

PEUGEOT (F)									
D.M.A. Bendix	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$1\pm 10' \pm 30'$	$2\pm 20' \pm 30'$					
D.M.A.H. Hydraulique	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$1\pm 10' \pm 30'$	$2\pm 20' \pm 30'$					
203 → N°1 112 789	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$1\pm 55' +36' -48'$	$2\pm 41' \pm 36'$	$8\pm 7'$				
203 ^{de} → N°1 112 790 à N°1 123 042	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$0\pm 45' +36' -48'$	$2\pm 41' \pm 36'$	$9\pm 50'$				
203 → N°1 123 043	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$0\pm 10' +36' -48'$	$2\pm 41' \pm 36'$	$9\pm 50'$				
203 U	-	$5\pm 1 / 0\pm 50' \pm 10'$	$0\pm 15' \pm 45'$	$2\pm 48' \pm 36'$	$10\pm 45'$				
403 berlines	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$0\pm 15' \pm 45'$	$2\pm 1\pm 0'$	$10\pm 45'$				
403 dérivés	-	$3\pm 1 / 0\pm 30' \pm 10'$	$0\pm 15' \pm 45'$	$2\pm 30'$	$10\pm 45'$				
D3A	$4\pm 1 / 0\pm 40' \pm 10'$	-	$1\pm 45'$	$3\pm 2\pm 0 -0\pm 0'$	$7\pm 10'$				
D4A - 404	$4\pm 1 / 0\pm 40' \pm 10'$	$1-3 / 0\pm 10' -0\pm 30'$ *1	$1\pm 45'$	$3\pm 2\pm 0 -0\pm 0'$	$7\pm 10'$				
D4B → N° 3 009 890	-	$1\pm 1 / 0\pm 10' \pm 10'$	$1\pm 30' \pm 1\pm 30'$	$2\pm 40' \pm 1\pm 30'$	$5\pm 40' \pm 1\pm 30'$				
D4BD → N° 3 021 593	-	$3,6\pm 1 / 0\pm 36' \pm 10'$ *2	$1\pm 30' \pm 1\pm 30'$	$2\pm 40' \pm 1\pm 30'$	$5\pm 40' \pm 1\pm 30'$				
404 SL - Inj. (1962-64)	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$-1\pm 0'$	$2\pm 30'$	$9\pm 50' \pm 30'$				
404 berlines	-	$2\pm 1 / 0\pm 20' \pm 10'$	$0\pm 30' \pm 45'$	$2\pm 30'$	$9\pm 50' \pm 30'$				

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide

*1- Pincement de $1-3/0\pm 10' -0\pm 30'$ pour les premières 404

*2- en charge

PEUGEOT (F)									
404 Dérivés	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
404 Coupés	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
404 Cabriolets	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
404 Diesels	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
404 break (1964→)	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
404 commerciale	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
404 familiale(1964)	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$2^{\circ} \pm 30'$	$9^{\circ}50' \pm 30'$				
204	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-2^{\circ} \pm 1^{\circ}$	
204 break/Diesel	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-2^{\circ} \pm 1^{\circ}$	
204 tous types (1965→mai 71)	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$ *1	-	$0^{\circ}30' \pm 45'$ *2	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-0^{\circ}30' \pm 1^{\circ}$	
204 tous types (mai 1971→)	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-2^{\circ} \pm 1^{\circ}$	
304 tous types (1969-mai 71)	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$ *1	-	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-0^{\circ}30' \pm 1^{\circ}$	
304 tous types (mai 71→)	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-2^{\circ} \pm 1^{\circ}$	
304S/304S coupé	-	$2\pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$0^{\circ}30' \pm 45'$	$0^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}30' \pm 30'$	-	$3\pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-2^{\circ} \pm 1^{\circ}$	

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide.

