

# CONTROLE ELECTRONIQUE

## ALLUMAGE

Calage statique **PMH**

Calage dynamique à 2000 tr/mn moteur  
 $29^{\circ} \pm 1^{\circ}$

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct)	tr/ mn moteur	Avance moteur
	1000	$6^{\circ}$ à $8^{\circ}$
	1600	$24^{\circ} \pm 6^{\circ}$
	3200	$32^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	4600	$35^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Angle de fermeture de came  $88^{\circ} \pm 4^{\circ}$

Rapport DWELL  $73\% \pm 3\%$

Condensateur  $0,25$  à  $0,30 \mu F$

## CARBURATION

Ralenti  $900 \pm 100$  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
		20	$13$ à $13,8$

# SM 2,6L

## à Carburateurs

9/1971 → 7/1972

### AVANT

2,2 bars

$196 \pm 5$  mm

$0 \pm 1$  mm

Différence entre D et G :  
15' maxi

$1^{\circ} 42' \pm 15'$

### GEOMETRIE

Pression pneumatiques

Hauteur sous caisse

Parallélisme

Carrossage

Chasse

### ARRIERE

2 bars

$355 \pm 5$  mm

$0 \pm 2$  mm

Différence entre D et G :  
15' maxi

un nouveau service CITROEN

Véhicules export USA - CANADA

ALLUMAGE

Calage statique	PMH
-----------------	-----

Calage dynamique	à 2000 tr/mn moteur $27^{\circ} \pm 1^{\circ}$
------------------	---

Contrôle courbe d'avance allumeur (Calage dynamique correct)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1000	$1^{\circ}$
	1800	$26^{\circ} + 2^{\circ}$ $- 4^{\circ}$
	3200	$36^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	4700	$35^{\circ} \pm 2^{\circ}$

CARBURATION

Ralenti	$900 + \begin{matrix} 100 \\ 0 \end{matrix}$ tr/mn
---------	--

ANTIPOLLUTION

CO	1,5 % maxi
CO <sup>2</sup>	11 % mini
HC (PPM)	150 maxi Pompe branchée

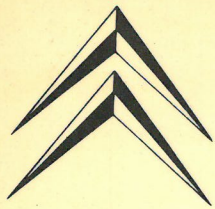
ANTIPOLLUTION ALLEMAGNE - SUEDE

CARBURATION

Ralenti	$850 \pm 50$ tr/mn
---------	--------------------

ANTIPOLLUTION

CO	1 % à 1,5 %
CO <sup>2</sup>	11 % mini
HC (PPM)	150 maxi Pompe branchée



# CONTROLE ELECTRONIQUE

## ALLUMAGE

Calage statique **PMH**

Calage dynamique à 2000 tr/mn moteur  
capsule débranchée  $21^{\circ} \pm 1^{\circ}$

Contrôle courbe d'avance allumeur sur moteur (Calage dynamique correct et capsule débranchée)	tr/mn moteur	Avance moteur
	1200	$9^{\circ}$ à $12^{\circ}$
	1800	$18^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	2400	$26^{\circ} \pm 2^{\circ}$
4000	$28^{\circ} \pm 2^{\circ}$	

Angle de fermeture de came  $88^{\circ} \pm 4^{\circ}$

Rapport DWELL  $73\% \pm 3\%$

Condensateur  $0,27$  à  $0,33 \mu F$

## CARBURATION

Ralenti  $925 \pm 25$  tr/mn

Pression d'essence  $1,96 \pm 0,04$  bar

## ANTIPOLLUTION

CO  $2,5\%$  à  $3,5\%$

CO<sub>2</sub> 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

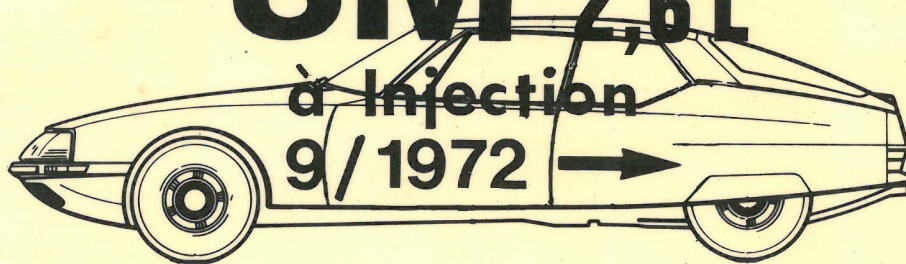
Contrôle Régulateur	tr/mn moteur	I Amp.	U Volt
			13,4 à 14,2
	2250	20	13 à 13,8

PLAQUE MOTEUR : Type C 114/03

# SM 2,6 L

## à Injection

### 9/1972 →



## AVANT

2,3 bars

$196 \pm 5$  mm

$0 \pm 1$  mm

Différence entre D et G :  
15' maxi

$1^{\circ} 42' \pm 15'$

## GEOMETRIE

Pression pneumatiques

Hauteur sous caisse

Parallélisme

Carrossage

Chasse

## ARRIERE

2,1 bars

$355 \pm 5$  mm

$0 \pm 2$  mm

Différence entre D et G :  
15' maxi

un nouveau service CITROËN

S