

**CITROËN**

---

**MEMENTO**

**TECHNIQUE**



ÉDITION 1947

## MEMENTO TECHNIQUE

## TABLE DES MATIÈRES

**Nota.** — Les véhicules sont désignés par le type indiqué sur la Carte Grise (désignation du Service des Mines).

1	<b>VOITURES.</b> — Types. — Dates approximatives de sortie. — Numéros de chassis.....	1
2	<b>CHASSIS.</b> — Numéros et types correspondants par années de sortie.....	2
3	<b>VOITURES.</b> — Types et symboles usine. — Appellations commerciales. — Caractéristiques des châssis. — Carrosserie. — Voies. — Dimensions hors tout. — Poids.....	3
4	<b>MOTEURS.</b> — Types et caractéristiques. — Bielles. — Vilebrequin. — Puissance effective. — Réglage pression d'huile.....	4
5	<b>CULASSES.</b> — N° PD. — Taux de compression. — Carburant. — Volume de la chambre. — Hauteur culasse. — Cylindrée unitaire.....	5
6	<b>SOUPAPES.</b> — N° P.D. — Angles et dimensions.....	6
7	<b>RESSORTS de SOUPAPES.</b> — Caractéristiques. — Dimensions et tarage.....	7
8	<b>RÉGLAGE</b> .....	8
	aux soupapes. — Levée des soupapes.....	
	<b>ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.</b> — DYNAMOS. — Avance initiale et courbe automatique. — S.....	9
	Régles.....	10
	Caractéristiques des ressorts. — Réglage des linguets.....	11
	S. — Démultiplication. — Rapport des vitesses.....	12
	de dents. — Interchangeabilités (Possibilités de montage). — Portée des roulements.....	13
	<b>ALIMENTATION TOTALE.</b> — VIS et PIGNONS de COMPTEURS. — Couple conique. —	14
	Caractéristiques. — Réglages. — (Carrossage, chasse, parallélisme, hauteurs sous coque pour.....	15
	Litre-cylindre. — Cylindre de roues. — Rapport des efforts. — Contenance liquide.....	16
	Caractéristiques. — Dimensions. — Flèche. — N° PD.....	17
	<b>BOUCHONS.</b> — Dimensions et contenances.....	18
	<b>ROULEMENTS NUS.</b> — TYPES de POMPES à CARBURANT.....	19
	.....	20

## ERRATA

## Page 14 B GONFLAGE DES PNEUS

TYPES	DIMENSIONS	AV	AR
7A.7B.7C	140 × 40	1.300	1.500
7A.7B.7C montagne	140 × 40	1.300	1.500
11A1 11BL 11B	150 × 40	1.300	1.500
7C avant 1939	155 × 400	1.200	1.400
7C économique	155 × 400	1.200	1.400
11BL	165 × 400	1.200	1.400
11B sauf familiale	165 × 400	1.300	1.500
15six	185 × 400	1.400	1.600
23.R	16 × 500	2.750	3.250

