caractéristiques du train-avant

des véhicules classés par marque et type.

NOTA

CETTE PRESENTE ETUDE A ETE REDIGEE DE BONNE FOI,
A PARTIR DE DOCUMENTS REPUTES EXACTS.
ELLE NE SAURAIT ENGAGER DE RESPONSABILITES.

www.citroensalie.fr
Mis à disposition par Benhur

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
AC	Acaca & GT Bristol	1,6	1°30′ ± 30′	5°	9°	
	Cobra	1,5	1°	3°	10°	
	289 Sport & 428	1,5	0°	3°	11°	
ALFA ROMEO	Giulietta berline	3	0°	0°10′	8°35′	
	Giulietta Sprint et Spider	3	0°	1°10′	8°35′	
	2 000 berline	3	2°	1°	9°	
	2 000 Sprint et Spider	0 à 1,5	1°	1°30′	9°	
	2 600	3	7 à 10 mm	0°40′	-	
	Dauphine	3 à 5	1°20′	10°	7°40′	
	Giulia 1600, Super & TI	3	0°30′	1° ± 30′	7°40′	
	Giulia Sprint, Spider & GT	3	0°50′ ± 30′	1° ± 30′	7°40′	En charge
	1 600 S S	3	0°	0°40′ ± 30′	7°40′	
	Giulia 1300, TI, GT & Spider	3	0°20′ ± 30′	1°30′ ± 30′	8°35′	
	1 750 Veloce, GT et Spider	3	0°20′ ± 30′	1°30′	-	Amortisseurs débranchés
ALPINE	A 110 - 1100/1100 L	0 + 2	1°40′	9° ± 2°	9°30′ ± 30′	
	A 110-1300/1300L & 1300S	0 – 1	1°40′	9° ± 2°	9°30′ ± 30′	
	A 110 - 1600	2 ± 1	1°40′	9° ± 2°	9°30′ ± 30′	
ASTON MARTIN	D B 2 - Mark III	3,2	2°45′	2°15′	0°	
	D B 2 - 4 Mark III					
	D B 4 - D B 4 GT	3,2	1° ± 30′	1° à 1°30′	5°	
	D B 5 - D B 6 Vantage	3,2	0°30′ –1°	1°15′ –1°30′	5°30′	
AUDI	60 - 75 - 80 L - 90 Super	0 = 0 à 2	0°15′ ± 20′	0°10′ ± 20′	9°12′ ± 20′	
	100 - 100 S - 100 LS	0 = 0 à 2	0°15′ ± 20′	0°5′ ± 20′	9°	En charge 195 kg
AUSTIN	A 40/50 Cambridge	0 à 3,2	0°30′	1°30′	7°	
	A 90 Atlantic	1,6 à 3,2	1°	1°45′	6°30′	
	Austin Healy 100					
	A 90 Westminster	0 à 3,2	1°	1°45′		
	A 105					
	ADO-15-7 ou A 850	3,2	- 1° ± 2°	3°	9°30′	
	A 35-5 - A40 Saloon	1,6	1°	3°	6°30′	
	A 55 Cambridge	1,6 à 3,2	0°45′ à 1°	1°30′	6°30′	
	Innoc. 950-Healy Sprit	1,6 à 3,2	1°	3°	6°30′	
	Austin Healy 3000 BN 7	1,6 à 3,2	1°	2°	6°30′	
	A 99 Westminster	1,6	1°	1°15′	7°30′	
	A 110 Westminster	1,6	1°	1°15′	7°30′	
	A 100	1,6 à 3,2	1°	4° ± 20′	6°30′	
	Mini MK II 1000 - Cooper - Cooper S	3,2	1° à - 3°	3°	9°30′	
	MK II 1100 - 1300	0 = 1,6	30′	6°	10°	
	A 60	1,6 à 3,2	45′ à 1°	1°30′	6°30′	
	1800	0 = 1,6	1°30	0°15′	12°	
	Maxi 1 500	0 = 1,6	1°	4°	12°	
AUTOBIANCHI	Bianchina, Lutèce et Eden-Roc	1 ± 1	1° ± 20′	9° ± 1°	6°	
	Texane	1 ± 1	1° ± 20′	9° ± 1°	9°	
	Stellina	2	1° ± 20′	9°	5°30′	
	Primula 1200 berl. & Coupé	0 ± 1	1° ± 20′	4° ± 20′	13°	Charge 4 pers. +50 kg
	Primula 65 C et Coupé S	5 à 7	30′ à 1°	2°40′ à 3°40′		A vide
		0 ± 1	1° ± 20′	4° ± 20′		En ch. 4 pers +50 kg
	A 111	0 ± 1	1° ± 20′	1°45′ ± 15′		Charge 4 pers. +50kg
	A 112 AV	0 ± 1	1° ± 20′	3° ± 15′		
	AR	4 à 6	2° ± 20′			
BENTLEY	Type S et Continental	2 à 4	0°	2° ± 30′	4°30′	Carrossage mesuré en charge
	Type T	1,6	0°	1°30′		

