CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AYA 2

ALLUMAGE

Avance initiale	12° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μF
Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm

CARBURATION

Ralenti	800 ± 850 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

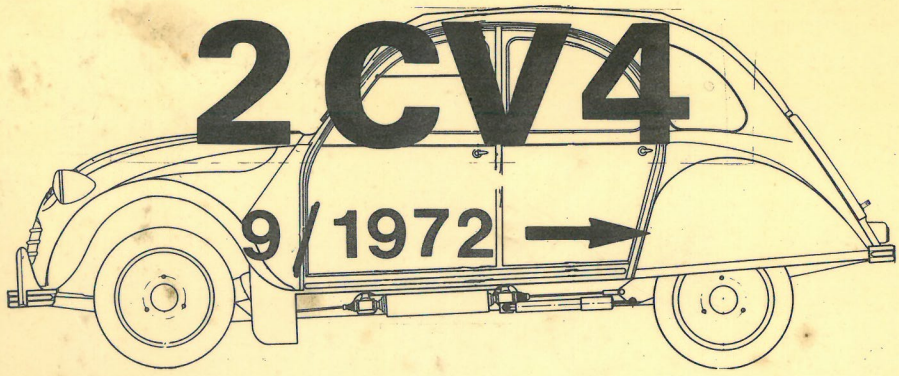
CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 13,6



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
195 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	280 ± 2,5 mm
Ouverture : 1 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

A

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AK 2

A

ALLUMAGE

Avance initiale	8° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μF
Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm

CARBURATION

Ralenti	800 ± 50 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

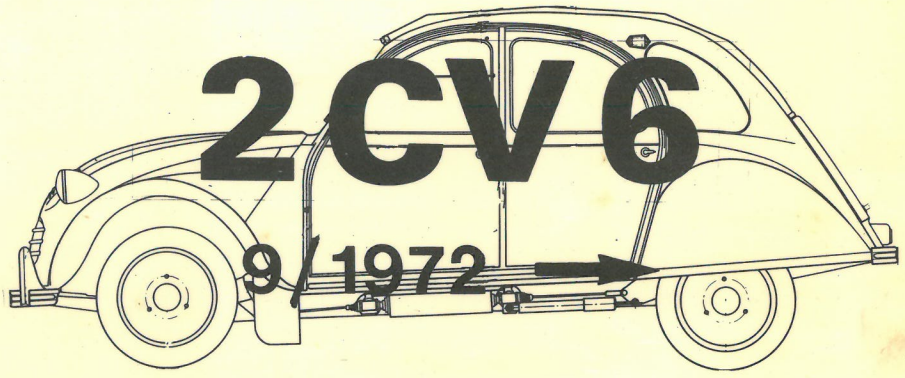
CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 14,6



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
195 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	280 ± 2,5 mm
Ouverture : 1 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AYA 2

ALLUMAGE

Avance initiale	12° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μ F

CARBURATION

Ralenti	800 ± 50 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

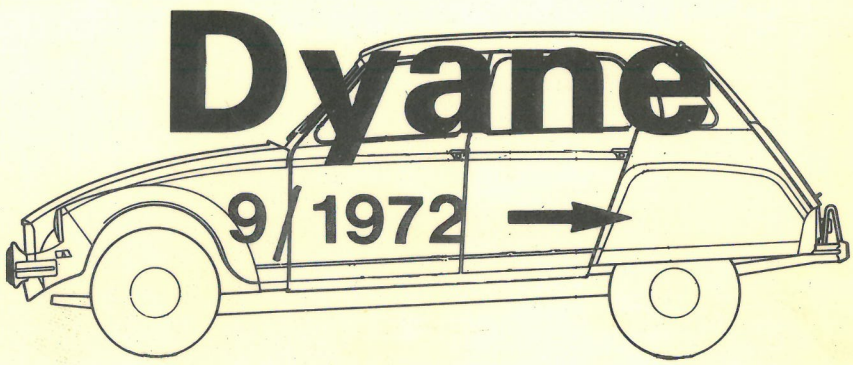
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 14,6

Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
195 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	280 ± 2,5 mm
Ouverture : 1 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

A

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AM 2

ALLUMAGE

Avance initiale	8° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μF
Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm

CARBURATION

Ralenti	750 à 800 tr/mn
Pression d'essence à debit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

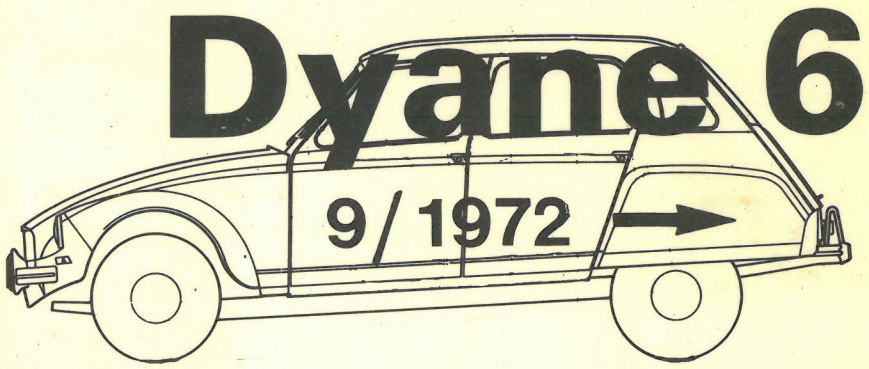
CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 14,6



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
195 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	280 ± 2,5 mm
Ouverture : 1 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

A

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AK 2

ALLUMAGE

Avance initiale	8° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μ F
Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm

CARBURATION

Ralenti	800 ± 50 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 14,6

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
236 ± 5 mm	Hauteur sous caisse	346 ± 5 mm
Ouverture : 1 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

A

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AM 2

A

ALLUMAGE

Avance initiale	8° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 µF
Garde d'embrayage	20 à 25 mm (à la pédale)

CARBURATION

Ralenti	750 à 800 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

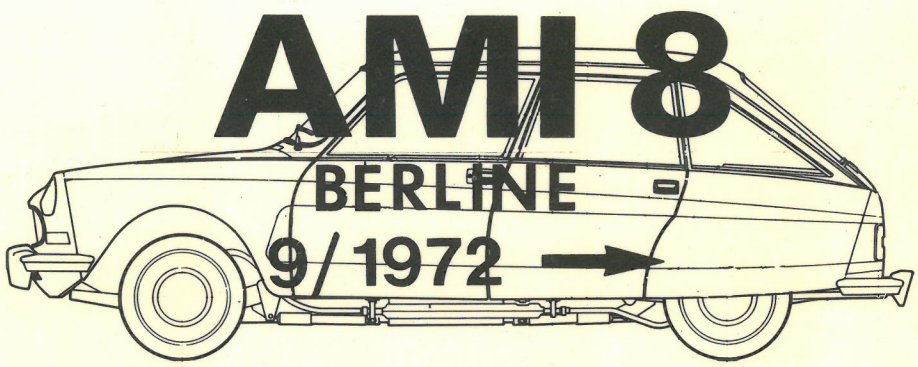
CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 14,6



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
190 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	280 ± 2,5 mm
Ouverture : 0 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AM 2

A

ALLUMAGE

Avance initiale	8° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μ F
Garde d'embrayage	20 à 25 mm (à la pédale)

CARBURATION

Ralenti	750 à 800 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

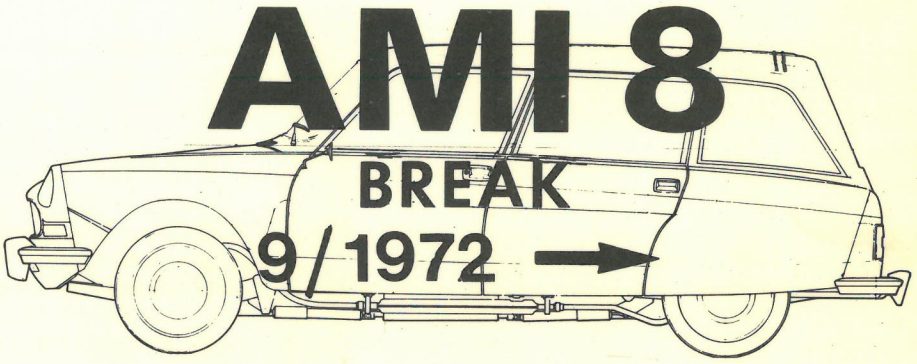
CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	15	14 à 14,6



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
195 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	290 ± 2,5 mm
Ouverture : 0 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type AM 2

ALLUMAGE

Avance initiale	8° avant PMH
Angle de fermeture de came	109° ± 2°
Rapport DWELL	60 % ± 2 %
Condensateur	0,18 à 0,22 μ F

Garde d'embrayage	20 à 25 mm (à la pédale)

CARBURATION

Ralenti	750 à 800 tr/ mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	0,8 à 1,6 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	1050	6	14
	2350	22	14
	4450	28	14

Contrôle Régulateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	14 à 14,6

AMI 8
BREAK SERVICE
9/1972

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,4 bar	Pression pneumatiques	1,8 bar
195 ± 2,5 mm	Hauteur sous caisse	290 ± 2,5 mm
Ouverture : 0 à 3 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
1° + 45' − 25'	Carrossage	0° à 0° 30'
15°	Chasse	

A

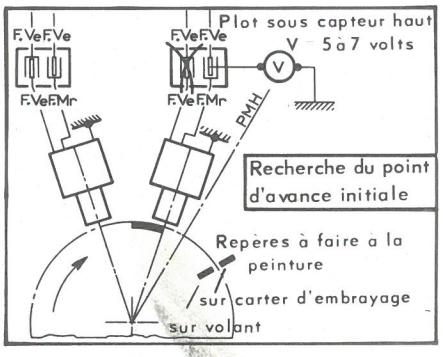
un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type V 06/630

ALLUMAGE

Avance initiale	10° avant PMH (non réglable)



Contrôle courbe d'avance sur moteur

	Avance moteur : capsule débranchée	Avance moteur : capsule branchée
Ralenti	0°	10°
1600	8° ± 1°	18° ± 1°
2000	13° ± 1°	23° ± 1°
3000	17° ± 1°	27° ± 1°
4000	20° + 2° - 1°	30° + 2° - 1°
5000	22° + 2° - 1°	32° + 2° - 1°

CARBURATION

Ralenti	800 à 850 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	200 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	1 à 2 %
CO^2	9 % mini

MECANIQUE

Garde d'embrayage	20 à 25 mm (à la pédale)
Serrage culasse (à froid)	1,9 da Nm
Culbuteurs (à froid)	ADM. et ECH. 0,20 mm

Valeurs indiquées sur Station Diagnostic.
Avec pistolet stroboscopique, diviser ces valeurs par deux.

