

MERCEDES BENZ DO BRASIL

TIPO DE VEICULO	VEICULO S/CARGA		VEICULO C/CARGA TOTAL ADMISSIVEL S/O EIXO DIANTEIRO		
	CONVERGENCIA MEDIDA NO BORDO DO ARO	ANG. DE ORI- ENTACAO DAS RODAS P/FORA	CAMBER QUEDA DA ROOA	CASTER INCLUSIVE PINO	PINO MESTRE PARA DENTRO
1520 - 331 - TODOS	0 a 3 mm	43°	1°	2°30' +	7°
LP - 321 "	"	"	"	1°52' +	9° 30'
0321 H/HL - 0326 "	"	40° 30'	"	2° +	"
LPO-321- "	"	43°	"	1°52' +	"
L - 1111 "	"	48°	"	"	"
LA - 1111 "	"	36°	"	"	"

MERCEDES (D)									
Berlines									
200D -(115 115)-(1968)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
220D -(115 110)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
240D -(115 117) (1968)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
240D 30. (115 114)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
200. (115 015)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
220. (115 010)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230. 4 (115 017)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230.6 (114 015) (1968)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
250. (114 010)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
250. (114 011)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
280. (114 060)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
280.E. (114 062)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
280S. (108016) (1972)	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' -0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' +0^{\circ} -0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	

Observations :

NOTA : Les réglages sont effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau - roue de secours et outillage.
Le pincement et le carrossage des roues arrières non réglables, mais interventions sur les ressorts.

MERCEDES (D)									
280S- 116020 (1972)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$-0^{\circ} 10' \pm 10'$	$10^{\circ} \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
280SE- 108018	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280SE- 116024	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$-0^{\circ} 10' \pm 10'$	$10^{\circ} \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280SEL- 116025	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$-0^{\circ} 10' \pm 10'$	$10^{\circ} \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280SEL- 108019	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280SE 3,5 - 108057	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280EL 3,5 - 108058	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280SE 4,5 (USA) 108067	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
280SEL 4,5 (USA) 108068	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 30' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$3^{\circ} 30' \pm 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' \pm 30'$	
300D (USA) 115144(→68)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' + 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	$5^{\circ} 45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
300SEL 109016	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 20' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$6^{\circ} \pm 0^{\circ} 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
300SEL 3,5 109056	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 20' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$6^{\circ} \pm 0^{\circ} 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
300SEL 4,5 (USA) 109057	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 20' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$6^{\circ} \pm 0^{\circ} 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
300SEL 6,3 109018	-	$1-3 / 0^{\circ} 10' - 0^{\circ} 30'$	$0^{\circ} 20' + 0^{\circ} - 0^{\circ} 20'$	$6^{\circ} \pm 0^{\circ} 15'$	$5^{\circ} 30'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau-roue de secours et outillage
Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts.

MERCEDES (D)									
350SE - 116028 (1973)	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$-0 \pm 10' \pm 10'$	$10 \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0 \pm 15' \pm 10'$	$0 \pm 15' \pm 30'$	
350SEL - 116029	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$-0 \pm 10' \pm 10'$	$10 \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0 \pm 15' \pm 10'$	$0 \pm 15' \pm 30'$	
450SE - 116032	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$-0 \pm 10' \pm 10'$	$10 \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 2 / 0 \pm 15' \pm 20' - 10'$	$0 \pm 15' \pm 30'$	
450SEL - 116033	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$-0 \pm 10' \pm 10'$	$10 \pm 30'$	6°	-	$1,5 \pm 2 / 0 \pm 15' \pm 20' - 10'$	$0 \pm 15' \pm 30'$	
600 - 100012 (1963)	-	$6 \pm 1 / 0 \pm 45' \pm 10'$	$0 \pm 10'$	$2 \pm 30'$	$6^\circ 30'$	-	$0 \pm 2 / 0 \pm 20'$	$-1 \pm 30' \pm 15'$	
600 longue 4 portes 100014	-	$6 \pm 1 / 0 \pm 45' \pm 10'$	$0 \pm 10'$	$2 \pm 30'$	$6^\circ 30'$	-	$0 \pm 2 / 0 \pm 20'$	$-1 \pm 30' \pm 15'$	
600 longue Landaulet 100015	-	$6 \pm 1 / 0 \pm 45' \pm 10'$	$0 \pm 10'$	$2 \pm 30'$	$6^\circ 30'$	-	$0 \pm 2 / 0 \pm 20'$	$-1 \pm 30' \pm 15'$	
600 longue 6 portes 100016	-	$6 \pm 1 / 0 \pm 45' \pm 10'$	$0 \pm 10'$	$2 \pm 30'$	$6^\circ 30'$	-	$0 \pm 2 / 0 \pm 20'$	$-1 \pm 30' \pm 15'$	

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau - roue de secours et outillage
Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts.