Mis à disposition par Benjamin www.citroen-italie.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
BMW	700 Sport, coupé & cabriolet	1 à 3	0°30′	14°	6°	
	2,6^{l}, 3,2^{l} et 3200 CS	1 à 3	1°	1°	3°30′	
	1500- 1600- 1800 et TI	0 à 2	0°30′ ± 1°	3° ± 1°	8° ± 1°	
	1600 T I et Jubilée	1,5 ± 1,5	0°30′ ± 30′	4° ± 30′	8° ± 30′	Charge 225 kg
	1600 GT	1 à 2	1°30′	4°15′	7°30′	
	2000, 2000 CS & T I	0 à 2	0°15′ ± 30′	3° ± 30′	8°40′ ± 30′	Charge 225 kg
	2002 et T I	0 à 2	0°30′ ± 30′	1° ± 1°	8°30′	
	2500 - 2800 A et CS	0 à 2	0° ± 30′	9°30 ± 30′	6°20′	Charge 225 kg
	1802 modèle 72	1 ± 1	0°30′ ± 30′	4° ± 30′	8° ± 30′	en charge
BORGWARD	Isabella	0	0° à 1°	3° ± 30′	6° $\pm^{15'}_{0'}$	
	Isabella TS- Isabella TS Luxe	0	0° à 1°	3° ± 30′	6° ± 15′	
	B 522 - B522A	0 à 3	1°30′	2° à 2°30′	7° ± 30′	
	B 655	0 à 3	1°30′	2°50′	4°30′	
	Der grosse Borgw	0	1°30 $\pm^{0}_{30'}$	1° $\pm^{0'}_{30'}$	5°30 $\pm^{30'}_{0'}$	Fin de production 1961
BUICK	1961-62 direction normale et assistée	4,8 à 7,1	0°20′ $\pm^{40'}_{50'}$	− 2° ±1	9° *	* Valeur pivot pour carrossage : 0°50′
	1963	5,5 à 8	0°20′ $\pm^{40'}_{50'}$	−0°30′ ± 1°	10° *	
	1964	4,8 à 7,1	0°20′ $\pm^{40'}_{50'}$	− 2° ± 1°	10° *	
	Spéciale 1961/63	5,5 à 8	− 0°40′ $\pm^{25'}_{25'}$	− 2° ± 30′	7°30′ *	
	Spéciale 1964	5,5 à 8	0°30′ ± 30′	− 0°30′ ± 30′	8°	
	Skylark	3,2 à 6,4	0°30′ ± 30′	− 0°30′ ± 30′	8°	
	Sabre- Wildcat- Electra	5,6 à 7,9	0° ± 30′	0°45′ ±30′	8°	
	Riviera	4 à 6,4	0°15′ ± 30′	1° ± 30′	8°	
CADILLAC	1961/64	4,8 à 6,4	G 0°15 $\pm^{8'}_{25'}$	− 0°30′ $\pm^{20'}_{40'}$	6°	
			D 0° $\pm^{25'}_{28'}$			
	Eldorado	1,6 à 3,2	0° ± 3/8°	− 2° ± 1/2°	6° 30′	
	Calais - Deville - Fleetwood	3,2 à 6,4	0° ± 3/8°	− 1° ± 30′	6° 30′	
C G	1 000	2 à 4	0°30′ ± 30′	9°30 ± 1°	6° 30′	
	1 200 S	1 à 3	1°30′ ± 30′	8°30 ± 30′	-	
CHEVROLET	1964	0,8 à 2,2	30′ ± 30′	0° ± 30′	7°15′	
	Chevy 11 63 - 64	6,4 à 9,5	1° ± 30′	1° ± 30′	6°30′ $^{+1°}_{-0°}$	
	Corvette 64	2,4 à 4,8	15′ à 1°15′	1°15′ $^{+1°}_{-0°}$	7°	
	Corvair 64	6,3 à 9,5	0° ± 30′	2° $^{+0°}_{-30'}$	6°30′ $^{+1°}_{-0°}$	
	Corvair Monza 1964	6,4 à 9,5	1°	2° ± 30′	6°30′ ± 30′	
	AR	3,2 à 9,5				
	Impala Bel Air	3 à 6	− 1/4° à 3/4°	1/4° à 1°1/4°	7°15′	
	Chevelle	3 à 6	0° à 1°	-1°1/2 - 1/2°	8°45′	
	Chevy 11	3 à 6	− 1/4° à 3/4°	0° à 1°	7°	
	Corvette (direction assitée)	4,7 à 7,9	1/4° à 1°1/4	1°3/4 à 2°3/4	7°	
	Camaro	3 à 6	− 1/4° + 3/4°	0° + 1°	8°45′	

Mis à disposition par Benhur

MARQUE	TYPE		PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
CHRYSLER Amérique	61 à 64 direction		3,2	G 30′ D 15′	$-15^{+15'}_{-45'}$	6°30′ *	* Valeur pivots pour carrossage : 0°
	61 à 64 direction assistée		3′2	G 30′ D 15′	+45′ ± 30′	6°30′ *	
	Newport - New-Yorker		3,2	G 0°30′ ± 15′ D 0°15′ ± 15′	–0°30′ ± 35′	9°	
CHRYSLER France	Aronde P60 et dérivés		0 = 2 ± 1	1°15′ ± 15′	2° ± 30′	8 à 9°	
	Ariane et dérivés Vedette et dérivés		1 à 3	1° ± 30′	0° ± 30′		
	900-1000 et coupé						réglé à l'assiette
	jusqu'à H 17 0295		3 ± 1	1° ± 30′	7°30′ ± 30′		
	depuis H 17 0296		3 ± 1	1° ± 30′	10° ± 1°		
		AR	1 ± 0,5	0° ± 30′			
	900-1000 et coupé						à vide
	jusqu'à H 170295		3 ± 1	30′ ± 30′	7°30′ ± 30′		
	depuis H 170296		3 ± 1	30′ ± 30′	9°30′ ± 1°		
		AR	0 ± 0,5	4° ± 1°			
	1000 depuis 1969 4 - 5 - 6 CV. 1200 S		2 ± 1	1°30′ ± 30′	8° ± 1°		à vide
		AR					
	1000 4 CV	"		3° ± 1°			à vide
	1000 5 - 6 CV	"		0°30′ ± 30′			"
	1200 S	"		–3° ± 30′			"
	1100 5 - 6 - 7 CV		1 à 3	–0°15′ ± 30′	2° ± 30′		
	1100 Break		1 à 3	– 1° ± 30′			* Train avant comprimé à l'aide de la barre U 72, pour obtenir à l'avant 155^{+10}_{0} entre sol et barre (index F94) à l'arrière à l'arrière 237^{+10}_{0} entre sol et ϕ du cric
	1330 - 1500						
	1301 - 1501 - 1301 S		1 à 3	1° à 1°45′	2 à 3°		à vide
	160.- 160 GT.- 180		2 ± 2	2°30′ ± 30′	2°30′ ± 30′		à vide
CITROEN	**ATTENTION :** Avant tout contrôle, lire attentivement la remarque b du paragraphe page 14, mesurer les hauteurs de coque sur les 4 roues (au besoin les régler). Ces mesures se prennent au sol au dessous du moyeu du bras, derrière le frotteur, pneus normalement gonflés. * Hauteurs prises sous bras de suspension ** Hauteurs prises sous la plate-forme à égale distance des 2 vis de fixation de la traverse.						
	2 CV AZAM.						
	DYANE 4	AV	0 = 0 à 3	$1° \pm^{45'}_{25'}$	15°	$5° \pm^{10'}_{30'}$	* H = AV 288 ± 2,5 AR 383 ± 2,5 pneus : – 125 x 380 x – 135 x 380 x
		AR	0 ± 4	0° à 0°30′			
	2 CV AMB	AV	0 = 0 à 3	$1° \pm^{45'}_{25'}$	15°	$5° \pm^{10'}_{30'}$	* H = AV 288 ± 5 AR 383 ± 5 pneus : – 125 x 380 x – 135 x 350 x
	AMI 6 Break	AR	0 ± 4	0° à 0°30′			
	2 CV AM	AV	0 = 0 à 3	$1° \pm^{45'}_{25'}$	15°	$5° \pm^{10'}_{30'}$	* H = AV 283 ± 5 AR 373 ± 5 pneus : – 125 x 380 x – 135 x 380 x
	AMI 6	AR	0 ± 4	0 à 0°30′			
	2 CV AZU. A jusqu'à Juillet 69	AV	0 = 0 à 3	$1° \pm^{45'}_{25'}$	15°	$5° \pm^{10'}_{30'}$	* H = AV 298 ± 2,5 AR 438 ± 2,5 pneus : 125 x 380 x
		AR	0 ± 4	0 à 0°30′			
	2 CV AZU. A	AV	0 = 0 à 3	$1° \pm^{45'}_{25'}$	15°	$5° \pm^{10'}_{30'}$	* H = AV 300 ± 2,5 AR 428 ± 2,5 pneus : 135 x 380 x
	depuis Juillet 69	AR	0 ± 4	0 à 0°30′			
	DYANE 6 (AYB)	AV	0 = 0 à 3	$1° \pm^{45'}_{25'}$	15°	$5° \pm^{10'}_{30'}$	** H = AV 185 ± 2,5 AR 280 ± 2,5 pneus : 125 x 380 x 135 x 380 x
		AR	0 ± 4	0 à 0°30′			