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volts
Tension-Démarrage	9 Volts mini

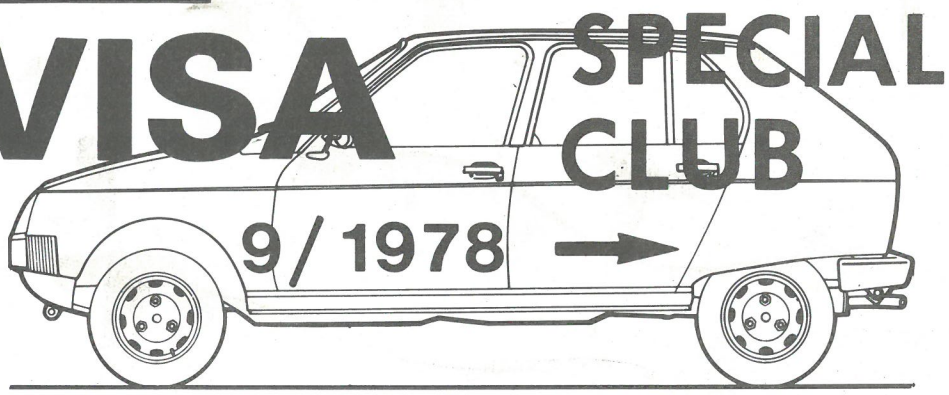
Contrôle Alternateur DUCELLIER 512 008 A

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
850	13	13,5
1500	27	13,5
3000	32	13,5
4000	33	13,5

Contrôle Régulateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
3000	5 à 28	13,8 à 14,5

VISA SPECIAL CLUB



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
1,7 bar	Pression pneumatiques	2 bars
177 ± 10 mm	Hauteur sous caisse (à vide et 5 litres d'essence)	303 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 1,5 à 3,5 mm
0° 45' ± 30'	Carrossage	Négatif : 1° ± 30'
2° 37' ± 30'	Chasse	

CITROËN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : KW 3 Type 109/5

ALLUMAGE

Avance initiale	5° avant PMH
Calage dynamique	Moteur au ralenti 5° (repère réglette)
Capsule à dépression débranchée	

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage statique correct et capsule débranchée*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	5° ± 2°
	2000	23° ± 2°
	2600	27° ± 2°
	3200	31° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,22 µF

CARBURATION

Ralenti	900 $^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	245 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	1,5 à 2,5 %
CO^2	9 % mini

MECANIQUE

Garde d'embrayage	1,5 mm entre poussoirs et vis de réglage
Serrage culasse (*à froid*)	5,75 à 6,25 da Nm
Culbuteurs (*jeu pratique à froid*)	ADM : 0,10 à 0,15 mm ECH : 0,25 mm

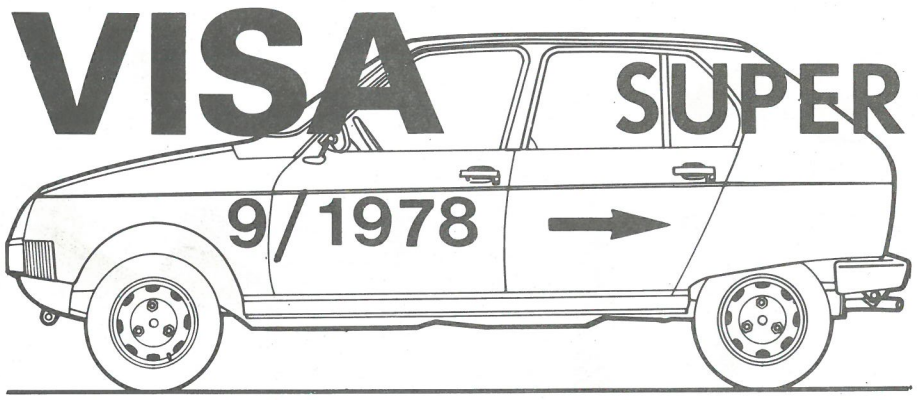
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volts
Tension-Démarrage	9 Volts mini

Contrôle Alternateur DUCELLIER 512 010 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	950	13	13,5
	1700	27	13,5
	3400	32	13,5
	4500	33	13,5

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	3400	5 à 28	13,8 à 14,5

VISA SUPER



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,7 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
200 ± 10 mm	Hauteur sous caisse (*à vide et 5 litres d'essence*)	306 ± 10 mm
Pincement : 1 mm	Parallélisme	Pincement : 1,5 à 3,5 mm
0° 34' ± 30'	Carrossage	1° ± 30'
2° 52'	Chasse	

CITROËN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/012

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° $^{+4°}_{0°}$
	1800	29° $^{+4°}_{-5°}$
	4000	39° ± 2°
	4800	42° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	900 $^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

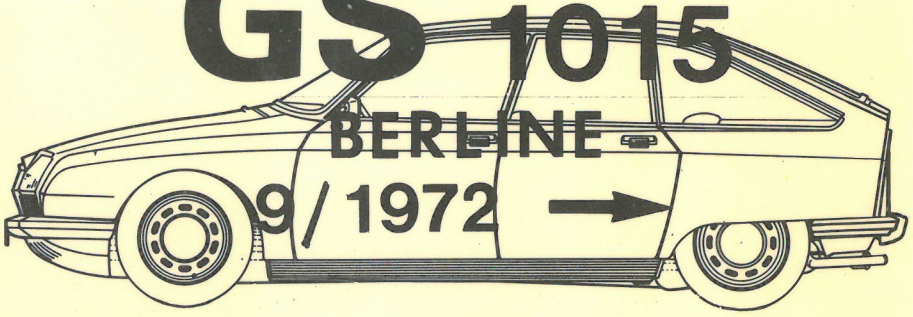
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

GS 1015 BERLINE 9/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' $^{+1° 25'}_{-1° 15'}$	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

OPTION : LUNETTE ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHÔNE A 11 R 1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/612

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° + 4° − 0°
	1800	29° + 4° − 5°
	4000	39° ± 2°
	4800	42° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μ F

CARBURATION

Ralenti	900 + 50 0 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

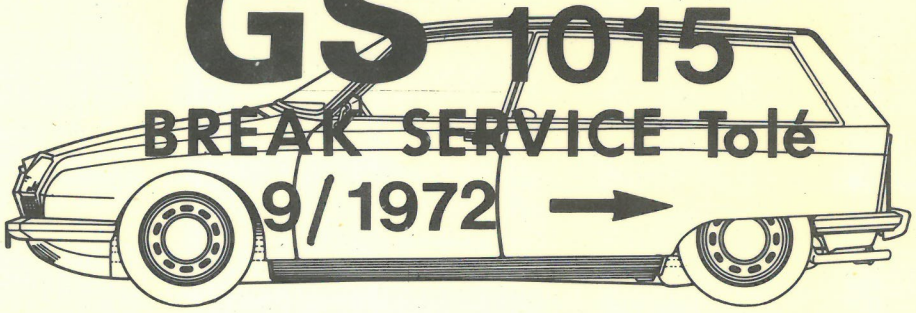
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

GS 1015
BREAK SERVICE Tolé
9/1972 →



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	2,1 bars
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

OPTION : LUNETTE ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHÔNE A 11 R 1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/612

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° + 4° 0
	1800	29° + 4° − 5°
	4000	39° ± 2°
	4800	42° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 + 50 0 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

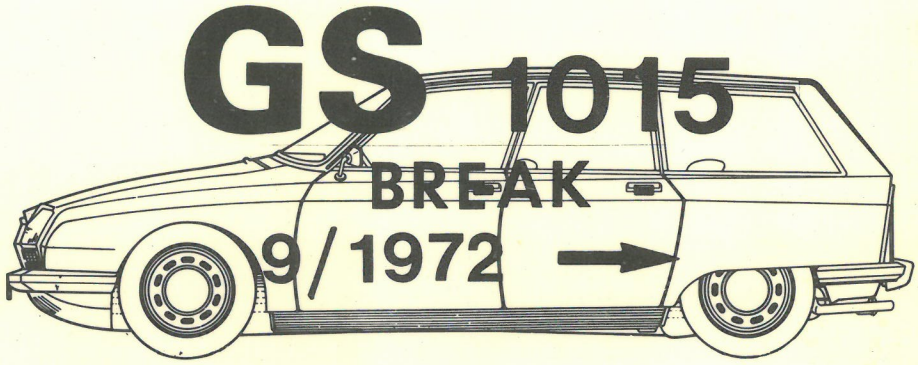
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volts
Tension-Démarrage	9 Volts mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

OPTION : LUNETTE ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHÔNE A 11 R 1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/612

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° + 4° 0
	1800	30° + 3° − 7°
	4000	39° ± 2°
	5500	45° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	900 à 950 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

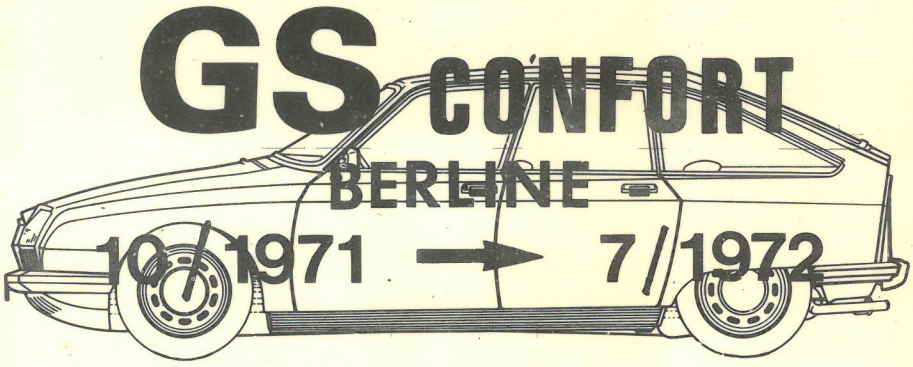
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 15'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

GS

un nouveau service CITROEN

OPTION : BV 3 RAPPORT ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	850 à 900 tr/ mn

OPTION : LUNETTE ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1150	13	14
	2550	31	14
	4500	35	14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/612

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° + 4° 0°
	1800	30° + 3° − 7°
	4000	39° ± 2°
	5500	45° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 à 950 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

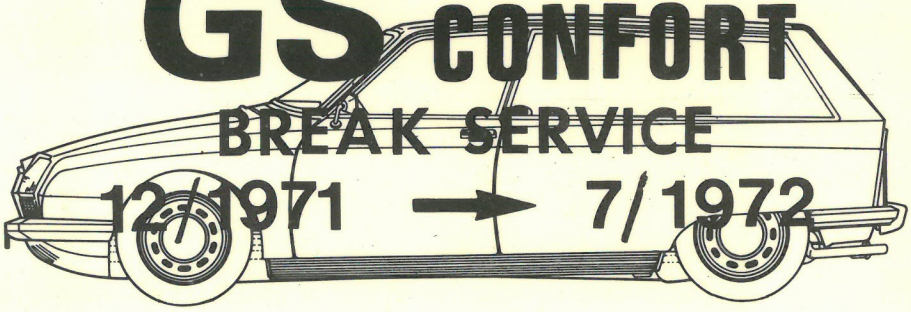
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