## Page 19 B

## CAPACITÉ MOTEUR APRÈS VIDANGE

45 U court et long	11,5	au lieu de	8,5
45 U —	15,5	—	12,5
45 U —	11,5	—	8,5
45 U —	10,5	—	7,5
45 U long 1946	14	—	11

## MEMENTO TECHNIQUE

## TABLE DES MATIÈRES

**Nota.** — Les véhicules sont désignés par le type indiqué sur la **Carte Grise** (désignation du Service des Mines).

1	<b>VOITURES.</b> — Types. — Dates approximatives de sortie. — Numéros de chassis.....	1
2	<b>CHASSIS.</b> — Numéros et types correspondants par années de sortie.....	2
3	<b>VOITURES.</b> — Types et symboles usine. — Appellations commerciales. — Caractéristiques des châssis. — Carrosserie. — Voies. — Dimensions hors tout. — Poids.....	3
4	<b>MOTEURS.</b> — Types et caractéristiques. — Bielles. — Vilebrequin. — Puissance effective. — Réglage pression d'huile.....	4
5	<b>CULASSES.</b> — N° P.D. — Taux de compression. — Carburant. — Volume de la chambre. — Hauteur culasse. — Cylindrée unitaire.....	5
6	<b>SOUPAPES.</b> — N° P.D. — Angles et dimensions.....	6
7	<b>RESSORTS de SOUPAPES.</b> — Caractéristiques. — Dimensions et tarage.....	7
8	<b>RÉGLAGE DISTRIBUTION.</b> — Jeux aux soupapes. — Levée des soupapes.....	8
9	<b>RÉGLAGE ALLUMAGE. — ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE. — DYNAMOS.</b> — Avance initiale et courbe automatique. — Types allumeurs. — Bougies.....	9
10	<b>CARBURATEURS.</b> — Types et réglages.....	10
11	<b>EMBRAYAGES.</b> — Types. — Caractéristiques des ressorts. — Réglage des linguets.....	11
12	<b>BOITES de VITESSES.</b> — Pignons. — Démultiplication. — Rapport des vitesses.....	12
13	<b>COUPLES CONIQUES.</b> — Nombre de dents. — Interchangeabilités (Possibilités de montage). — Portée des roulements.....	13
14	<b>ROUES et PNEUS. — DÉMULTIPLICATION TOTALE. — VIS et PIGNONS de COMPTEURS.</b> — Couple conique. — Vitesse voiture.....	14
15	<b>ESSIEUX AV. et AR.</b> — Caractéristiques. — Réglages. — (Carrossage, chasse, parallélisme, hauteurs sous coque pour tr. avant).....	15
16	<b>FREINS.</b> — Types. — Tambour, Maître-cylindre. — Cylindre de roues. — Rapport des efforts. — Contenance liquide.....	16
17	<b>RESSORTS A LAMES.</b> — Composition. — Dimensions. — Flèche. — N° P.D.....	17
18	<b>BARRES de TORSION. — AMORTISSEURS.</b> — Dimensions et contenances.....	18
19	<b>CAPACITÉS et POIDS des ORGANES NUS. — TYPES de POMPES à CARBURANT.</b> .....	19
20	<b>COUPLES de SERRAGE.</b> .....	20

# TABLE DES MATIÈRES

## ORDRE ALPHABÉTIQUE

<b>A</b>	Admission ( <i>Réglage</i> ) .....	8
	Alésages ( <i>Diamètres</i> ) .....	4
	Alimentation.....	19
	Allumage .....	9
	Allumeurs ( <i>Types</i> ) .....	9
	Amortisseurs Spicer.....	18
	Ampérage des batteries.....	9
	Angle des soupapes .....	6
	Appellations commerciales .....	3
	Arbres à cames.....	8
	Avances automatiques .....	9
<b>B</b>	Barres de torsion ( <i>Dimensions et n° PD.</i> ) .....	18
	Barres de torsion ( <i>Réglage des hauteurs</i> ) .....	15
	Batteries d'accumulateurs .....	9
	Bielles.....	4
	Bougies ( <i>Écartement des pointes</i> ) .....	9
	Boîtes de vitesses ( <i>Caractéristiques</i> ) .....	12
	Boîtes de vitesses ( <i>Poids et capacité</i> ) .....	19
	Buses de carburateur .....	10
<b>C</b>	Calage de l'avance .....	9
	Capacité des amortisseurs.....	18
	Capacité des organes .....	19
	Caractéristiques des moteurs .....	4
	Caractéristiques des véhicules .....	3
	Carburants .....	5
	Carburateurs.....	10
	Carrossage.....	15
	Carrosseries ( <i>Types</i> ) .....	3

	Chambres de compression .....	5
	Charges utiles.....	3
	Chasse .....	15
	Châssis ( <i>Caractéristiques</i> ) .....	3
	Châssis ( <i>Date et n° de sortie</i> ) .....	1
	Circonférences de roulement des pneus .....	14
	Compteurs de vitesses .....	14
	Conjoncteurs .....	9
	Couples coniques.....	13-14
	Couples de serrage .....	20
	Courbes d'avance automatique.....	9
	Courses des Pistons .....	4
	Culasses .....	5
	Cylindres ( <i>Nombre</i> ) .....	4
	Cylindres Lockheed .....	16
	Cylindrées totales.....	4
	Cylindrées unitaires .....	5
<b>D</b>	Dates approximatives de sortie .....	1
	Démultiplications des B. V. ....	12
	Démultiplications totales.....	14
	Diamètre des tambours de frein .....	16
	Dimensions hors tout.....	3
	Distribution ( <i>Réglage</i> ) .....	8
	Dynamos.....	9
<b>E</b>	Eau ( <i>Capacité</i> ) .....	19
	Échappement ( <i>Réglages</i> ) .....	8
	Écrous et boulons de bielle.....	20
	Écrous de culasses .....	20