*1- Avant mai 1971, il était préconisé de l'ouverture sur les 204 - 304, mais le réglage (pincement) est également applicable sur toutes les 204 - 304 antérieures à cette modification

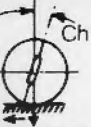
*2- 204 break à vide (1966) - Carrossage = $0^{\circ}30'$

PEUGEOT (F)									
304 break	-	$2^{+1}/0^{+20}, \pm 10'$	$0^{+30}, \pm 45'$	$0^{+30}, \pm 30'$	$9^{+30}, \pm 30'$	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$-2^{+1}0'$	
304 S cabriolet	-	$2^{+1}/0^{+20}, \pm 10'$	$0^{+30}, \pm 45'$	$0^{+30}, \pm 30'$	$9^{+30}, \pm 30'$	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$-2^{+1}0'$	
504 tous types (1968-Juillet 69)	-	$4,5^{+1}/0^{+45}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$4,5^{+1}/0^{+45}, \pm 10'$	$-1^{+20}, -20'$	
504 tous types (Juil.69-sep.70)	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$4,5^{+1}/0^{+45}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504 tous types (sept.70 →)	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504/504L	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504L Diesel	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504GL/GL Diesel	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504 TI (injection)	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504 familiale/Diesel	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504 commerciale/Diesel	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504 coupé/cabriolet	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$0^{+38}, \pm 30'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$8^{+54}, \pm 30'$	-	$3,5^{+1}/0^{+35}, \pm 10'$	$-1^{+40}, -20'$	
504-V6 coupé/cabriolet	-	$3^{+1}/0^{+30}, \pm 10'$	$-0^{+30}, \pm 45'$	$2^{+40}, \pm 30'$	$10^{+50}, \pm 30'$	-	$2^{+2}/0^{+20}, \pm 20', -10'$	$-1^{+30}, \pm 30'$	
104 berline (1971-74)	-	$2,5^{+1}/0^{+25}, \pm 10'$	$0^{+55}, \pm 45'$	$2^{+10}, \pm 35'$	$9^{+30}, \pm 30'$	-	$2,5^{+1}/0^{+25}, \pm 10'$	$-1^{+30}, -30'$	

Observations :

NOTA : Réglages effectués à vide

1980-1

PEUGEOT (F)									
104 berline (1974)	-	$2,5 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$0^\circ 55' \pm 45'$	$2^\circ 10' \pm 35'^{*1}$	$9^\circ 20' \pm 40'$	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10'$	$-1^\circ \pm 30'$	
104 Coupé	-	$1 \pm 1 / 0 \pm 10' \pm 10'$	$0^\circ 55' \pm 45'$	$3^\circ 50' \pm 35'^{*2}$	$9^\circ 20' \pm 40'$	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10'$	$-1^\circ \pm 30'$	
104 Coupé ZA	-	$1 \pm 1 / 0 \pm 10' \pm 10'$	$0^\circ 55' \pm 45'$	$3^\circ 50' \pm 35'^{*2}$	$9^\circ 20' \pm 40'$	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10'$	$-1^\circ \pm 30'$	
104 Coupé ZL-ZS	-	$1 \pm 1 / 0 \pm 10' \pm 10'$	$0^\circ 55' \pm 45'$	$3^\circ 50' \pm 35'^{*2}$	$9^\circ 20' \pm 40'$	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10'$	$-1^\circ \pm 30'$	
104S (1979)	-	$2,5 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$0^\circ 55' \pm 45'$	$2^\circ 10' \pm 35'^{*1}$	$9^\circ 20' \pm 40'$	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10'$	$-1^\circ \pm 30'$	
304 SLS	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10'$	$0^\circ 30' \pm 45'$	$0^\circ 30' \pm 30'$	$9^\circ 30' \pm 30'$	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	$-2^\circ \pm 1^\circ$	
305 GL - GR - SR (1978)	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	$0^\circ 50' \pm 45'$	$0^\circ 40' \pm 30'$	$12^\circ \pm 30'$	-	$3 \pm 1,5 / 0 \pm 30' \pm 15'$	$-1^\circ \pm 30'$	
604 (1975) - 604D Turbo	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	$-0^\circ 30' \pm 45'$	$3^\circ 30' \pm 30'$	$10^\circ \pm 30'$	-	$2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 10' \quad ^{*3}$	$-1^\circ 30' \pm 30'$	
304 GLD	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	$0^\circ 50' \pm 45'$	$2^\circ 10' \pm 30'$	$12^\circ \pm 30'$	-	$3 \pm 1,5 / 0 \pm 30' \pm 15'$	$-2^\circ \pm 1^\circ$	
305 Diesel (1979)	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	$0^\circ 50' \pm 45'$	$0^\circ 40' \pm 30'$	$12^\circ \pm 30'$	-	$3 \pm 1,5 / 0 \pm 30' \pm 15'$	$-1^\circ \pm 30'$	
505	-	$4 \pm 1 / 0 \pm 40' \pm 10'$	$-0^\circ 42' \pm 45'$	$3^\circ 30' \pm 30'$	$9^\circ 05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 1 / 0 \pm 35' \pm 10' \pm 20'$	$-0^\circ 25' \pm 30'$	
104 GL 6/SL	-	$2,5 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$0^\circ 55' \pm 45'^{*4}$	$2^\circ 50' \pm 35'^{*4}$	$9^\circ 20' \pm 40'^{*4}$	-	$2,5 \pm 1 / 0 \pm 25' \pm 10'$	$-1^\circ \pm 30' \quad ^{*4}$	
J7 Boîtier de rotule de pivot démontable	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	$0^\circ 15'$	1°	7°	-	$0 \pm 3 / 0 \pm 30'$	$0^\circ \pm 30'$	
J7 Boîtier de rotule de pivot non démontable	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30' \pm 10'$	1°	1°	$6^\circ 30'$	-	$0 \pm 3 / 0 \pm 30'$	$0^\circ \pm 30'$	