GS CONFORT
BREAK SERVICE
12/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	2,1 bars
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 15'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

OPTION : BV 3 RAPPORT ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	850 à 900 tr/ mn

OPTION : LUNETTE ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1150	13	14
	2550	31	14
	4500	35	14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/72

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)

tr/mn moteur	Avance moteur
1000	10° + 4° − 0°
1800	30° + 3° − 7°
4000	39° ± 2°
5500	45° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	900 à 950 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
1100	6	14
2400	22	14
4600	28	14

Contrôle Régulateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
2800	8	13,8 à 14,4
	20	

GS CONFORT BREAK

12/1971 → 7/1972

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 15'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

OPTION : BV 3 RAPPORT ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	850 à 900 tr/ mn

OPTION : LUNETTE ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1150	13	14
	2550	31	14
	4500	35	14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10 612

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° $^{+4°}_{0}$
	1800	30° $^{+3°}_{-7°}$
	4000	39° ± 2°
	5500	45° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	900 à 950 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

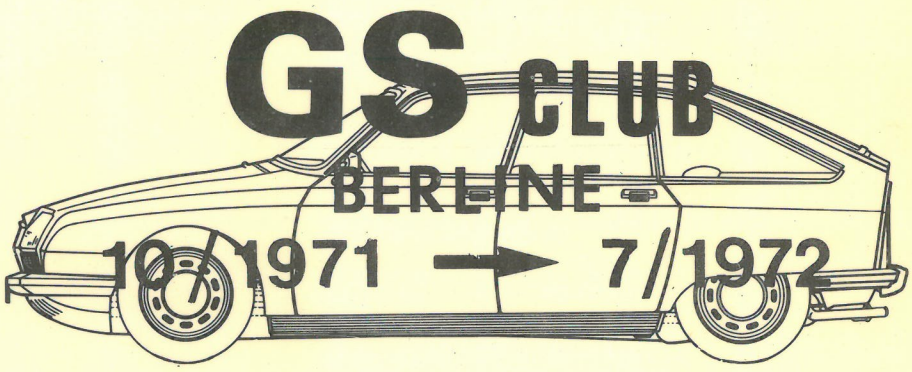
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2550	31	14
	4500	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 15'
1° 15' $^{+1° 25'}_{-1° 15'}$	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE - SUEDE

ALLUMAGE

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage statique correct et capsule débranchée*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	$10° {}^{+4°}_{0}$
	1800	29° ± 4°
	4000	39° ± 2°
	4800	42° ± 2°

CARBURATION

BV 4 rapports

Ralenti	$900 {}^{+50}_{0}$ tr/mn

BV 3 rapports et convertisseur

Ralenti	$850 {}^{+50}_{0}$ tr/mn

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO_2	10 % mini

OPTION : BV 3 RAPPORT ET CONVERTISSEUR

CARBURATION

Ralenti	850 à 900 tr/mn

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/012

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)

tr/mn moteur	Avance moteur
1000	10° + 4° − 0°
1800	30° + 3° − 7°
4000	39° ± 2°
5500	45° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 à 950 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

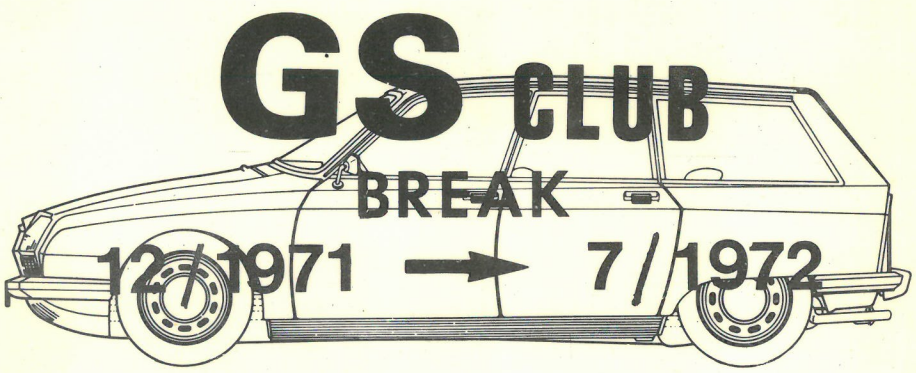
Tension-Batterie	12 Volt
Tenion-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
1150	13	14
2550	31	14
4500	35	14

Contrôle Régulateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
2800	8	13,8 à 14,4
	20	



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 15'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE - SUEDE

ALLUMAGE

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage statique correct et capsule débranchée*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	$10° \begin{smallmatrix} +4° \\ 0 \end{smallmatrix}$
	1800	29° ± 4°
	4000	39° ± 2°
	4800	42° ± 2°

CARBURATION

BV 4 rapports

Ralenti	$900 \begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn

BV 3 rapports et convertisseur

Ralenti	$850 \begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO_2	10 % mini

OPTION : BV 3 RAPPORT ET CONVERTISSEUR

CARBURATION

Ralenti	850 à 900 tr/mn

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 10/612

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)

tr/mn moteur	Avance moteur
1000	10° + 4° 0°
1800	30° + 3° − 7°
4000	39° ± 2°
5500	45° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 à 950 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

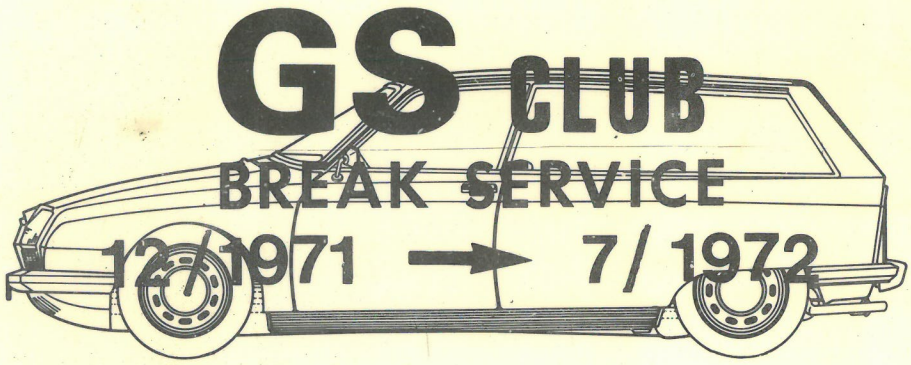
Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
1150	13	14
2550	31	14
4500	35	14

Contrôle Régulateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
2800	8	13,8 à 14,4
	20	



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	2,1 bars
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	0 ± 4 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 15'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE - SUEDE

ALLUMAGE

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage statique correct et capsule débranchée*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	$10° \begin{smallmatrix}+4°\\0\end{smallmatrix}$
	1800	29° ± 4°
	4000	39° ± 2°
	4800	42° ± 2°

CARBURATION

BV 4 rapports

Ralenti	$900 \begin{smallmatrix}+50\\0\end{smallmatrix}$ tr/mn

BV 3 rapports et convertisseur

Ralenti	$850 \begin{smallmatrix}+50\\0\end{smallmatrix}$ tr/mn

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO_2	10 % mini

OPTION : BV 3 RAPPORT ET CONVERTISSEUR

CARBURATION

Ralenti	850 à 900 tr/mn

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR Type G 12/612 (embrayage normal) Type G 12/611 (convertisseur)

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° + 4° 0°
	1800	29° + 4° − 5°
	3100	36° ± 2°
	4000	36° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 + 50 0 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

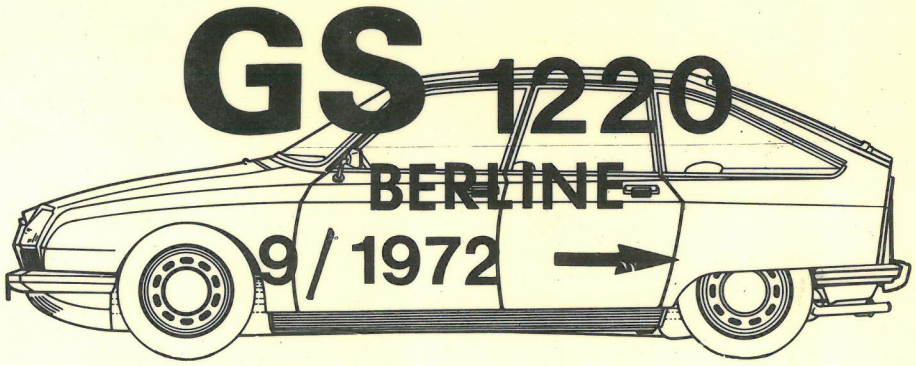
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' + 1° 25° − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

VEHICULE A 3 RAPPORTS ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	900^{+50}_{0} tr/mn

OPTION : LUNETTES ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 11 R1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR Type G 12/612 (embrayage normal) Type G 12/611 (convertisseur)

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° + 4° 0°
	1800	29° + 4° − 5°
	3100	36° ± 2°
	4000	36° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 + 50 0 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

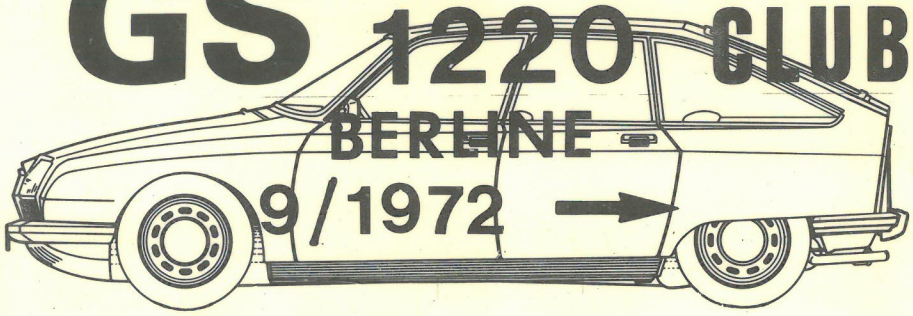
Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 11 R1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

GS 1220 CLUB

BERLINE 9/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' + 1° 25' − 1° 15'	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

VEHICULES A BV 3 RAPPORTS ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	900^{+50}_{0} tr/mn

VEHICULES EQUIPES D'UN ALTERNATEUR DUCELLIER 7562 A

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR Type G 12/612 (embrayage normal) Type G 12/611 (convertisseur)

