7 | 10,00 – 12,00 |
| čep polonápravy | . | . | 63,8 – 68,7 | 6,50 – 7,00 |
| hlava kola na přírubě kyvného ramene | . | . | 58,9 | 6,00 |
| Matice příruby karburátoru | . | . | 16,7 – 19,6 | 1,70 – 2,00 |
| Matice kol pro všechny typy W | . | . | 63,8 – 68,7 | 6,50 – 7,00 |

Wartburg
Osazovací tabulky karburátorů JIKOV

| | | | <i>Jikov do r. 1961</i> | <i>Solex od r. 1961</i> | | <i>Jikov do r. 1961</i> | <i>Solex od r. 1961</i> |
|------------------------------|---------|---|---------------------------------|---------------------------------|---|---------------------------------|---------------------------------|
| Počet válců | 3 | Difuzér / D | 27 | | Vzdušník běhu naprázdno / Vn | 390 | 150 |
| Obsah v litrech | 0,9 | Tryska hlavní / Th | 360 | 135 | Tryska sytiče / Ts | 380 | 140 |
| Vrtání zdvih / mm | 70 x 78 | Vzdušník hlavní / Vh | 480 | 160 | Vzdušník sytiče / Vs | 4,5 | |
| Karb.JIKOV typ | 35 POH | Tryska běhu naprázdno / Tn | 32 | 45 | Jehlový ventil /J | 2 | |

**Od zahájení výroby karburátorů československé konstrukce se značkou Jikov, byly trysky a vzdušníky označovány v souladu s výše uvedenou ČSN 30 2402 hodnotou jmenovité průtočnosti. Hodnota vyznačená na čele vzdušníků a trysek vyjadřovala, kolik cm³ destilované vody proteče tryskou či vzdušníkem za 1 minutu při tlaku vodního sloupce 1000 mm/ cm² a teplotě 20°C.*

Protože tento způsob označování není ve většině států obvyklý, přešel výrobce karburátorů Jikov, n. p. MOTOR v Českých Budějovicích od začátku roku 1961 ke značení regulačních prvků v setinách milimetru jejich průměru. Měření se provádí na vzduchovém průtočném měřícím přístroji »Somet – Jikov«. Tento způsob značení je ve světě obvyklý a nazývá se někdy značením podle Solex. Později byla v tomto smyslu novelizována i ČSN 30 2402.