Observations :

*1 = $2^\circ 10' \pm 35'$ jusqu'au 9/76 - A partir du 9/76 = $2^\circ 50' \pm 35'$ *2 = $3^\circ 50' \pm 35'$ jusqu'au 9/76 - A partir du 9/76 = $4^\circ \pm 35'$ *3 = 604D Turbo - Pincement = $2 \pm 1 / 0 \pm 20' \pm 20' \pm 10'$

*4 = en charge.

NOTA : Les réglages sont effectués à vide.

PEUGEOT

(F)



Peugeot J9 Essence (X C 7 P)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	1°	1°	$6^{\circ}30'$	-	$0 \pm 3 / 0^{\circ} \pm 30'$	$0^{\circ} \pm 30'$	
Peugeot J9 Diesel (XDP490)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	1°	1°	$6^{\circ}30'$	-	$0 \pm 3 / 0^{\circ} \pm 30'$	$0^{\circ} \pm 30'$	
505 SRD Turbo	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$-0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-0^{\circ}25' \pm 30'$	
305 break	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$0^{\circ}50' \pm 45'$	$0^{\circ}40' \pm 30'$	$12^{\circ} \pm 30'$	-	$3 \pm 1,5 / 0^{\circ}30' \pm 15'$	$-1^{\circ} \pm 30'$	
505 GR/SR (1800)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-0^{\circ}25' \pm 30'$	
505 GR/SR (2000)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-0^{\circ}25' \pm 30'$	
505 TI/STI	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-0^{\circ}25' \pm 30'$	
505 SRD Turbo	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$-0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-25' \pm 30'$	
505 SRD Turbo (moteur XD2S)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$-0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-25' \pm 30'$	
505 GRD (moteur XD2)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-25' \pm 30'$	
505 SRD (moteur XD2)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-25' \pm 30'$	
505 GRD (moteur XD3)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-25' \pm 30'$	
505 SRD (moteur XD3)	-	$4 \pm 1 / 0^{\circ}40' \pm 10'$	$0^{\circ}42' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$9^{\circ}05' \pm 30'$	-	$3,5 \pm 2 / 0^{\circ}35' \pm 10'$	$-25' \pm 30'$	
604 GRD / SRD Turbo (1981 →)	-	$3 \pm 1 / 0^{\circ}30' \pm 10'$	$-0^{\circ}30' \pm 45'$	$3^{\circ}30' \pm 30'$	$10^{\circ} \pm 30'$	-	$2 \pm 1 / 0^{\circ}20' \pm 10'$	$-1^{\circ} \pm 30'$	

Observations :

Règlages effectués à vide.