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° $^{+4°}_{0°}$
	1800	29° $^{+4°}_{-5°}$
	3100	36° ± 2°
	4000	36° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 $^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

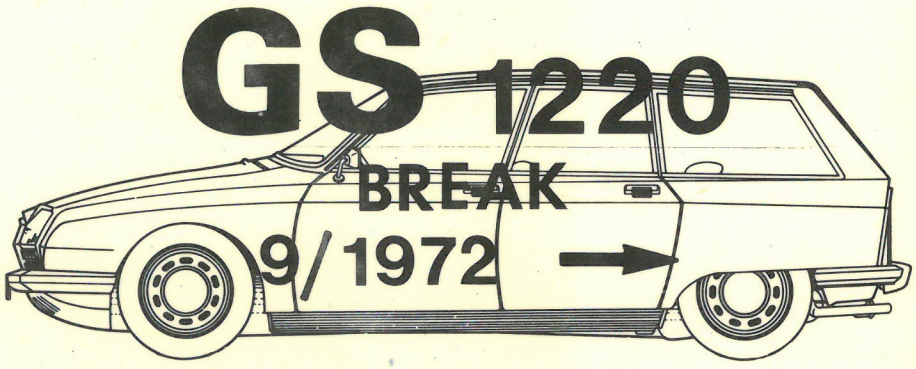
Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' $^{+1° 25'}_{-1° 15'}$	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

VEHICULE A 3 RAPPORTS ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	900^{+50}_{0} tr/mn

OPTION : LUNETTES ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 11 R 1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEU Type G 12/612 (embrayage normal) Type G 12/611 (convertisseur)

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° $^{+4°}_{0}$
	1800	29° $^{+4°}_{-5°}$
	3100	36° ± 2°
	4000	36° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	900 $^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

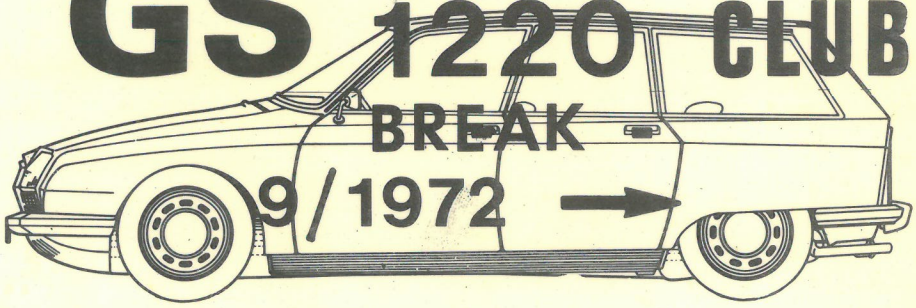
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 11 R 1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

GS 1220 CLUB BREAK 9/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' $^{+1° 25'}_{-1° 15'}$	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

VEHICULES A BV 3 RAPPORTS ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	900^{+50}_{0} tr/mn

VEHICULES EQUIPES D'UN ALTERNATEUR DUCELLIER 7562 A

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR Type G 12 612 (embrayage normal)
Type G 12 611 (convertisseur)

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° $^{+4°}_{0}$
	1800	29° $^{+4°}_{-5°}$
	3100	36° ± 2°
	4000	36° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 $^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1100	6	14
	2400	22	14
	4600	28	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

GS 1220
BREAK SERVICE Tolé
9/1972 →

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	2,1 bars
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' $^{+1° 25'}_{-1° 15'}$	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

VEHICULE A 3 RAPPORTS ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	900^{+50}_{0} tr/mn

OPTION : LUNETTES ARRIERE CHAUFFANTE

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 11 R 1	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1150	13	14
	2250	31	14
	4500	35	14

Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	8	13,8 à 14,4
		20	

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR Type G 12/612 (embrayage normal) Type G 12/611 (convertisseur)

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 33°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage statique correct et capsule débranchée)

tr/mn moteur	Avance moteur
1000	10° $^{+4°}_{0}$
1800	29° $^{+4°}_{-5°}$
3100	36° ± 2°
4000	36° ± 2°

Angle de fermeture de come	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	900 $^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	250 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1000 maxi

Garde d'embrayage	15 à 20 mm (à la pédale)

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

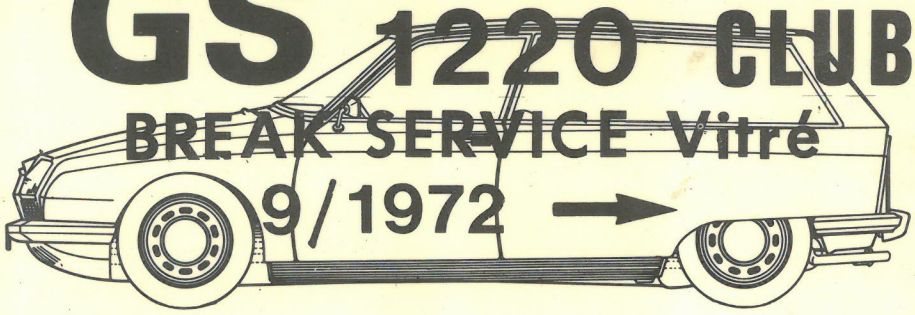
Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 11 R 1

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
1150	13	14
2250	31	14
4500	35	14

Contrôle Régulateur

tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
2800	8	13,8 à 14,4
	20	

GS 1220 CLUB
BREAK SERVICE Vitré
9/1972 →



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	2,1 bars
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1°15' $^{+1°25'}_{-1°15'}$	Chasse	

G

un nouveau service CITROEN

VEHICULES A BV 3 RAPPORTS ET CONVERTISSEUR

CARBURATION	
Ralenti	900^{+50}_{0} tr/mn

VEHICULES EQUIPES D'UN ALTERNATEUR DUCELLIER 7562 A

CIRCUIT ELECTRIQUE			
Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 A	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

- Dépollution en cycle
- 2 à 3% de CO

- 2000 T réglage des trous de progression par la vis de by pass, en dessus de la vis de richesse.
- CO maxi 2% et refaire réglage ralenti

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type G 13/625

ALLUMAGE

Calage statique	10° avant PMH
Contrôle dynamique	à 2500 tr/mn moteur = 24°
Capsule à dépression débranchée	

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage statique correct et capsule débranchée*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	$10° {}^{+3°}_{0°}$
	1700	22° ± 2°
	3000	26° ± 2°
	5000	33° ± 2°

Angle de fermeture de came	57° ± 2°
Rapport DWELL	63 % ± 3 %
Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	$850 {}^{+50}_{0}$ tr/mn
Pression d'essence à débit nul	280 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	1 à 2,5 %
CO^2	10 % mini
HP (PPM)	1000 maxi

MECANIQUE

Garde d'embrayage	15 à 20 mm (*à la pédale*)
Serrage culasse (*à froid*)	2 à 2,5 da Nm
Culbuteurs (*jeu pratique à froid*)	ADM. et ECH 0,20 à 0,25 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volts
Tension-Démarrage	9 Volts mini

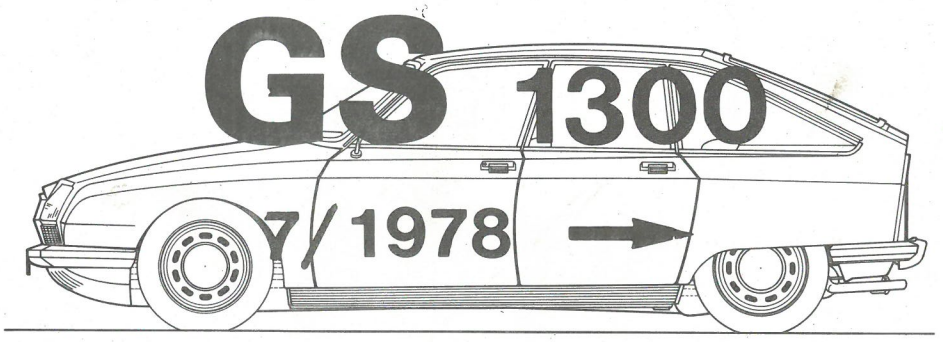
Contrôle Alternateur DUCELLIER 7562 PARIS-RHONE A 12 MS SEV-Marchal 70 220 302	tr/mn moteur	I.Amp.	U Volt
	900	11	14
	1700	26	14
	4500	33	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2800	Toutes Intensités	13,6 à 14,2

1130 = 28CIC 4

1015 = 34PBIS

pression de pompe = maxi 200grs. = regulateur



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
1,8 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
189 ± 10 mm	Hauteur sous caisse	272 ± 10 mm
Pincement : 0 à 2 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
0° ± 1°	Carrossage	0° ± 40'
1° 15' $^{+1° 25'}_{-1° 15'}$	Chasse (*Contrôle à hauteur constante*)	

CITROËN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DV 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 12°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° à 6°
	1600	10° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	4800	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn

Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

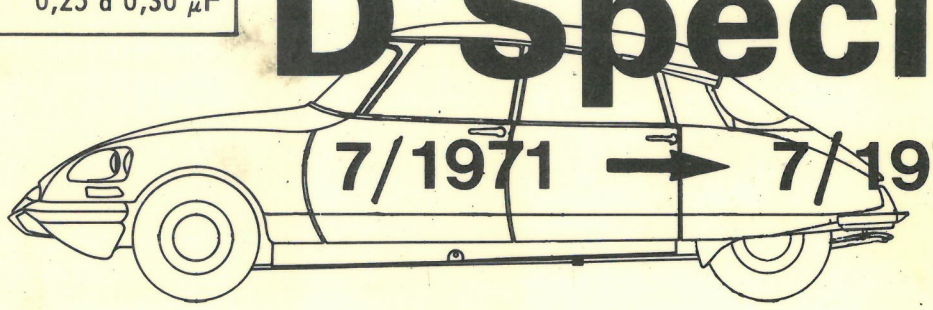
Tension-Batterie	12 Volt

Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

D Spécial



7/1971 → 7/1972

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,9 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	775 ± 25 tr/mn

Frein de ralenti	
Temps de retour de frein de ralenti de 2500 tr/mn à 1000 tr/mn	3 à 6 Sec.