Mis à disposition par Bonhaury - www.citroen-rosalie.fr

MARQUE	TYPE		PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
CITROEN (suite)	Camionnette 3 CV (AKB) AMI 8 Break tôle	AV AR	0 = 0 à 3 0 ± 4	1° $\pm^{45'}_{25'}$ 0° à 0°30'	15°	5° $^{+10'}_{-30'}$	* H = AV 303 ± 5 AR 448 ± 5 pneus : 135 x 380 x
	DYANE 6 (AYCA)	AV AR	0 = 0 à 3 0 ± 4	1° $^{+45'}_{-25'}$ 0 à 0°30'	15°	5° $^{+10'}_{-30'}$	* H = AV 235 ± 2,5 AR 355 ± 2,5 pneus : 135 x 380 x
	2 CV 4 (AZL) 2 CV 6 (")	AV AR	0 = 0 à 3 0 ± 4	1° $^{+45'}_{-25'}$ 0 à 0°30'	15°	5° $^{+10'}_{-30'}$	** H = AV 195 ± 2,5 AR 280 ± 2,5 pneus : 125 x 380 x 135 x 380 x
	AMI 8	AV AR	0 = 0 à 3 0 ± 4	1° $^{+45'}_{-25'}$ 0° à 0°30'	15°	5° $^{+10'}_{-30'}$	** H = AV 190 ± 2,5 AR 280 ± 2,5 pneus 125 x 380 x 135 x 380 x
	AMI 8 Break.	AV AR	0 = 0 à 3 0 ± 4	1° $^{+45'}_{-25'}$ 0° à 0°30'	15°	5° $^{+10'}_{-30'}$	** H = AV 195 ± 2,5 AR 290 ± 2,5 pneus : 135 x 380 x
	GS	AV AR	P = 0 à 2 0 ± 4	0° à 1° 0 ± 15'	1°30'		Position normale de route
	ID - DS	AV AR	P = 2 à 4 P = 0 à 2	0 à 30' différence entre D et G 15' différence entre D et G 15'	1°30'	0	Contrôle à Vide. Suspension en position route-moteur au ralenti (pour réglage utiliser le dictionnaire Citroën).
	SM	AV AR	0 ± 1 P = 0 à 2	différence entre D et G 15' "	1°42' ± 4'	0	
	UTILITAIRES Légers H - HY - HZ		0 = 0 à 2	1° ± 30'	0 à 1°	10° ± 10'	Contrôle après réglage des hauteurs de caisse.
DAF	Daf 600 - 750 Daffodil et 33		3 ± 1	1° 8'	25mm ou 0°	7°22'	AR : pincement 2 à 4
	44 berline et break 55 berline, break		- 1° à + 1°	0° 30'	5°	9°50'	AR : pincement O
	et coupé	AV AR	2 à 4 0° ± 0,5	1°21' ± 30' (à chaque roue en position verticale)	4°50' ± 30'	8°30' ± 30'	
	Données valables pour une distance de 85 m/m sur voiture rodée ou de 95 m/m sur voiture neuve, entre la partie supérieure de la bague de serrage de l'amortisseur pivot de fusée et la partie inférieure du point de fixation de la carrosserie.						
DATSUN	1000 1600 - 1600 SS et Coupé 2000		2 à 3 6 à 9 2 à 4	2°15' 1°40' 0° à 1°	1°45' 1° 1° à 2°	6°30' 8° 6°30'	(regroupé HINO-68)
DE SOTO	1961 - Direction normale		3,2	G - 0°30' D - 0°15'	- 0°30' ± 30'	6°30' ± 1°	
	1961 - Direction assitée		3,2	G - 0°30' D - 0°15'	45' $^{+30'}_{-15'}$	6°30' ± 1°	Fin de production 1961
D.K.W	F 89 P F 91 P F 102 F 91 S break F 89 L 3 = 6 Sonderklasse Junior Au 1.000 Universal Au 1.000 Coupé S		1 ± 1 1 ± 1 0 = 0 à 2 1 ± 1 1 ± 1 1 ± 1 1 ± 1 1 ± 1	2° 30' 2° 30' 0°40' ± 20' 2° 30' 2° 30' 2° 30' 1° 1° 30'	0° 0° 0°40'±20' 0° 0° 0° ± 30' 0°50' 1°30'	7°40' 7°40' 1° ± 20' 7°40' 7°40' 7°40' 5° 8°40'	en charge

Mis à disposition par Benhur

www.citroen-rosalie.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
D.K.W (suite)	F 103 et F 102	1 ± 1	0°10′	0°15′	9°12′	
	F 11 et F12	0 à -2	1° ± 15′	1°32′ ± 15′	5°	à vide
		0 à 2	50′ $^{+0}_{-25'}$	1° $^{+0}_{-30'}$		en charge
	Auto- Union depuis 1966 (voir AUDI)					Fin de production 1965
DODGE	Dart					
	1960 Direction normale	3,2	G 25′ D 8′	45′ ± 45′	6°30′ *	
	1960 Direction assistée					
	1961 Direction normale	3,2	G 30′ D 15′	-30′ ± 30′	6°30′ *	
	1961 Direction assistée	3,2	G 30′ D 15′	45° ± 1°	6°30′ *	
	1962/64 Direction normale	3,2	G 30′ D 15′	-30′ ± 30′	7°30′ *	
	1962/64 Direction assistée	3,2	G 30′ D 15′	45′ ± 1°	7°30′ *	
	Lancer					
	1960/62 Direction normale	3,2	G 30′ D 15′	- 30′ ± 30′	7°30 *	
	1960/62 Direction assistée	3,2	G 30′ D 15′	45′ ± 1°	7°30′ *	
	1964 - POLARA-MONACO-CHARGER - DART - CORONET -	3,2	G 0°30′ ± 15′ D 0°15′ ± 15′	0°45′ ± 30′	7°30′ *	Valeur pivot pour carrossage 0°
FACEL VEGA	HK500 et Excellence	0 à 3	0° à 0°45′	0° à 1°30′	5°	
	Facellia-Facel II et Facel III	0 à 3	0° à 0°45′	0° à 1°	5°	Fin de production 1965
FERRARI	250 GT	1,5 à 2	1°	2°30′	7°50′	
	275 GTB et GTS	4 à 5	0° ± 20′	2°30′	8°	
	330 GTC et GTS					
	365 GTB 4	2	0° à - 1°10′	1°30	8°	
	Dino	2 à 3	0° à - 0°15′	4°	9°30′	
FIAT	1100	2 à 4	0°30′	1°10′	7°	Charge 4 pers. + bagages
	1100 R	2 à 4	0°10′ à 0°50′	1°30′ à 2°	7°	
	1100 D	1 à 3	0°30′ ± 20′	2°10′ ± 10°	7°	
	500 Belvédère-500 C	0 à 2	1°	6°	5°30′	En charge
	500 Nuova - 500 L	0 à 2	1° ± 20′	9° ± 1°	6°	
	500 Jardinière	0 à 2	1° ± 20′	9° ± 1°	9°	
	600 et 600 D					
	jusqu'à 71.086	6 à 8				
	de 71.087 à 337.800	3 à 5	1° ± 20′	9° ± 1°	5°30′	Charge 4 personnes + 30 kg
	de 337.801 à 698.914	2				
	depuis 698.915	0 à 2				
	600 Multipla	-1 à + 1	0°10′ à 0°50′	6° ± 30′	7°	
	1400	2 à 4	2° ± 20′	1°40′	5°30′	
	1200	3	0°30′ ± 20′	2°10′	7°	
	1300 et 1500 - 1500 L	2 à 4	0°30′ ± 20′	3°10′ ± 15′	6°	
	Cabriolet &coupé 1500-1600	1 à 3	0°17′ à 0°37′	1° ± 10′	7°	Charge 2 personnes + bagages
	1800 - 2100 - 2300	2 à 4	1° ± 20′	1°30′ ± 20′	6°30′	
	850 Berline, coupé, spider	2 à 4	45′ à 1°15′	1°50′ à 2°25′	4°20′	Charge 4 pers. + bagages
	850 spécial et sport	2 à 4	2°10′ ± 20′	9° ± 1°	4°20′	
	124-124 spécial et sport	2 à 4	0°10′ à 0°50′	3°20′ à 4°	6°	Charge 4 personnes + 50 kg
	125-125 spécial	2 à 4	0°10′ à 0°50′	3° ± 15′	6° ± 20′	