MERCEDES (D)								
Coupés								
250C - 114021 (Jan68)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ}15' +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$2^{\circ}40' \pm 20'$	$5^{\circ}45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}45' \pm 30'$
250C - 114023	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ}15' +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$2^{\circ}40' \pm 20'$	$5^{\circ}45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}45' \pm 30'$
250CE - 114022	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ}15' +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$2^{\circ}40' \pm 20'$	$5^{\circ}45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}45' \pm 30'$
280C - 114073	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ}15' +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$2^{\circ}40' \pm 20'$	$5^{\circ}45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$
280C - 114072	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ}15' +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$2^{\circ}40' \pm 20'$	$5^{\circ}45'$	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$
280SE - 111024 (1972)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$-0^{\circ}10' \pm 10'$	$10^{\circ}30'$		-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$
280SE 3,5 - 111026	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}25' \pm 10'$	$-0^{\circ}10' \pm 10'$	$10^{\circ}30'$		-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$
280SLC - 107022	-	$2 \pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ} +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$3^{\circ}40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$
350SLC - 107023 (1973)	-	$2 \pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ} +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$3^{\circ}40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$
450SLC - 107024	-	$2 \pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ} +0^{\circ}10' -0^{\circ}20'$	$3^{\circ}40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau - roue de secours et outillage.
 Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts.
 Pour le train arrière = Non réglable. Interventions sur les ressorts.

MERCEDES (D)								
Cabriolets								
280SE - 111025 (1972)	-	1-3/ 0°10' - 0°30'	0°30' +0° -0°20'	3°30' ±15'	5°30'	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°15' ±30'
280SE 3,5 - 111027	-	1-3/ 0°10' - 0°30'	0°30' +0° -0°20'	3°30' ±15'	5°30'	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°15' ±30'
Roadster								
280L - 113044 (1972)	-	1-3/ 0°10' - 0°30'	0°10' +0°20' -0°	3°30' ±15'	5°30'	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°15' ±30'
280L - 107042	-	2±1/ 0°20' ±10'	0° +0°10' -0°20'	3°40' ±20'	6°	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°15' ±30'
350SL - 107043 (1973)	-	2±1/ 0°20' ±10'	0° +0°10' -0°20'	3°40' ±20'	6°	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°15' ±30'
450SL - 107044	-	2±1/ 0°20' ±10'	0° +0°10' -0°20'	3°40' ±20'	6°	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°45' ±30'
Véhicules spéciaux								
220D Ambulance 115 100 (janvier 68)	-	3±1/ 0°25' ±10'	0°15' +0°10' -0°20'	2°40' ±20'	6°	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°45' ±30'
220D break 115 102	-	3±1/ 0°25' ±10'	0°15' +0°10' -0°20'	2°40' ±20'	6°	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°45' ±30'
220D Ambulance longue 115 103	-	3±1/ 0°25' ±10'	0°15' +0°10' -0°20'	2°40' ±20'	6°	-	1,5±1/ 0°15' ±10'	0°45' ±30'

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau roue de secours et outillage
 Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts
 Pour le train arrière = Non réglable - Interventions sur les ressorts.

MERCEDES (D)									
220D berline longue 115 112 (Janvier 68)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
240D Ambulance 115 105	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
240 break 115 107	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
240D Ambulance longue 115 108	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
240D berline longue 115 119	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
220 Ambulance 115 000	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
220 break 115 002	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230.4 Ambulance 115 005 (Janvier 1968)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230.6 Ambulance 114 005	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230.6 break 114 007	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230.6 Ambulance longue 114 008	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	
230.6 berline longue 114 017	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ} 25' \pm 10'$	$0^{\circ} 15' +0^{\circ} 10' -0^{\circ} 20'$	$2^{\circ} 40' \pm 20'$	6°	-	$1,5 \pm 1 / 0^{\circ} 15' \pm 10'$	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile eau - roue de secours et outillage.
Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts
Pour le train arrière = Non réglable - Interventions sur les ressorts.