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

EXPORT USA

ALLUMAGE	
Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur	
Calage dynamique *1° All = 1° Secteur*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 12°

Contrôle courbe avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	0°
	1700	11° $^{+1}_{-2}$
	4000	18° ± 1°
	5000	21° ± 1°

CARBURATION	
Ralenti	775 ± 25 tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,5 à 2 %

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DY 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 14°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 9°
	1600	13° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	5400	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn

Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

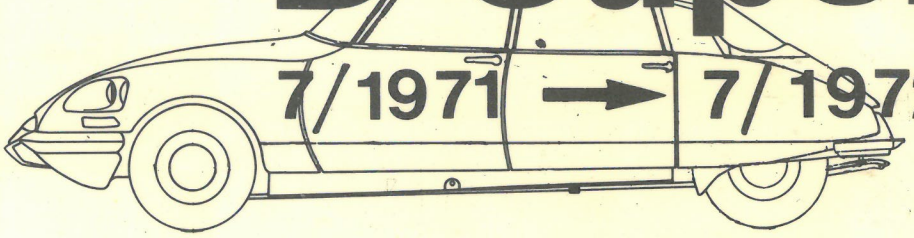
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

D Super



7/1971 → 7/1972

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,9 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	650 ± 25 tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE			
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2 300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DY 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 14°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 9°
	1600	13° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	5400	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

ANTIPOLLUTION

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

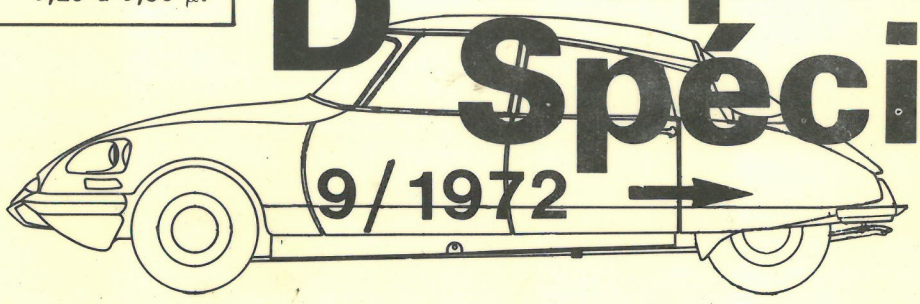
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

D Super Spécial



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/ mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/ mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 8° 30
	1000	8° ± 1°
	4000	13° 30 ± 1°
	5200	15° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/ mn
Pression essence à débit nul	260 à 310 g/ cm²

ANTIPOLLUTION

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

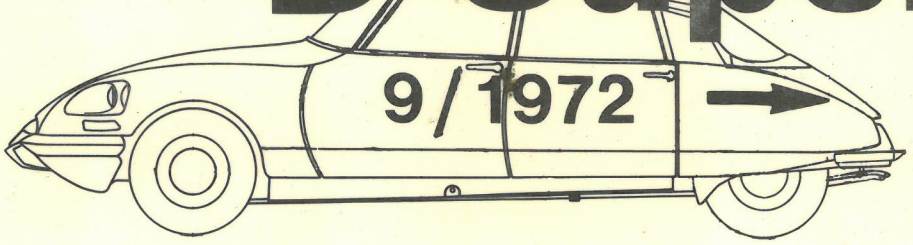
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

D Super 5



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DY 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 14°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 9°
	1600	13° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	5400	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Garantie de débrayage	2 tours

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Vitesse de démarrage	750 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 ± 25 tr/mn

Pression d'essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

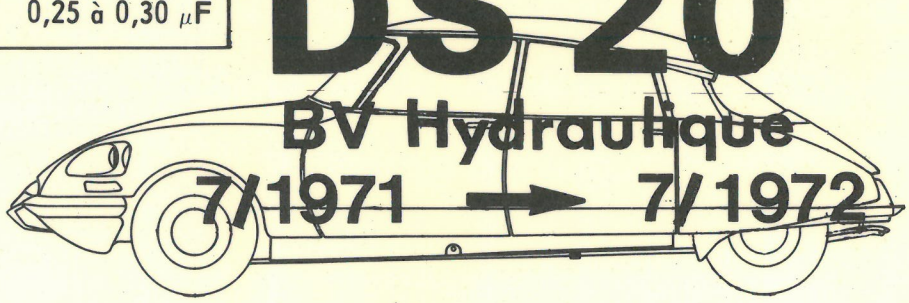
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 20

BV Hydraulique

7/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
1,9 bar	Pression pneumatiques	1,9 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 ± 25 tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1000	17,5	14
	2230	43	14

	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Régulateur	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DY 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 14°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 9°
	1600	13° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	5400	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Garantie de débrayage	2 tours

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Vitesse de démarrage	800 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 ± 25 tr/mn

Pression d'essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

ANTIPOLLUTION

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

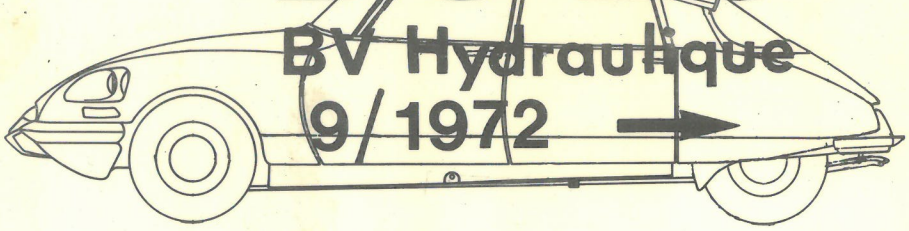
Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 20

BV Hydraulique 9/1972 →



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DY 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 14°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 9°
	1600	13° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	5400	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn

Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

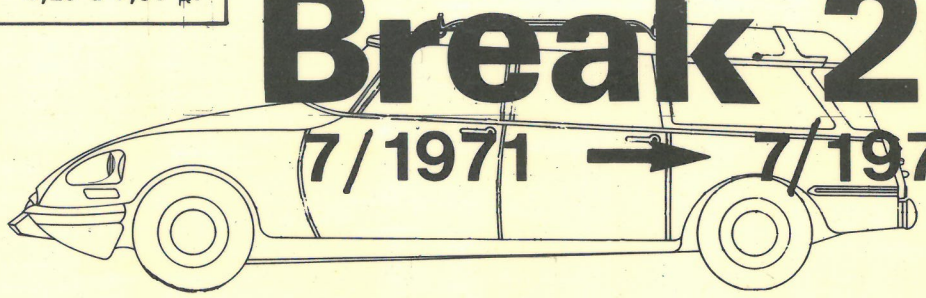
Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

Break 20

7/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2,2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	350 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	825 ± 25 tr/ mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,6 à 3,8 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1000	17,5	14
	2230	43	14

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Régulateur	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DY 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 14°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 9°
	1600	13° ± 2°
	4000	18° ± 1°
	5400	20° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

ANTIPOLLUTION

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

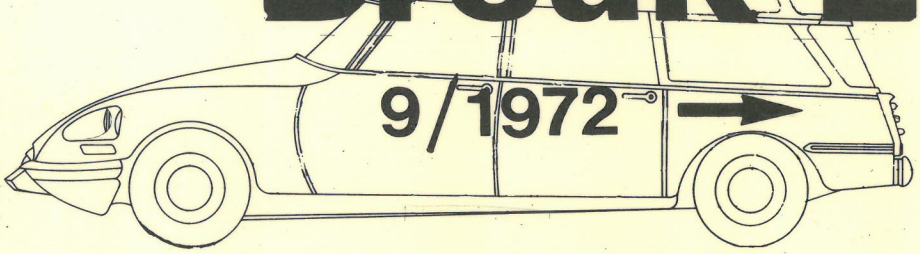
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

Break 20



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	1,9 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	350 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 8° 30
	1000	8° ± 1°
	4000	13° 30 ± 1°
	5200	15° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Garantie de débrayage	2 tours

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Vitesse de démarrage	750 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 ± 25 tr/mn

Pression d'essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 21

BV Hydraulique

7/1971 → 7/1972

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	650 ± 25 tr/ mn
Ralenti accéléré	900 ± 25 tr/ mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

EXPORT USA

ALLUMAGE
Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur* *= 1° All.*	à 2000 tr/ mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/ mn moteur	Avance Secteur
	1000	0°
	1600	9° $^{+1}_{-2}$
	4000	13° 30 ± 1°
	5000	15° 30 ± 1°

CARBURATION	
Ralenti	750 ± 25 tr/ mn
Vitesse de démarrage	900 $^{+50}_{0}$ tr/ mn
Ralenti accéléré	1000 $^{+50}_{0}$ tr/ mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1 à 1,2 %

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE			
Contrôle Alternateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH = repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 1800 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° 30 ± 1°
	1600	9° 30 ± 1°
	2000	12° 30 ± 1°
	4000	14° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	50° ± 3°
Rapport DWELL	56 % ± 3 %
Condensateur	0,15 à 0,25 μ F

CARBURATION

Ralenti	750 ± 25 tr/mn
Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar
Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

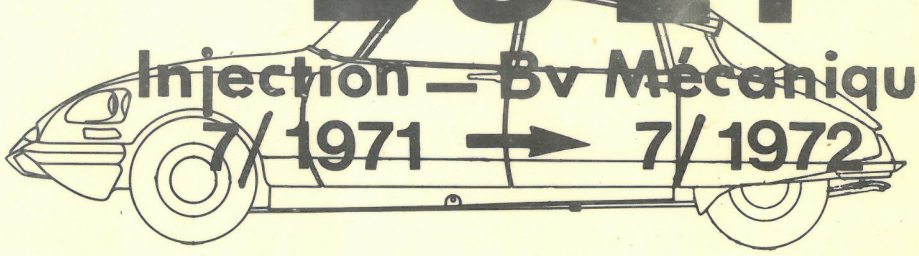
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 21

Injection — Bv Mécanique

7/1971 → 7/1972



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	1,8 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	355 $^{+10}_{-0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15'	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	750 ± 25 tr/ mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE			
Contrôle Alternateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 8° 30
	1000	8° ± 1°
	4000	13° 30 ± 1°
	5200	15° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn

Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

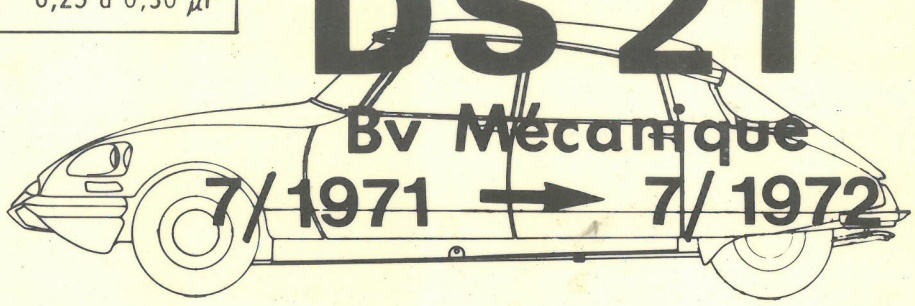
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 21

Bv Mécanique

7/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	650 à 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 à 25 tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

EXPORT USA

ALLUMAGE	
Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur	
Calage dynamique *1° All. = 1° secteur*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	0°
	1600	9° $^{+1}_{-2}$
	4000	13° 30 ± 1°
	5000	15° 30 ± 1°

CARBURATION	
Ralenti	750 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	1000 $^{+50}_{-0}$ tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1 à 1,2 %