Mise en page par Bernard
www.citroen-rosalie.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
FIAT (suite)	Dino	2 à 4	1°30′ ± 20′	-	3° ± 20′	Charge 2 personnes + 20 kg
	128 AV	-1 à + 1	1° ± 20′	2°15′ ± 15′	-	
	AR	3 à 7	-2° ± 20′			Charge 4 personnes + 40 kg
	130	2 à 4	0°30′ ± 20′	2° ± 30′		
	127 AV	0 ± 1	1° ± 20′	3° ± 15′		Charge 2 personnes + 20 kg
	AR	8 ± 2	-3° ± 20′			
FORD (D)	jusqu'à Taunus 12 M	7 à 8	0° à 1°	1°30′± 45′	4°30′ ± 30′	
	1960 Taunus 15 M	2,5 à 3,5	0°30′ ± 30′	1°30′± 45′	4°30′ ± 30′	
	Taunus 17 M	2 à 3	1°20′ ± 30′	0°20′± 20′	6°10′	
	17 M et 17 MS (P3)	1,5 à 3	1°30′ ± 30′	0°40′± 30′	6°40′	
	Taunus 12 M et 12MTS (P4)	0 ± 1,6	0° ± 30′	1° ± 45′	6°22′	
	Taunus 17 M V4 (1l,5 et 1l7) et 20 M V6 / 17 M 21 et 17 M 21S (P5) / 20 M et 20 MTS (P5)	1,5 à 3	1°40′ ± 30′	2°30′ ± 30′	7°50′	
	Taunus 12 M - 15 MXL 15 MTS et 15 MRS	0 ± 1,5	1°20′ ± 45′	1°20′ ± 45′	12°20′± 15′	
	Taunus 17 MRS et 20 MXL	1,5 à 3	2°20′ ± 30′	2°30′± 1°	7°50′	
	Taunus 26 M	1,5 à 3	2°20′ ± 30′	2°30′± 1°	-	
	Transit	1 à 2,5	0° à 1°	*	5°	* 600,900 et 1100 = 3°15′ à 5°45′ 1300, 1500 et 1750= 4° à 6°
FORD (GB)	Anglia - Prefect	3,2 à 4,8	1°15′ ± 45′	2°15′ ± 45′	5°30 ± 45′	
	Consul 315 et Consul Capri	1,5 à 4,8	0°45′ à 2°30′	1°45′ ± 45′	7° ± 45′	
	Capri 1500 (62 à 64)	3,2 à 4,8	1° à 2°30′	0°45 à 2°30′	7° ± 45′	
	Zephyr et Zodiac V6 (2l5 et 3l) / Zodiac MK IV	6,6 à 8,1	1° à 2°	-0°20′ à 1°	5°57′à 6°57′	
	Zephyr 4	1,5 à 4,8	2°7′ ± 30′	0°30′± 11′	6°10 ± 30′	
	Cortina 1200-1300 et 1500 - Corsair GT	1,5 à 3,2	1°20′ ± 40′	2° ± 45′	5°11′ ± 45′	
	Cortina 1600 GT/1600 E - suspension normale	4,3 ± 0,7	1°45′± 45′	0°16′± 20′	7°8′ ± 45′	
	- suspension renforcée	3 ± 1,5	2°20′± 45′	0°52′± 45′	6°32′± 45′	
	Escort 940-1100-1300 GT	3,05 ± 0,75	0°40′ ± 30′	1°5′ ± 30′	8°35′± 30′	
	1300 GT avec suspension ren	3,05 ±0,75	1°20′ ± 30′	1°10′ ± 30′	7°55′± 30′	
	Transit	1 à 2,5	0° à 1°	*	5°	* 600, 900 et 1100 = 3°15′ à 5°45′ 1300, 1500 1750= 4° à 6°
FORD	Falcon 62-63	7 ± 1	1° ± 0°15′	1°30′	7°	
	Fairlane 62 - 63 - 64	1,6 à 4,8	0°15′à 1°15′	1° ± 30′	7°	
	Thumderbird	3 à 6,5	0° +45′ -0	-1°30′± 45′	7°	
	Custom - Galaxie et Station Wagon	4,8	0°30′ à 45′	1° ± 1°	7°	
	Fairlane - Torino et Cobra	4,8	0°15′ ± 45′	0°45′± 1°	7°	
	Mustang 6 cylindres et V8	4,8	0°45′ ± 30′	0°15′ +1°	7°	
HILLMAN	Minx - MK VIII / Californian / Estate Car Husky	3	0°45′ ± 15′	3°45′	8°15′	
	Husky série I et II / Minx série III	4,8	0°45′	3°	5°15′	
	Super Minx	4,7	0°45′ ± 15′	0°45±15′	5°15′ ± 15′	
	IMP	4,8	8°	10°	3°	
	HUNter	3	0°30′ ± 15′	0°45′±45′	5°30′	