1981-1

MERCEDES (D)									
230T - 123	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
250T - 123	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
280TE - 123	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
240TD - 123	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
300TD - 123	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
450 SLC 5,0 - 107	-	$2\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 0^{\circ}10'$ $-0^{\circ}20'$	$3^{\circ}40' \pm 20'$	6°	-	$1,5\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}15' \pm 10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$	
450 SEL 6,9		$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ}20' \pm 10'$	$10^{\circ}15' \pm 30'$	*1		$1,5\frac{+2}{-1}/$ $0^{\circ}10' \pm 20'$ $-10'$	$-1^{\circ}05' \pm 30'$	
240 GD	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
280 GE - 123	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$8^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
280 S	-	$3\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}25' \pm 10'$	$-0^{\circ}10' \pm 10'$	$10^{\circ} \pm 30'$	*1	-	$1,5\frac{+2}{-1}/$ $0^{\circ}15' \pm 20'$ $-10'$	$0^{\circ}15' \pm 30'$	
280 SE (SEL)	-	$4,5\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}45' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$9^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
380 SE (SEL)	-	$4,5\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}45' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$9^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
500 SE (SEL)	-	$4,5\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}45' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$9^{\circ}45' \pm 30'$	*1				
500 SL	-	$4,5\frac{+1}{-1}/$ $0^{\circ}45' \pm 10'$	$0^{\circ} \pm 10'$	$9^{\circ}45' \pm 30'$	*1				

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau - roue de secours et outillage.
Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts.

*1 - NON REGLABLE.

1981-1

MERCEDES (D)									
200 D - Série W 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 45, \pm 30'$	*1				
220 D - Série W 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 45, \pm 30'$	*1				
240 D - Série W 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 45, \pm 30'$	*1				
300 D - Série W 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 45, \pm 30'$	*1				
200 T - 123		$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 45, \pm 30'$	*1				
280 SL - 107	-	$2\pm 1 / 0\pm 20, \pm 10'$	$0\pm 10' - 20'$	$3\pm 15, \pm 20'$					
200 - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
230 - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
250 - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
280 - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
280 E - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
300 CD - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
230 C - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				
280 C - 123	-	$3\pm 1 / 0\pm 25, \pm 10'$	$0\pm 10'$	$8\pm 15, \pm 30'$	*1				

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau - roue de secours et outillage.

Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts.

*1 - NON REGLABLE.

1983-1

MERCEDES (D)									TYPE
230 SL	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm15' \pm 30'$	*1				
380 SEC	-	$4,5\pm1 / 0\pm45' \pm 10'$	$0\pm10'$	$9\pm45' \pm 30'$	*1				
450 SLC	-	$2\pm1 / 0\pm20' \pm 10'$	$0\pm10' - 20'$	$3\pm40' \pm 20'$	6°				
500 SEC	-	$4,5\pm1 / 0\pm45' \pm 10'$	$0\pm10'$	$9\pm45' \pm 30'$	*1				
300 TD TURBO/DIESEL	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm45' \pm 30'$	*1				
230 TE	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm45' \pm 30'$	*1				
230 CE	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm15' \pm 30'$	*1				
280 CE	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm15' \pm 30'$	*1				
280 S	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm15' \pm 30'$	*1				
280 SE/SEL	-	$3\pm1 / 0\pm25' \pm 10'$	$0\pm10'$	$8\pm15' \pm 30'$	*1				
230 G (4 x 4/24)	-	$0\pm0,5 / 0\pm5'$	$1\pm20'$	$5\pm20'$	9°				460
240 GD (4 x 4/24)	-	$0\pm0,5 / 0\pm5'$	$1\pm20'$	$5\pm20'$	9°				460
300 GD (4 x 4/24)	-	$0\pm0,5 / 0\pm5'$	$1\pm20'$	$5\pm20'$	9°				460
230 G (4 x 4/28)	-	$0\pm0,5 / 0\pm5'$	$1\pm20'$	$5\pm20'$	9°				460

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide, mais avec le plein d'essence, huile, eau - roue de secours et outillage.
Le pincement et le carrossage des roues arrières sont non réglables, mais interventions sur les ressorts.

*1 - Non réglable.

1984-1

[illegible]

Observations :

Имя	Фамилия	Отчество	Дата рождения	Место рождения	Пол	Возраст	Состояние	Примечания
Иван	Иванов	Иванович	1910	Москва	М	35	Жив	
Петр	Петров	Петрович	1915	Ленинград	М	30	Жив	
Александр	Александров	Александрович	1920	Самара	М	25	Жив	
Сергей	Сергеев	Сергеевич	1925	Новосибирск	М	20	Жив	
Василий	Васильев	Васильевич	1930	Казань	М	15	Жив	
Анна	Анна	Анна	1935	Москва	Ж	10	Жив	
Мария	Мария	Мария	1940	Ленинград	Ж	5	Жив	
Евгений	Евгеньев	Евгеньевич	1945	Самара	М	0	Жив	