PEUGEOT (F)									
504 berline GR/SR (9 CV - 1981)	-	$3 \pm 1 / 0 \pm 30 \pm 10'$	$0^\circ 38' \pm 30'$	$2^\circ 40' \pm 30'$	$8^\circ 54' \pm 30'$				
1042S (80 Ch) modèle 83	-	$0,4 \pm 1 /$	$0^\circ 30' \pm 45'$	$3^\circ 10' \pm 35'$	$9^\circ 20' \pm 40'$	-	$2,5 \pm 1 /$	$-1^\circ \pm 30'$	
505 Turbo Inj. 150 et 160 Ch	-	$3 \pm 1 /$	$0^\circ 82 \pm 0,5$	$3^\circ 50' \pm 0,5$		-	$2,7 \pm 2 /$	$-0^\circ 8' \pm 0,5$	
305GT Break	-	$4,0 \pm 1 /$	$0^\circ 12' \pm 30'$	$1^\circ 50' \pm 30'$	$9^\circ 20' \pm 30'$	-	$0,6 /$	$-0^\circ 10'$	
305 Série 2	-	$4 \pm 1 /$	$0^\circ 25' \pm 30'$	$1^\circ 45' \pm 30'$	$9^\circ 20' \pm 30'$	-	$4,3 /$ *1	-1° *2	
505 GTI	-	$3 \pm 1 /$	$-0^\circ 82 \pm 0,5$	$3^\circ 51 \pm 0,5$		-	$2,9 \pm 1 /$	$-1^\circ \pm 0,5$	
305 Diesel Série 2		$4,0 \pm 1 /$	$0^\circ 25' \pm 30'$	$1^\circ 45'$	$9^\circ 20' \pm 30'$		$4,4 /$ *1	-1° *2	
205 GT		$3,5 \pm 1 /$	$0^\circ 30' \pm 30'$	$1^\circ 45' \pm 30'$	$8^\circ 45' \pm 40'$		$1,7 \pm 1 /$	$0^\circ 30' \pm 30'$	
205 Diesel		$3,5 \pm 1 /$	$0^\circ 30' \pm 30'$	$1^\circ 45' \pm 30'$	$8^\circ 45' \pm 40'$		$1,7 \pm 1 /$	$0^\circ 30' \pm 30'$	
205 GTI		$0^\circ 2' \pm 20'$	$0^\circ \pm 30'$	$1^\circ 50' \pm 30'$	$9^\circ 30' \pm 30'$		$2,5 \pm 2 /$	$-30' \pm 30'$	

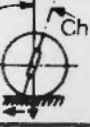
Observations :

- Réglages à vide -

*1 - break = 0,6 mm.

*2 - break = $0^\circ 10'$.

1983-2

PEUGEOT (F)									
104 GR	-	$2,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}25'_{-10}'$	$0^{\circ}55'_{-45}'$	$2^{\circ}50'_{-35}'$	$9^{\circ}20'_{-40}'$	-	$1,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-1^{\circ}_{-30}'$	
Coupé 104 Z / ZR	-	$2,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}25'_{-10}'$	$0^{\circ}55'_{-45}'$	$4^{\circ}_{-35}'$	$9^{\circ}20'_{-40}'$	-	$1,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-1^{\circ}_{-30}'$	
104 Z Plus	-	$2,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}25'_{-10}'$	$0^{\circ}55'_{-45}'$	$4^{\circ}_{-35}'$	$9^{\circ}20'_{-40}'$	-	$1,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-1^{\circ}_{-30}'$	
Peugeot J5D Type 1000/Type 1300	-	$1-3/0^{\circ}10'_{-0^{\circ}30}'$	$2^{\circ}_{-30}'$	$0^{\circ}-1^{\circ}$ *1	11°	-			
505 Turbo Injection	-	$4^{+1}_{-1}/0^{\circ}40'_{-10}'$	$-0^{\circ}42'_{-45}'$	$3^{\circ}30'_{-30}'$	$9^{\circ}05'_{-30}'$	-	$3,5^{+1}_{-2}/0^{\circ}35'_{-20}'$	$-0^{\circ}25'_{-30}'$	
305 GT/Tous types (83)	-	$4^{+1}_{-1}/0^{\circ}40'_{-10}'$	$0^{\circ}25'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$9^{\circ}20'_{-30}'$	-	$4,3/$	-1°	
"305 GPL" type 581M01	-	$3^{+1}_{-1}/0^{\circ}30'_{-10}'$	$0^{\circ}50'_{-45}'$	$0^{\circ}40'_{-30}'$	$12^{\circ}_{-30}'$	-	$3^{+1}_{-1,5}/0^{\circ}30'_{-15}'$	$-1^{\circ}_{-30}'$	
Peugeot 205 (954 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	
205 GL (954 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	
205 GL (1124 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	
205 GR (1124 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	
205 GR (1360 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	
205 GT (1360 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	
205 SR (1360 cm3)	-	$3,5^{+1}_{-1}/0^{\circ}35'_{-10}'$	$0^{\circ}30'_{-30}'$	$1^{\circ}45'_{-30}'$	$8^{\circ}45'_{-40}'$	-	$1,7^{+1}_{-1}/0^{\circ}15'_{-10}'$	$-0^{\circ}30'_{-30}'$	

Observations :

Réglages effectués à vide.

*1- Réglage avec cales.