Mis à disposition par Bernard www.citroen-passion.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
HINO	Contesse 1300 - 66	3,5	1°20′	12°	7°40′	
	Berline PD 200-67	3 à 5	1°20′	12°	7°40′	
	Coupé PD 400	3 à 5	1°20′	12°	7°40′	Depuis 1968 voir DATSUN
HONDA	S 800	2 à 4	1°25 à 1°35′	3°	6° à 7°	
	N 360-N 600 et N 600 G	0 = 2	0°30′	1°	14°30′	
HUMBER	Hawk et Super-Snipe	3	0°45′ ± 15′	- 0°30′ *	8°15′ ± 15′	* Négatif depuis châssis A 5.706.750 (avant positif) En charge
	Sceptre	3,2	0° ± 45′	1°30′ ± 30′	11°40′	
JAGUAR	XK 120	3,2 à 4,8	1°45′ à 2°	3°	5°	
	XK 140	0 à 3,2	0°30′ à 1°	1°30′ à 2°	5°	
	2,4 litres	0 à 1,6	0°30′ à 1°	0°30′ à 1°	6°45′	
	Mark VIII	3,2 à 4,8	1°	0°	8°	
	XK 150 et Mark VIII 1961 XK 150 S	0 à 3,2	0°30′ à 1°	1°30′ à 2°	5°	
	Mark IX Saloon	3,2 à 4,8	1° ± 15′	0° ± 15′	8°	
	Type E	1,6 à 3,2	0°15′±15′	1°45′± 15′	5°	
	Mark X	1,6 à 3,2	0°30′±15′	0° ± 15′	3°45′	
	420	1 à 3	0°30′±30′	0° ± 30′	3°30′	
	420 G	1,6 à 3,2	0°30′± 30′	0° ± 30′	3° 45′	
	XJ6 2^{l},8 et 4^{l},2	1,6 à 3,2	2°15′ ± 15′	0°30′± 15′	1°30′	
LAMBORGHINI	350 GT	2 à 3	0°	2°	7°	
	400 GT et Islero	2	0°	3°	7°	
	Miura	0	0°	4°	7°	
	Espada	2	0°	2°	7°	
LANCIA	Appia	4 à 6	1°	0°	1°	
	Aurelia	3 à 6	2°	- 1°	1°	
	Flaminia 2,8^{l} 3B - 3C	1 à 3	2°	1° ±15′*	4°	* Pleine charge (avec stabilisateur -1° ± 15′)
	Flaminia et Flaminia 2,8^{l} Berline					
	jusqu'au 823.00.20.03	1 à 3	2°	- 1° ± 15′	4°	
	à partir 823.00.20.04	1 à 3	2°	+ 1° ± 15′	4°	
	Coupé					
	jusqu'au 823.01.10.27	1 à 3	2°	- 1° ± 15′	4°	
	à partir 823.01.10.28	1 à 3	2°	+ 1° ± 15′	4°	
	Grand Tourisme					
	jusqu'au 824.00.13.92	1 à 3	2°	+ 1° ± 15′	4°	
	à partir 824.00.13.93	1 à 3	2°	+ 2° ± 15′	4°	
	Sport					
	Jusqu'au 824.04.10.59	1 à 3	2°	1° ± 15′	4°	
	à partir 824.04.10.60	1 à 3	2°	2° ± 15′	4°	
	Flavia et Flavia 1,8 ^{l} AV	1 à 2	2°	0°40′± 10′	5°	
	AR	3				
	Fulvia - Fulvia 2 C 1,3 ^{l} tous modèles	0 = 1 à 2	2°	0°40′± 10′	5°	Pleine charge
LINCOLN	1961 - 1962	1,6 à 4,8	0°15′ $^{+45′}_{-15′}$	- 0°45′ $^{+45}_{-30}$	7°45′	
	1963 - 1964	1,6 à 4,8	0° 15′ $^{+45′}_{-15′}$	-1°30′ ± 45	7°45′	
	Continental MK III	1,6 à 4,8	0° 30′ ± 45′	1° ± 1°	7°	

Mis à disposition par Berliet
www.citroen-rosalie.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
LOTUS	Elan et Elan S2 Europe	0 à 4,5 1,5 à 4,5	0° ± 1° 0° ± 30'	3° ± 30' 3°	9° ± 30' 9°	
MASSERATI	2000 Sport A6 3500 Grand Tourisme 5000 GT Mistral 3,7 l et 4 l Quattroporte 4,2 l et 4,7 l et Ghibli Indy	- 5 à 6 0 à 2 0 à 2 2	2° 1° 2° 2° 1°	6° 2° 7°30' 2° 1°	6° 7°30' 7°30' 7°30' 7°30'	
MATRA	Jet 5/5 S et 6 AV AR M530 et M 530 LX AV AR	3 ± 1 2 mm par roue 3 ± 1	1° ± 30' 1°40' 1° à 2° 0° à - 1°	9° ± 2° 2° à 3°	9°30' 9°15'	Pneu 145 x 14 pression 1,7 à Pneu 155 ou 165 x 14 vide pression 1,9
MAZDA	1500/1500 SS	2 à 3	1° ± 20'	30' ± 20'	8°	à vide
MERCEDES BENZ	180 A et 180 D 220 A 190 SL 219 300 300 SL 220 SE 220S - 220B - 220 SB 220 SEB 190 et 190 D 190 C - 190 DC 200 - 200 D - 230 S - 220 SEB/C - 230 SL - 190 et 190 D 250 S - 250 SE - 250 SL 300 SEB - 250 SE/C 300 SE - 300 SE/C 300 SEL - 300 SEL(6,3 l) 200/8 - 200 D/8 220/8 - 220 D/8 250/8 - 230/8 280 S/8 - 280 SE - 280 SL8 - 600	0 à 2 0 à 2 0 à 2 0 à 2 0 à 2 2 à 4 2 ± 1 0 à 2 0 à 2 1° 0 à 2 2 ± 1 5 ± 1 2 ± 1 6 ± 1	0°30' ± 10' 0°30' ± 10' 0°35' ± 15' 0°30' ± 10' 0°30' à 0°45' 0°20' à 0°45' 0°30' ± 10' 0°30' ± 10' 1° 0°30' ± 10' 0°20' – 20' 0° ± 10' 0°20' –20' 0° ± 10'	2°50' à 4° 3°30' ± 15' 3°30' ± 30' 2°50' à 4° 2° à 3° 5° 3°30' ± 15' 2°45' ± 15'* 3°30' * 4°30' Direction mécanique 3°30 ± 15' 3°30' ± 15' Direction assistée 4° ± 15' Direc. mécan. 2°30' ± 20' Direc. assistée. 3°30' ± 20' Direc. mécan. 3°30' ± 15' Direc. assistée 4° ± 15' 2° ± 15'	5°30' ± 10' 5°30' ± 10' 5°25' ± 15' 5°30' ± 10' 2°15' à 2°30' 2°30' ± 15' 5°30' ± 10' 5°30' ± 10' 5° 5°30' ± 10' 5°30' ± 10' 6° ± 10' 5°30' ± 10' 6°30' ± 10'	* Direction mécanique * Direction assistée En charge avec : - 130 kg sur sièges avant, - 65 kg sur sièges arrière
MERCURY	1961/1963 Comet - Cougar Cyclone - Montego Brougham - Marander - Marquis - Monterey	3,2 à 6,4 4,7 4,7	0°40' ± 20' 0°15' ± 0°45' 0°30' ± 0°45'	0° ± 30' -0°45' ± 1° 1° ± 1°	6°45' 7° 7°	
M.G.	MGA 1500 - 1600 & TWIN-CAM Midget (5 et 6 CV) Magnette III et IV MGB et MGB GT	0 0 à 3 1,6 à 3,2 1,6 à 2,4	-0°30' à 1° 1° 0°45' à 1° 1°	4° 3° 1°30' 7°	9° à 10°30' 6°30' 6°30' 8°	