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE			
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/ mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance sur allumeur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/ mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 8° 30
	1000	8° ± 1°
	4000	13° 30 ± 1°
	5200	15° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	825 ± 25 tr/ mn

Pression d'essence à débit nul	260 à 310 g/ cm 2

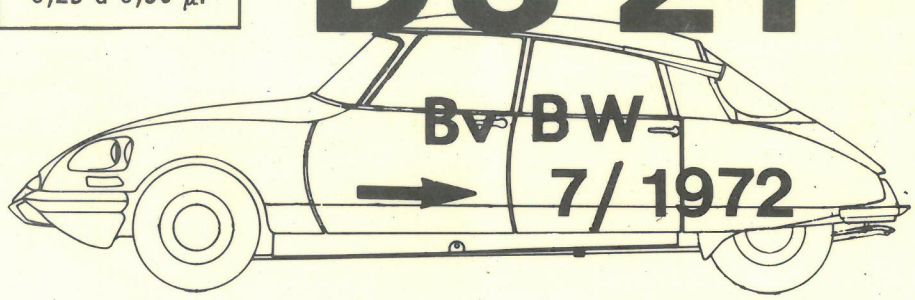
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension - Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	960	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 21



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G = 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	825 ± 25 tr/ mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,6 à 3,8 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1000	17,5	14
	2230	43	14

	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
Contrôle Régulateur	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 1800 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° 30 ± 1°
	1600	9° 30 ± 1°
	2000	12° 30 ± 1°
	4000	14° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	50° ± 3°
Rapport DWELL	56 % ± 3 %
Condensateur	0,15 à 0,25 μ F

CARBURATION

Garantie de débrayage	1 tour 1/4
Ralenti	750 ± 25 tr/mn
Vitesse de démarrage	850 $^{0}_{-25}$ tr/mn
Ralenti accéléré	Supérieur de 50 à 80 tr/mn à la vitesse démarrage
Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension batterie	12 Volt
Tension démarrage	9 Volt mini

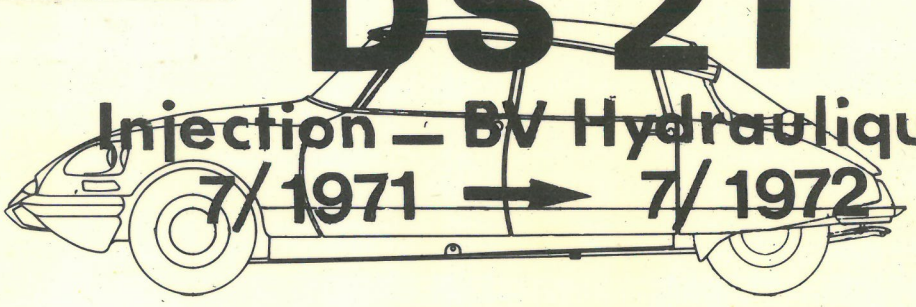
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 21

Injection — BV Hydraulique

7/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	1,8 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	355 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTI-POLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION

Ralenti	750 ± 25 tr/ mn
Ralenti accéléré	1000 ± 25 tr/ mn

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % Mini
HC (PPM)	1400 Maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE

	tr/ mn moteur	1 Amp.	U Volt
Contrôle Alternateur	1000	17,5	14
	2230	43	14

	tr/ mn moteur	1 Amp.	U Volt
Contrôle Régulateur	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 3

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH = repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 1800 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° 30 ± 1°
	1600	9° 30 ± 1°
	2000	12° 30 ± 1°
	4000	14° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	50° ± 3°

Rapport DWELL	56 % ± 3 %

Condensateur	0,15 à 0,25 µF

CARBURATION

Ralenti	975 ± 25 tr/mn

Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt

Tension-Démarrage	9 Volt mini

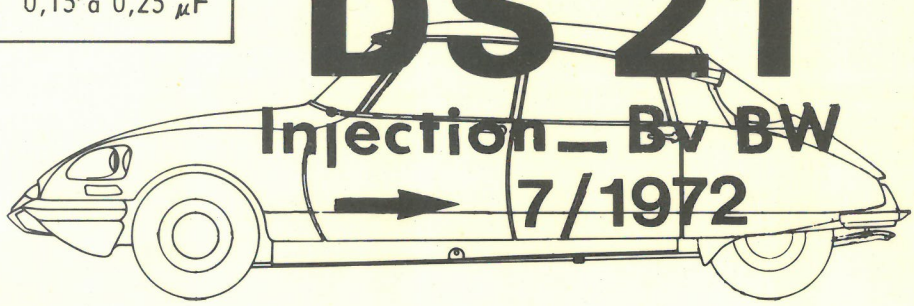
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 21

Injection _ Bv BW

→ 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	1,8 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	355 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION	
Ralenti	825 ± 25 tr/ mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE			
Contrôle Alternateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/ mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 4

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11° 30'

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1200	4°30 à 8°
	1700	10°30 $^{+1}_{-2}$
	4000	17°30 ± 1°
	4800	20° ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,6 %
CO^2	8 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

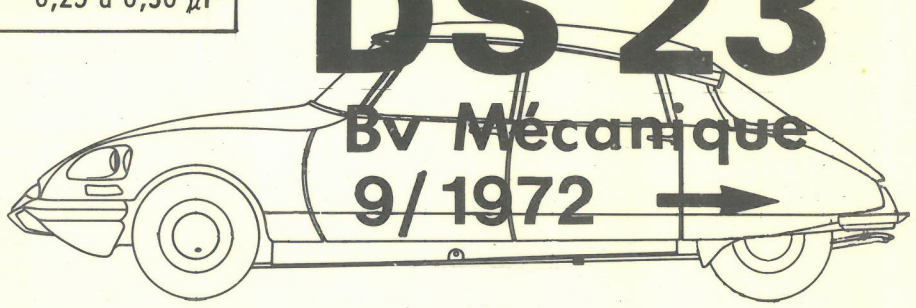
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 23



Bv Mécanique
9/1972 →

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

VEHICULES « ITALIE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	185 HR 15 XAS	2,1 bars
AR	185 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 5

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 1800 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° 30 ± 1°
	1600	9° 30 ± 1°
	2000	12° 30 ± 1°
	4000	14° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	50° ± 3°
Rapport DWELL	56 % ± 3 %
Condensateur	0,15 à 0,25 μ F

CARBURATION

Garantie de débrayage	1 tour 1/4
Ralenti	750 ± 25 tr/mn
Vitesse de démarrage	950 $^{0}_{-25}$ tr/mn
Ralenti accéléré	Supérieur de 50 à 80 tr/mn à la vitesse démarrage
Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,6 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension batterie	12 Volt
Tension démarrage	9 Volt mini

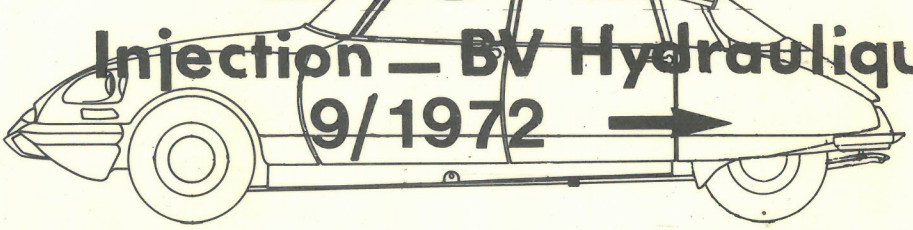
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 23

Injection — BV Hydraulique

9/1972 →



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2,1 bars	Pression pneumatiques	1,8 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	355 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15° maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 4

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11° 30'

Contrôle courbe d'avance sur allumeur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1200	4° 30 à 8°
	1700	10° 30 $^{+1}_{-2}$
	4000	17° 30 ± 1°
	4800	20° ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μF

CARBURATION

Ralenti	Position « P » 825 ± 25 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	260 à 310 g/cm ^{2}

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,6 %
CO^2	8 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

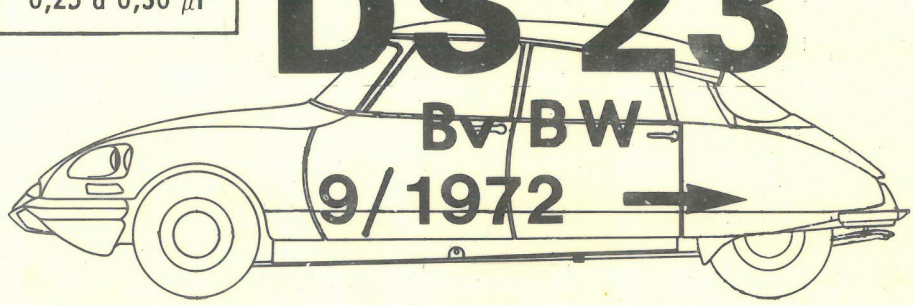
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 23

Bv BW

9/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

VEHICULES « ITALIE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	185 HR 15 XAS	2,1 bars
AR	185 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 5

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH = repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 1800 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° 30 ± 1°
	1600	9° 30 ± 1°
	2000	12° 30 ± 1°
	4000	14° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	50° ± 3°
Rapport DWELL	56 % ± 3 %
Condensateur	0,15 à 0,25 μ F

CARBURATION

Ralenti	750 ± 25 tr/mn
Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,6 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

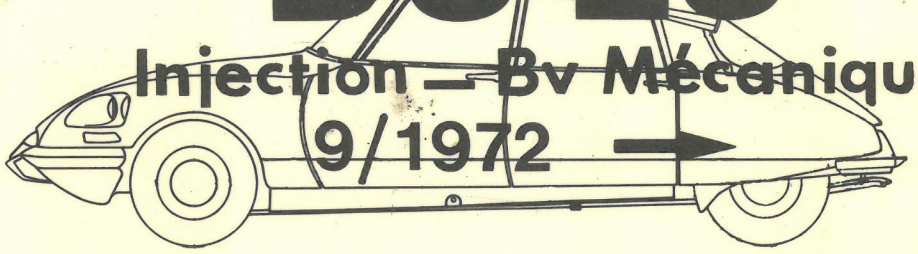
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 23

Injection — Bv Mécanique

9/1972 →



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
2,1 bars	Pression pneumatiques	1,8 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	355 $^{+10}_{-0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15'	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 4

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11° 30'

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1200	4° 30 à 8°
	1700	10° 30 $^{+1}_{-2}$
	4000	17° 30 ± 1°
	4800	20° ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Garantie de débrayage	2 tours

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Vitesse de démarrage	800 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 ± 25 tr/mn

Pression d'essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,6 %
CO^2	8 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