Mis à disposition par Behuet www.citroen-rallye.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
M.G. (suite)	MGC	1,6 à 2,4	0° $^{+15'}_{-1°15'}$	5° $^{+15'}_{-1°15'}$	9°	
	1100	0= 1,6	0°30'	6°	10°	
	1300	0= 1,6	0°45' ± 1°	5°30' ± 1°	10°	
MORGAN	4/4 - plus 4 et plus 8	3,2 à 4,8	2°	4°	2°	
MORRIS	Commerciale ECV	3,2	2°	0°30'	8°	
	Oxford V	2 ± 1	0°45'	3°	6°30'	
	Oxford VI	1,6 à 3,2	0°45' à 1°	0°15' à 1°	6°30'	
	Minor	2,5	0°	3°	8°30'	
	Mini-Minor	1,5	1°	non réglable		
	Morris 850	3,2	-1° ± 2°	3°	9°30'	
	Morris Cooper	0= 3,2	1°	1°30'	9°30'	
	Morris Cooper S	0= 1,6	2° ± 1°	3°	9°30'	
	1000 AV	0= 1,6	1° à 3°	3°	9°30'	
	AR	P= 3,2				
	1100 et 1300	0= 1,6	0°30'	6°	10°	
	1800	0= 1,6	1°30'	0°15'	12°	
NECKAR	Millecento et 1100	2 à 4	0°10' à 0°50'	1°30' à 2°	7°	En charge
	Europa 1200 et Coupé Cabriolet "St. Trop"	1 à 3	0°30' ± 20'	2°10' $^{+10'}_{-30'}$	7°	
	Jagst et Jagst 2	2	1° ± 20'	9° ± 1°	5°30'	
	Adria	2 à 4	0°45' à 1°15'	1°50' à 2°25'	4°20'	En charge
	1500 - 1500 TS - 1500 CT 1500 CTS et Mistral	2 à 4	0°30' ± 20'	2°30'	6°	
NSU	Prinz 1 - Sport Prinz Ancienne suspension	1 à 2	2°	6°	7°	Pincement sous charge 85 kg
	Sport Prinz Nouvelle suspension Prinz III et IV jusqu'à 63	3 à 4	2°	6°	7°	Pincement sous charge 85 kg
	Sport Prinz - Prinz IV - 64	3 à 4	2°	6°	7°	Pincement sous charge 85 kg
	Prinz 1000	2 à 2,5	2° $^{+0°30'}_{-0}$	11° ± 1°	7°30'	Pincement et carrossage avec 2 personnes
	Type 110 - 110 S et SC 1200 - 1200 C et 1000 TT	2 à 2,5	0°30'	12°	7°	A vide
	1000 TTS	2 à 2,5	-0°30'	11°30'	7°30'	Pincement et carrossage avec 2 pers.
	1200 TT	2 à 2,5	2° ± 1°	12°30' $^{+0}_{-2°30'}$	7°30'	Pincement et carrossage avec 2 personnes
	Spider	1,5 à 2,5	2° ± 1°	11°30' $^{+0}_{-2°30'}$	7°30'	Pincement et carrossage avec 2 personnes
	RO/80	0	0°30'	0°	8°30'	A vide
OLDSMOBILE	F 85 - Vista-Delta et Jetway - Cutlass	3,2 à 4,8	1/8° ± 3/8°	-1°15' ± 30'	8°	
	Toronado	0 à 1,6	1/8° ± 3/8°	-2° ± 30'	8°	
OPEL	Olympia (jusqu'à 1960)	1 à 3	1° ± 45'	1°30' ± 30'	3°30'	Toutes les cotes sont données pour contrôle à vide
	Kadett "A" coupé A et Caravan 1000	3 à 5	0°40' à 2°10'	-0°50' à 2°10'	6°	

Mis à disposition par Bernard Dumoulin www.citroen-asbl.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
OPEL (suite)	Kadett "B", coupé B rallye et Caravan B Olympia "A", coupé et rallye Olympia	0,7 à 2,7	- 0°20' à 1°40' et	- 1°45' à 1°15' 0°5' à 3°5'	6° depuis châssis n°966 275	
	Rekord "A/B", coupé et Caravan	5 à 7	0°5' à 1°5'	-0°55' à 1°5'	6°45'	
	Rekord "L" & coupé 6	3 à 4	0° à 1°	0° à 2°	6°45'	
	Rekord "C", coupé et Caravan	1 à 3	- 0°10' à 0°50'	0° à 2°	6°45'	
	Rekord C Sprint	1 à 3	-0°5' à 0°45'	0°20' à 2°20'	6°45'	
	Rekord C (6 cylindres)	1 à 3	-0°15' à 0°45'	-0°10' à 1°50'	7°	également pour Rekord avec direction assitée
	Kapitan "A" et Admiral "A"	0 à 2	0° à 1°	-0°20' à 1°40'	6°	
	Kapitan "A" (V8) Admiral "A" (V8) et Diplomat "A" et coupé	0 à 2	- 0°10' à 0°50'	-0°20' à 1°40'	6°	
	Kapitan "B", Admiral "B" & Diplomat "B"	1 à 3	-0°40' à - 0°10'	1°à 2° *	6°	* avec direction assitée 2 à 3°
	Kapitan, Admiral & Diplomat 2,8l & V8	1 à 3	- 23' ± 15'	1°30' ± 30' 2°30' ± 30'	6° avec direction assitée	
	Commodore "A" et coupé	1,3 à 3,3	- 0°5' à 0°55' et	0°20' à 2°20' 1°20' à 3°20'	6°45' depuis châssis 4 587 550	
	Commodore "GS" et "GS/E"	2 à 4	0°20' à 1°20'	0°40' à 2°40'	6°45'	
	"GT" 1,1 & 1,9	1 à 3	- 0°15' à 1°45'	0°40' à 3°40'	6°	
PANHARD	Dyna	0= 3 à 8	1°30'	1°40'	9°	
	17 & PL 17	0= 6 à 8	1° ± 30'	1°40'	8°20'	
	24 C - 24 CT - 24 B - 24 BA - 24 BT	0= 3 à 5	1° à 2°	1°40'	9°50'	
PEUGEOT	203 jusqu'au châssis 1 112 789	2 ± 1	$2° \begin{smallmatrix}+30'\\-45'\end{smallmatrix}$	5°30'	8°7'	
	203 de 1 112 790 à 1 123 042	2 ± 1	$0°45' \begin{smallmatrix}+30'\\-45'\end{smallmatrix}$	5°30'	9°48'	
	203 depuis 1 123 043 203 C	2 ± 1	$0°15' \begin{smallmatrix}+30'\\-45'\end{smallmatrix}$	5°30'	9°48'	
	203 U	5 ± 1	$0°15' \begin{smallmatrix}+30'\\-45'\end{smallmatrix}$	5°30'	9°48'	
	403 Berlines	2 ± 1	0°15' ± 45'	2° ± 1°	10° ± 45'	
	403 Dérivés	3 ± 1	0°15' ± 45'	2° ± 1°	10° ± 45'	
	404 Berlines - Dérivés Coupes et cabriolets	2 ± 1	0°30' ± 45'	2° ± 30'	9°50' ± 30'	
	204 - 304	2 ± 1	0°30' ± 45'	0°30' ± 30'	9°30' ± 30'	
	504	3,5 ± 1	0°38' ± 30'	2°40' ± 30'	8°54' ± 30'	
	J7 (boitier de rotule de pivot démontable)	3 ± 1	0°15'	1°	7°	
	J7 (boitier de rotule de pivot non démontable)	3 ± 1	1°	1°	6°30'	
	D3A	0= 3 à 5	1° ± 45'	3°		
	D4B jusqu'au n°3.009.889	4 ± 1	1° ± 45'	$3° \begin{smallmatrix}+2°\\0°\end{smallmatrix}$	7°10'	
	D4BD jusqu'au n° 3.021.592	1 ± 1	2° ± 45'	$3° \begin{smallmatrix}+2°\\0°\end{smallmatrix}$	6°10'	
	D4B depuis n°3.009.890	1 ± 1	1°30' ± 1°30'	2°40' ± 1°30'	5°40' ± 1°30'	
	D4BD depuis n°3.021.593	3,6 ± 1	1°30' ± 1°30'	2°40' ± 1°30'	5°40' ± 1°30'	En charge maxi.
PLYMOUTH	1961/1964 direction normale	3,2	G 25' D 8'	-30' ±30'	5°30' à 7°30'	
	1961/1964 direction assitée	3,2	G 25' D 8'	+45' ±30'	5°30' à 7°30'	
	Tous modèles 1964 à 1970 direction normale	3,2	G 30' ± 15' D 15' ± 15'	-30' ±30'	7°30' *	* Valeur pivot pour carrossage 0°.
	direction assistée	3,2	G 30' ± 15' D 15' ± 15'	+45' ±30'	7°30' *	

Manuel imprimé par Benhur

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
PONTIAC	1961/1964	0 à 3,2	0°15′ ± 30′	- 1°30′ ± 30′	4°50′ *	* Valeur pivot pour carrossage 0°
	Tempest 1961/1963	0 à 3,2	0°8′ ± 30′	- 1°40′ ± 30′	6°50′ *	
	Tempest 1964	0 à 3,2	0°15′ ± 30′	-1°30′ ± 30′	9°	
	Tempest 1964 Station wagon	0 à 3,2	0°15′ ± 30′	-2° ± 30′	9°	
	Tous modèles 1964 à 1970 sauf	0 à 3,2	0°15′ ± 15′	- 1°30′ ± 30′	9°	
	Firebird	3,2 à 6,4	0°15′ ± 15′	0°30′± 1°	9°	
PORSCHE	356 A - 1500 S et GS 356 A 1600, 1600 S et GS 356 B 1600, 1600 S et S 90 356 C et SC - Carrera 2 (2l)	1 à 3	0°40′ ± 30′	5°30′	4°30′	
	911	0 à 3	0° 4′	7°45′	10°56′	
	912	0 à 3	0° 5′	7°35′	10°56′	
	911 L-911 T - 911 S et 911 E	0 à 3	0° ± 20′	6°45′ ± 45′	10°56′	
RAMBLER RENAULT	1962	3 ± 1	G : 0° D : 15°	0°15′ Avec direction assistée 1°	6°10′	
	1963	3 ± 1,5	G : 15′ D : 0°	0°30′ à 1°	6°10′	
	1964 à 1966	3 ± 1,5	0° ± 15′	0° à 0°30′ Avec direction assistée. 1° à 1°30′	6°11′	
RAMBLER (USA)	Tous modèles 1967 à 1970					
	Direction normale	3,2	0° ± 3/8°	0° ± 30′	6°40′	
	Direction assitée	3,2	0° ± 3/8°	0°45′ ± 30′	6°40′	
RENAULT	Dauphine et aérostable Floride et Gordini	4 ± 1	1°20′	10°	10°	
	Floride Gordini et Ondine depuis 1961	4 ± 1	0° ± 1°	10°	11°30′	
	Caravelle et Floride S Caravelle 1100 et 1100 S	6 ± 1,5	1°40′	9° ± 2°	9°30′ ± 30′	
	R8 Gordini (1134)	0 ± 2				Pincement avec charge de 150 kg
	R8 Gordini (1135)	$0\ ^{+2}_{-1}$	1°40′	9° ± 2°	9°30′ ± 30′	Traverse à 235 ± 5 mm du sol.
	R8 - R10	P= 2 à 0= 1	1°10′ à 2°10′	7° à 11°	différence maxi entre D & G 1°	Avec charge 65 kg. Traverse à 220 mm du sol.
	R4 chasse 7° AV	0= 0 à 4°	0°30′ à 1°30′	5 à 7°	"	* Train avant comprimé avec la barre T158 C.
	AR	P= 0 à 4°	0 à 1°30′		"	50 mm entre barre et longeron.
	R4 chasse 13° AV	0= 0 à 5°	0° à 1°	10° à 11°	"	
	AR	P= 0 à 4°	0 à 1°30′			
	(Empattement Gauche plus petit que l'empattement droit de 48 mm).					
	R5 AV	0= 0 à 5°	0° à 1°	10°30′ à 11°30′	"	* 45 mm entre barre et longeron
	AR	P= 0 à 4°	0 à 1°30′			
	R6 AV	0= 0 à 5°	0° à 1°	10° à 11°	"	* 50 mm entre barre et longeron
	AR	P= 0 à 4°	0 à 1°30′			
	R12 - R15 - R17. AV	0= 0 à 3°	1°30′ ± 30′	4° (différence entre G&D 1°)	"	* 45mm entre barre et longeron. Carrossage et chasse avec plancher horizontal
	AR	0= 0 à 1,5	0 à 0°30′			

Mis à disposition par Bernhard www.citroen-rosalie.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
RENAULT (suite)	R16 (hauteur boitier direction 42) AV	0 à 3°	0°15' à 1°	2°40' ± 1° à vide	"	* 26 mm entre barre et longeron
	R16 (hauteur boitier direction 27 mm) AV	0= 0 à 3°	0°15' à 1°	2°40' ± 1°	"	
	AR	0 à 4	0° à 0°30'			
		(Empattement droit plus petit que l'empattement gauche de 67 mm)				
	Estafette	0= 0 à 4	2°	0°	"	
RILEY	Elf	0= 1,6	1° à 3°	3° ± 1°	9°30'	
	Kestrel	0= 1,6	0°45' ± 1°	5°30' ± 1°	10°	
	4/72	1,6 à 3,2	0°45' - 1°	0°15' - 1°	6°30'	
ROLLS ROYCE	Silver Cloud et Phantom	1,6 à 3,2	0°30'	1°	4°30'	Valeur pivot pour carrossage 0°
	Silver Shadow	1,6 à 3,2	-1° ± 15'	1°30' ± 15'	6°30'	En charge
ROVER	80 - 95 - 100 et 110	0 à 3	2°	2°	4°	
	3 litres - 3 litres MK2 et coupé	0 ± 1,6	2°	1°	4°	
	2000 et 2000 TC	3,2 ± 1,6	0° ± 1°	0°45' ± 30'	8°	
	3500	3 ± 1,5	0° ± 1°	1°30' ± 30'	8°	
	3,5 litres et coupé	0 ± 1,6	2°	1°	4°	
	Land-Rover 88 - 109 et 110	1,2 à 2,4	1°30'	3°	7°	
SAAB	1960	2 ± 1	1° à 0°45'	2° ± 30'	7° ± 1°	
	96 de luxe et 96 V4 limousine, Kombi et Monte-Carlo	2 ± 1	0°45' ± 15'	2° ± 30'	7° ± 1°	
	Sonett V4	1 ± 1	0° ± 15'	2° ± 30'	7° ± 1°	
	99	0 ± 1	0°45' ± 15'	1°15' ± 15'	11°30' ± 1°	
SAVIEM	SG 5	0 ± 1	2° 20'	2°12' ± 30'	7°20'	Pincement à vide
	SG2	0 ± 1	2°	2°15' ± 30'	8°10'	Chasse et carrossage en charge.
	SG4	0 ± 1	2°	2°15' ± 30'	7°40'	Comprimer la suspension à l'aide de la barre T168 suivant données du manuel du constructeur.
	TP3	0 ± 1	3°	2° ± 30'	12°	
	SB3	0= 2 ± 1	1°30'	0° ± 30'	7°56'	
SIMCA	Voir CHRYSLER France					
SINGER	Gazelle & convertible série I	3,2	0°45" ± 15'	2°15' ± 15'	5°15' ± 15'	En charge
	Gazelle & convertible séries II, III, III A, B & C	4,8	0°45' ± 15'	0°30' ± 15'*	5°15' ± 15'	En charge *break, chasse: 1°45'
	Vogue séries I, II	3,3	0°30' ± 15'	0°45' ± 15'	5°15' ± 15'	En charge
	Chamois	1,6 à 4,8	8° ± 1°	10° ± 1°	3° ± 1°	A vide
	" sport et rallye	1,6 à 4,8	2°30' à 3°30'	10° ± 1°	3° ± 1°	A vide
SKODA	Octavia Super	0	1°30' ± 30'	3°50'	5°	
	Félicia Super	2 ± 1	1° ± 15'	3°50'	8°30'	
	Sopulax	2 à 3	1° ± 15'	3°50'	5°	A vide pour contrôle uniquement
	1000 MB - 100 AV	1 à 3	1° 30' ± 15'	6°30'	7°30'	
	& 1100 MB-110 AR	0 à 2				
	AV	4 à 6	1° ± 15'			
STUDEBACKER	1961-1963, direction normale	4,8 à 6,3	0°30' ± 30'	-30' ± 45'	6°	Valeur pivots donnée pour carrossage = 0°
	direction assistée	1,6 à 3,2	0°30' ± 30'	-30' ± 45'	6°	