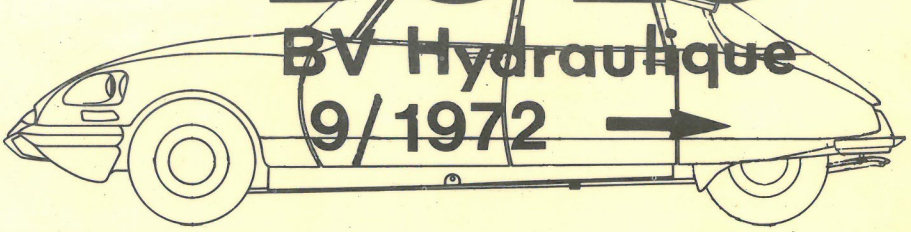
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 23

BV Hydraulique

9/1972 →



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	335 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

VEHICULES « ANGLETERRE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	180 HR 15 XAS	2 bars
AR	180 HR 15 XAS	1,8 bar

VEHICULES « ITALIE »

Monte pneumatiques		Pression de gonflage
AV	185 HR 15 XAS	2,1 bars
AR	185 HR 15 XAS	1,8 bar

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 5

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 1800 tr mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 11°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	5° 30 ± 1°
	1600	9° 30 ± 1°
	2000	12° 30 ± 1°
	4000	14° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	50° ± 3°

Rapport DWELL	56 % ± 3 %

Condensateur	0,15 à 0,25 µF

CARBURATION

Ralenti	Position « P » 825 ± 25 tr/mn

Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar

ANTIPOLLUTION

CO	2 à 3,6 %
CO_2	10 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt

Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

DS 23

Injection _ Bv BW

9/1972 →

AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2,1 bars	Pression pneumatiques	1,8 bar
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	355 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	800	5° à 8° 30
	1000	8° ± 1°
	4000	13° 30 ± 1°
	5200	15° 30 ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	750 ± 25 tr/mn

Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

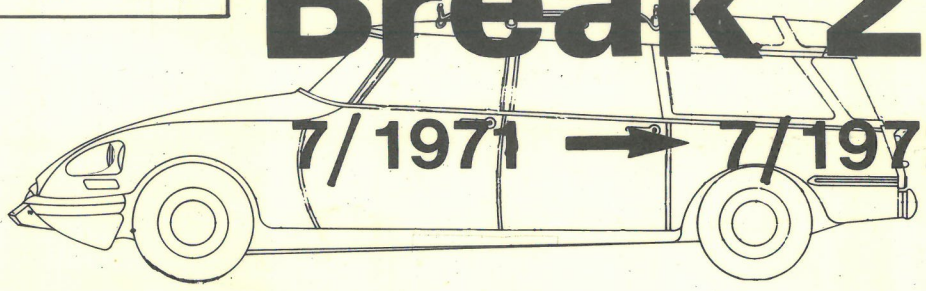
Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	940	16	14
	2060	35	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

Break 21

7/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2,2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	350 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE

CARBURATION

Ralenti	650 à 25 tr/mn
Ralenti accéléré	900 à 25 tr/mn

ANTIPOLLUTION

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8,7 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

EXPORT USA

ALLUMAGE

Pige = PMH
Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° All. = 1° secteur*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur = 10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1000	0°
	1600	9° $^{+1}_{-2}$
	4000	13° 30 ± 1°
	5000	15° 30 ± 1°

CARBURATION

Ralenti	750 ± 25 tr/mn
Ralenti accéléré	1000 $^{+50}_{-0}$ tr/mn

ANTIPOLLUTION

CO	1 à 1,2 %

OPTION CLIMATISEUR

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type DX 2

ALLUMAGE

Pige = PMH Au PMH : repère poulie = 0 secteur

Calage dynamique *1° secteur = 1° All.*	à 2000 tr/mn moteur Repère poulie face à trait jaune secteur 11° 30'

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance Secteur
	1200	4° 30 à 8°
	1700	10° 30 $^{+1}_{-2}$
	4000	17° 30 ± 1°
	4800	20° ± 1°

Angle de fermeture de came	Ducellier	57° ± 2°
	SEV-Marchal	59° ± 2°

Rapport DWELL	Ducellier	63 % ± 3 %
	SEV-Marchal	65 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 µF

CARBURATION

Ralenti	650 ± 25 tr/mn
Pression essence à débit nul	260 à 310 g/cm²

ANTIPOLLUTION

CO	1,8 à 3,6 %
CO^2	8 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

Garde d'embrayage	1,6 à 2,4 mm

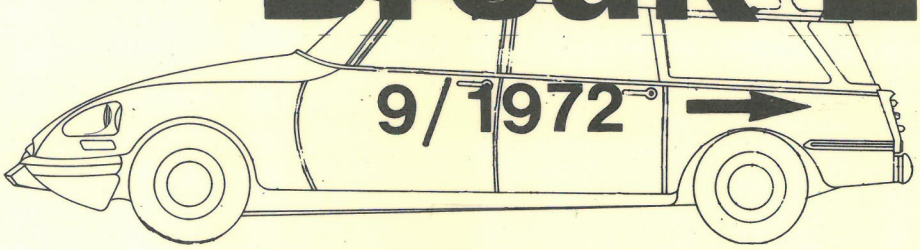
CIRCUIT ELECTRIQUE.

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1000	17,5	14
	2230	43	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2300	8	13,4 à 14,4
		20	13 à 14

Break 23



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2 bars	Pression pneumatiques	2,2 bars
235 ± 3 mm	Hauteur sous caisse	350 $^{+10}_{0}$ mm
Pincement : 2 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 0 à 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	0° à 0° 15'
1° 30' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type M 20/616

ALLUMAGE

Calage dynamique	10° ± 1° à 850-900 tr/mn
Avance initiale	10° avant PMH

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10°
	1600	17° ± 3°
	4000	29° ± 2°
	5500	34° ± 2°

Angle de fermeture de came	55° ± 2°30'
Rapport DWELL	61 % ± 3 %
Condensateur	0,27 à 0,33 µF

CARBURATION

Ralenti moteur	850 à 900 tr/mn
Ralenti accéléré	Climatiseur enclenché 850 à 900 tr/mn
Pression d'essence à débit nul	325 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	1,5 à 2,5 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 maxi

MECANIQUE

Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm (à la butée)
Culbuteurs (Jeu pratique à froid)	ADM. : 0,15 mm
	ECH. : 0,20 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension batterie	12 Volts
Tension démarrage	9 Volts mini

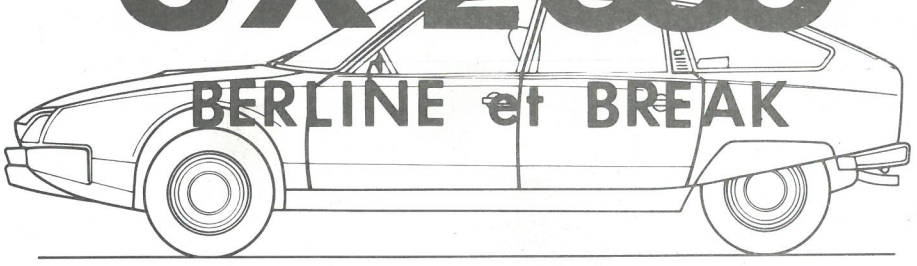
Contrôle alternateur DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 510-2	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	33	14
	1510	46	14
	2750	51	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2750	Toutes intensités	13 à 14,2

Serrage culasse (à froid)	6 à 6,5 daNm

CX 2000

BERLINE et BREAK



GEOMETRIE

AVANT

185 × 14	Berline	Break
Dir. méc.	2	2
Dir. ass.	1,9	1,9

Pression pneumatiques	
Hauteur sous caisse	165 ± 5 mm
Parallélisme	Pincement : 1 à 4 mm
Carrossage	0° + 13' − 29'
Chasse (Contrôle à hauteur constante)	− 0°25' à − 1°15' Différence entre D et G : 25' environ

ARRIERE

185 × 14	Berline	Break
Dir. mec.	2,1	2,2
Dir. ass.	2,1	2,1

Berline : 215 ± 5 Break : 228 ± 5
Pincement : 1 à 4 mm
0° + 0' − 24'

CITROËN

EPURE DE DIRECTION

I. VARIATION DE PARALLELISME A OBTENIR **ROUE PAR ROUE**

A POSITION « BASSE » ← DE POSITION « NORMALE ROUTE »	→ A POSITION « HAUTE »
0 à 1 mm d'ouverture	0 à 1 mm de pincement

II. EN FONCTION DES RESULTATS OBTENUS EN I, DEPLACER VERTICALEMENT LA TRAVERSE DE DIRECTION.

		Position « haute » *(Véhicule)*	Position « basse » *(Véhicule)*
Sens de déplacement ↗	Vers le HAUT	OUVERTURE	PINCEMENT
Sens de déplacement ↘	Vers le BAS	PINCEMENT	OUVERTURE

ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation à la roue de 0,8 mm.

TOUTES OPTIONS ou SERIE 7/1975 ⟶

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 14 R 3 MOTOROLA 510-4 SEV 71 333 102	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	45	14
	1510	62	14
	2750	70	14
	3670	72	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2750	Toutes intensités	13 à 14,2

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type M 23/623/

ALLUMAGE

Calage dynamique	10° ± 1° Moteur au ralenti
(Capsule à dépression débranchée)	

Avance initiale	10° avant PMH

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	10° ± 1°
	2000	17° ± 2°
	3700	32° ± 2°
	5500	32° ± 2°

Angle de fermeture de came	55° ± 2°30'
Rapport DWELL	61 % ± 3 %

Condensateur	0,27 à 0,33 µF

Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm (à la butée)

CARBURATION

Ralenti moteur	850 à 900 tr/mn	
Ralenti accéléré	Climatiseur enclenché	
	avec courroies trapézoïdales 850 à 900 tr/mn	avec courroie crantée 1000 à 1050 tr/mn
	BV. convertisseur : 1ère engagée : 700 à 750 tr/mn	
	Climatiseur + Convertisseur 1ère engagée : 700 à 750 tr/mn	

Pression d'essence à débit nul	325 mb maxi

ANTIPOLLUTION

CO	1,5 à 2,5 %
CO^2	9 % mini
HC (PPM)	1400 mini

MECANIQUE

Serrage culasse (à froid)	6 à 6,5 daNm

Culbuteurs (Jeu pratique à froid)	ADM. : 0,15 mm	
	ECH. : 0,20 mm	

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension batterie	12 Volts
Tension démarrage	9 Volts mini

Contrôle alternateur PARIS-RHONE A 14 R 3 MOTOROLA 510-4 SEV 71 333 102	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	900	45	14
	1510	62	14
	2750	70	14
	3670	72	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2750	Toutes intensités	13 à 14,2

BV convertisseur Ecartement des contacts d'embrayage	
Axe 1ère M-AR	1,3 ± 0,2 mm
Axe 2e - 3e	0,5 à 0,8 mm

CX 2400

BERLINE et BREAK

AVANT

185 × 14	Berline	Break
Dir. méc.	1,9	2,1
Dir. ass.	1,9	2

165 ± 5 mm	Hauteur sous caisse
Pincement : 1 à 4 mm	Parallélisme
0° + 13' − 29'	Carrossage
−0° 25' à −1° 15' Différence entre D et G : 25' environ	Chasse (Contrôle à hauteur constante)

GEOMETRIE

Pression pneumatiques	

ARRIERE

Dir. mec. : 2,2 bars	
Dir. ass. : 2,1 bars	
Berline : 215 ± 5	Break : 228 ± 5
Pincement : 1 à 4 mm	
0° + 0' − 24'	

CITROËN

EPURE DE DIRECTION

I VARIATION DE PARALLELISME A OBTENIR **ROUE PAR ROUE**

A POSITION « BASSE » ← DE POSITION « NORMALE ROUTE »	→ A POSITION « HAUTE »
0 à 1 mm d'ouverture	0 à 1 mm de pincement

II. EN FONCTION DES RESULTATS OBTENUS EN I, DEPLACER VERTICALEMENT LA TRAVERSE DE DIRECTION.

		Position « haute » *(Véhicule)*	Position « basse » *(Véhicule)*
Sens de déplacement ↗	Vers le HAUT	OUVERTURE	PINCEMENT
Sens de déplacement ↘	Vers le BAS	PINCEMENT	OUVERTURE

ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation à la roue de 0,8 mm.