Mise à disposition par Bonhomme

www.citroen-cabrio.fr

MARQUE	TYPE	PINCEMENT OUVERTURE O	CARROSSAGE	CHASSE	PIVOTS	OBSERVATIONS
STUDEBACKER (suite)	1964, direction normale	4,8 à 6,3	0°30' ± 30'	0° ± 45'	6°	Valeur pivots donnée pour carrossage = 0°
	direction assistée	1,6 à 3,2	0°30' ± 30'	0° ± 45'	6°	
	Tous modèles depuis 1964					
	direction normale	4,8 à 6,4	0 à 1°	-0°45' + 45'	6°	Pivots avec carrossage = 0°
	direction assistée	1,6 à 3,2	0 à 1°	-0°45' + 45'	6°	
SUNBEAM	Rapier, Série I, II et III	6,4	0°45' ± 15'	3°40' ± 15'	5°15' ± 15'	En charge
	III A berline et convertible et série V	3,2 à 4,8	0°45' ± 15'	1°45' ± 15'	5°15' ± 15'	En charge
	Alpine I et II série V et Tiger (V8)	3,2	0°45' ± 15'	4°40' ± 30'	5°15' ± 15'	En charge
	IMP Husky Chamois et Stiletto	4	8° ± 1°	10° ± 1°	3° ± 1°	A vide
TOYOTA	Corolla 1100	2	1°30'	1°	6 à 7°	
	Corona 1600 et 1900	2 à 4	1°15' ± 30'	1°15' ± 30'	6°45'	
	2000 GT	2	0°30'	2°	7°30'	
	Crown	3 à 5	0°30'	0°45'	7°20'	
TRIUMPH	Herald 1200 - 1300 "Britt" vitess 2[l] et MK2					
	Berlines	1,6 à 3,2	3°15' ± 1°	2°45 ± 1°	5°30' ± 1°	
	Décapotables	1,6 à 3,2	3°15' ± 1°	4° ± 1°	5°30' ± 1°	
	1300 et 1300 TC	0 à 1,6	0° ± 1°	2° ± 1°	7° ± 1°	
	2000 - 2500 PI et MK2	1,6 à 3,2	0°30' ± 1°	2° ± 1°	11° ± 1°	A vide
	Spitfire MK1 et MK2	1,6 à 3,2	2° ± 1°	3° ± 1°	6°45' ± 1°	
	Spitfire MK3	1,6 à 3,2	3° ± 1°	3°30' ± 1°	5°45' ± 1°	
	TR2 - TR3	0 à 3,2	2°	0°	7°	
	TR4	0 à 1,6	2°30' ± 1°	2°45' ± 1°	6°30' ± 1°	
	TR4A - TR5 - TR6	1,6 à 3,2	0°30' ± 1°	2°45' ± 1°	8°30' ± 1°	
	GT6 et MK2	1,6 à 3,2	2°45' ± 1°	3°30' ± 1°	6° ± 1°	
VAUXHALL	Victor Saloon et Estate car	3,2	0°38'	1°30'	4°	En charge
	Victor 101 et VX 4/90	0 à 2	0°30' à 1°30'	2°30' à 3°30'	6° à 8°	
	Velox et Cresta	3,2	0°38'	2°	4°	En charge
	Viva "épic"	0 à 2,3	0° à 2°	56' à 1°56'	6° à 7°	
	Viva 2000 GT	0 à 2,6	0°30' à 1°30'	2° à 3°30'	6° à 8°	
	Cresta et Viscount 3,3 litres	0 à 2,4	0°45' à 1°45'	2°15' à 3°45'	5° ± 15'	
VOLKSWAGEN	1200 et Kharman Ghia	2 à 4	0°40' ± 30'	2° ± 15'	4°20'	
	Coccinelle 1200-1300	2 à 4	0°30' ± 15'	2° ± 15'	4°20'	
	Coccinelle 1500	0 à 2	0°30' ± 20'	2° ± 15'	5°	
	1500 - 1500 S et Kharman Ghia					
	1600 A - Variant	4 à 6	1°20' ± 10'	10°20'	5°15'	
	1600 L - TL et Kharman Ghia					
	411-411 L-411 E et Variant	0 ± 1,2	1°15' ± 20'	1°20' ± 20'	8°15'	
VOLVO	PV 444 - P445 et P 544	0 à 3	-0°15' à 0°30'	-0°15' ± 30'	5°	
	121 - 122 et 122 S	2 ± 2	0° à 0°30'	0° ± 30'	8°	
	142 - 144 - 144 S,	0 à 4	0° à 0°30'	0° à 1°	7°30'	
	145 S et Coupé 1800-164	1 à 3	0°15'	0°45' à -1°	7°30'	
WILLYS	1954 - 1956	3,2	1°	1°	8°15'	
	1957 - 1963	1,6	1°30'	3°	7°30'	Fin de production 1963 (Kaiser Jeep) USA
WOLSELEY	1100	0 = 1,6	0°30'	6°	10°	
	1300	0 = 1,6	0°45' ± 30'	5°30' ± 30'	10°	
	18/85	0 = 3,2	1°30' ± 45'	3° ± 1°	12° ± 45'	

Mise à disposition par Citroën-Rétro.fr www.citroen-retro.fr