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type M 23/622

ALLUMAGE

Calage dynamique	25° ± 1° à 2500 tr/mn
(Capsule à dépression débranchée)	

Avance initiale	10°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	900	10° ± 1°
	1600	18° ± 1°
	2000	25° ± 1°

Entrefer du capteur électromagnétique	0,3 à 0,5 mm

Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm (à la butée)

CARBURATION

Ralenti moteur	850 à 900 tr/mn
Ralenti accéléré (Climatiseur enclenché)	1000 à 1050 tr/mn

Pression d'essence aux injecteurs	
	2 bars Régulateur de pression branché au collecteur
	2,5 bars Régulateur de pression débranché au collecteur

ANTIPOLLUTION

CO	4,5 % maxi
(Teneur CO : valeur corrigé)	

MECANIQUE

Serrage culasse (à froid)	6 à 6,5 daNm
Culbuteurs (Jeu pratique à froid)	ADM. : 0,15 mm
	ECH. : 0,20 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

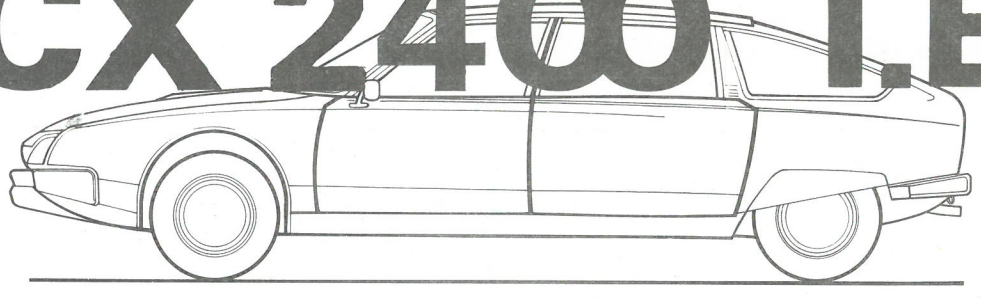
Tension batterie	12 Volts
Tension démarrage	9 Volts mini

Contrôle alternateur PARIS-RHONE A 14 R 11 sauf B.V. 5 vitesses	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1375	69	14
	2750	78	14
	3670	80	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2750	Toutes intensités	13 à 14,2

BV convertisseur Ecartements des contacts d'embrayage	
Axe 1ère M.AR	1,3 ± 0,2 mm
Axe 2e - 3e	0,5 à 0,8 mm

CX 2400 I.E.



GEOMETRIE

AVANT		ARRIERE
185 × 14 : 2,1 bars	Pression pneumatiques	185 × 14 : 2,2 bars
165 ± 5 mm	Hauteur sous caisse	218 ± 8 mm
Pincement : 1 à 4 mm	Parallélisme	Pincement : 1 à 4 mm
0° + 13' − 29'	Carrossage	0° + 0' − 24'
- 0° 25' à - 1° 15' Différence entre D et G : 25' environ	Chasse (Contrôle à hauteur constante)	

CITROËN

EPURE DE DIRECTION

I VARIATION DE PARALLELISME A OBTENIR **ROUE PAR ROUE**

A POSITION « BASSE » ← DE POSITION « NORMALE ROUTE »	→ A POSITION « HAUTE »
0 à 1 mm d'ouverture	0 à 1 mm de pincement

II. EN FONCTION DES RESULTATS OBTENUS EN I, DEPLACER VERTICALEMENT LA TRAVERSE DE DIRECTION.

		Position « haute » *(Véhicule)*	Position « basse » *(Véhicule)*
Sens de déplacement	Vers le HAUT	OUVERTURE	PINCEMENT
	Vers le BAS	PINCEMENT	OUVERTURE

ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation à la roue de 0,8 mm.

CONTROLE DE L'ALTERNATEUR SUR BOITE DE VITESSES A 5 RAPPORTS

CIRCUIT ELECTRIQUE

Contrôle Alternateur PARIS-RHONE A 14 R 22	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	750	40	14
	1510	69	14
	3020	78	14
	4025	80	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	3020	Toutes intensités	13 à 14,2

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type C 114/1

ALLUMAGE

Calage statique	PMH
Calage dynamique	à 2000 tr/mn moteur 29° ± 1°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	6° à 8°
	1600	24° ± 6°
	3200	32° ± 2°
	4600	35° ± 2°

Angle de fermeture de came	88° ± 4°
Rapport DWELL	73 % ± 3 %

Condensateur	0,25 à 0,30 μ F

CARBURATION

Ralenti	900 ± 100 tr/mn

Pression d'essence à débit nul	m bars maxi	U Volt
	165	12
	170	13
	174	14
	178	15
Consommation électrique de la pompe		3 Amp. maxi

Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm

CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

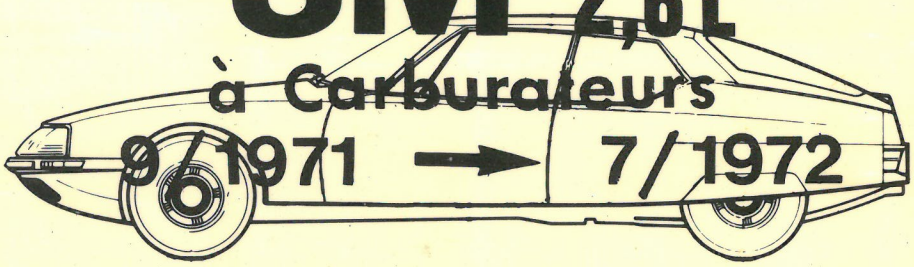
Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1060	26	14
	2350	60	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2250	8	13,4 à 14,2
		20	13 à 13,8

SM 2,6 L

à Carburateurs

9/1971 → 7/1972



AVANT	GEOMETRIE	ARRIÈRE
2,2 bars	Pression pneumatiques	2 bars
196 ± 5 mm	Hauteur sous caisse	355 ± 5 mm
0 ± 1 mm	Parallélisme	0 ± 2 mm
Différence entre D et G : 15' maxi	Carrossage	Différence entre D et G : 15' maxi
1° 42' ± 15'	Chasse	

un nouveau service CITROEN

Véhicules export USA - CANADA

ALLUMAGE	
Calage statique	PMH
Calage dynamique	à 2000 tr/mn moteur 27° ± 1°

Contrôle courbe d'avance allumeur (*Calage dynamique correct*)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	1°
	1800	26° + 2° - 4°
	3200	36° ± 2°
	4700	35° ± 2°

CARBURATION	
Ralenti	900 + 100 0 tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1,5 % maxi
CO_2	11 % mini
HC (PPM)	150 maxi Pompe branchée

ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE - SUEDE

CARBURATION	
Ralenti	850 ± 50 tr/mn

ANTIPOLLUTION	
CO	1 % à 1,5 %
CO_2	11 % mini
HC (PPM)	150 maxi Pompe branchée

CONTROLE ELECTRONIQUE

PLAQUE MOTEUR : Type C 114/03

ALLUMAGE

Calage statique	PMH
Calage dynamique capsule débranchée	à 2000 tr/mn moteur 21° ± 1°

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct et capsule debranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1200	9° à 12°
	1800	18° ± 2°
	2400	26° ± 2°
	4000	28° ± 2°

Angle de fermeture de came	88° ± 4°
Rapport DWELL	73 % ± 3 %
Condensateur	0,27 à 0,33 μ F

CARBURATION

Ralenti	925 ± 25 tr/mn
Pression d'essence	1,96 ± 0,04 bar

ANTIPOLLUTION

CO	2,5 % à 3,5 %
CO^2	10 % mini
HC (PPM)	400 maxi

Garde d'embrayage	1 à 1,5 mm

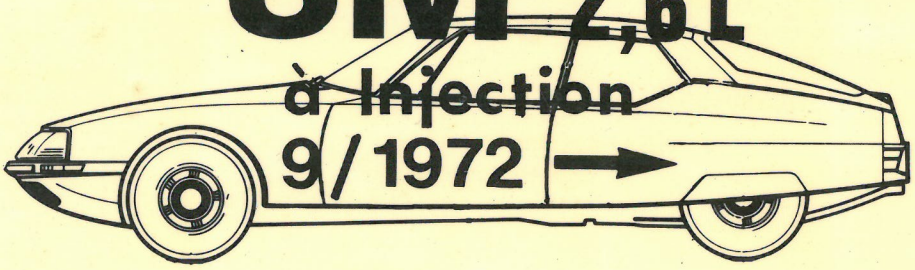
CIRCUIT ELECTRIQUE

Tension-Batterie	12 Volt
Tension-Démarrage	9 Volt mini

Contrôle Alternateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	1060	26	14
	2350	60	14

Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
	2250	8	13,4 à 14,2
		20	13 à 13,8

SM 2,6 L à Injection 9/1972 →



AVANT	GEOMETRIE	ARRIERE
2,3 bars	Pression pneumatiques	2,1 bars
196 ± 5 mm	Hauteur sous caisse	355 ± 5 mm
0 ± 1 mm Différence entre D et G : 15' maxi	Parallélisme	0 ± 2 mm Différence entre D et G : 15' maxi
1° 42' ± 15'	Carrossage Chasse	

un nouveau service CITROEN