# TABLE DES MATIÈRES (Suite).

## ORDRE ALPHABÉTIQUE

	Écrous de goujons de ligne d'arbre.....	20		Linguets d'embrayage.....	11
	Écrous de moyeux.....	20		Liquide Lockheed ( <i>Capacité des réservoirs</i> ).....	16
	Efforts de freinage.....	16		Longueurs hors tout.....	3
	Embrayages.....	11	<b>M</b>	Maîtres-cylindres ( <i>Diamètres</i> ).....	16
	Empattements.....	3		Mètres parcourus par tour moteur.....	14
	Encombrements des batteries d'accumulateurs.....	9		Moteurs ( <i>Caractéristiques</i> ).....	4
	Erreurs des compteurs de vitesse.....	14		Moteurs ( <i>Poids et capacité en huile</i> ).....	19
	Essence ( <i>Capacité des réservoirs</i> ).....	19		Moteurs ( <i>Vitesse à 1 km. h.</i> ).....	14
	Essieux ( <i>Caractéristiques</i> ).....	15	<b>N</b>	Nombre de places ( <i>Tourisme</i> ).....	3
	Essieux ( <i>Poids</i> ).....	19		Numéros des châssis.....	2
	Équipement électrique.....	9		Numéros P.D. des couples coniques.....	13
<b>F</b>	Flèche des ressorts ( <i>En charge</i> ).....	17		Numéros P.D. des culasses.....	5
	Flotteurs de carburateurs.....	10		Numéros P.D. des ressorts d'embrayage.....	11
	Freins.....	16		Numéros P.D. des soupapes.....	6
<b>G</b>	Gicleurs de carburateur.....	10	<b>O</b>	Ordre d'allumage.....	9
	Gonflage des pneus.....	14		Organes ( <i>Poids et capacité</i> ).....	19
<b>H</b>	Hauteurs des culasses.....	5	<b>P</b>	Parallélisme.....	15
	Hauteurs sous coque.....	15		Pignons de B. V.....	12
	Hauteurs des voitures.....	3		Pignons de compteur.....	14
	Huile ( <i>Capacité</i> ).....	19		Pistons ( <i>Forme</i> ).....	5
<b>I</b>	Injecteurs ( <i>Réglage</i> ).....	9		Pneus.....	14
<b>J</b>	Jauges d'huile.....	19		Poids des voitures.....	3
	Jeux aux soupapes.....	8		Poids des organes.....	19
<b>L</b>	Largeurs hors tout.....	3		Pointeaux de carburateur.....	10
	Levées des soupapes.....	8		Pompes à essence ( <i>Types</i> ).....	19

# TABLE DES MATIÈRES (Suite).

## ORDRE ALPHABÉTIQUE

<b>Pompes à injection (Types)</b> .....	19
<b>Ponts AR. (Démultiplications)</b> .....	13-14
<b>Ponts AR. (Poids et capacité en huile)</b> .....	19
<b>Portées de vilebrequin (Dimensions et nombre)</b> .....	4
<b>Possibilités de montage des couples coniques</b> .....	13
<b>Pression d'huile (Réglage)</b> .....	4
<b>Pression des pneus</b> .....	14
<b>Puissances effectives</b> .....	4
<b>Puissances fiscales</b> .....	4

<b>Rapports des vitesses</b> .....	12
<b>Rayons de braquage</b> .....	3
<b>Réglage de l'avance à l'allumage</b> .....	9
<b>Réglage de la distribution</b> .....	8
<b>Réglage des injecteurs</b> .....	9
<b>Réglage de la pression d'huile</b> .....	4
<b>Réglage des soupapes</b> .....	8
<b>Réglage des linguets d'embrayage</b> .....	11
<b>Régulateurs de vitesse (Moteurs)</b> .....	4
<b>Régulateurs, joncteurs</b> .....	9
<b>Ressorts d'embrayage</b> .....	11
<b>Ressorts de soupapes</b> .....	7
<b>Ressorts de suspension</b> .....	17
<b>Roues</b> .....	14
<b>Roulements de pignons d'attaque</b> .....	13

<b>Soupapes (Dimensions et nos P.D.)</b> .....	6
<b>Soupapes (Jeux et levées)</b> .....	8
<b>Starters (Réglage sur carburateur)</b> .....	10

<b>Starters (Réglage sur moteur Diésel)</b> .....	9
<b>Symboles usine des châssis</b> .....	3
<b>Symboles usine des moteurs</b> .....	4

### T

<b>Tambours de freins (Diamètres)</b> .....	16
<b>Tarage des ressorts d'embrayage</b> .....	11
<b>Tarage des ressorts de soupapes</b> .....	7
<b>Taux de compression</b> .....	5
<b>Types de moteurs</b> .....	4
<b>Types de roues</b> .....	14
<b>Types de voitures (Date de sortie)</b> .....	1
<b>Types de voitures (Caractéristiques)</b> .....	3

### V

<b>Vilebrequins (Dimensions)</b> .....	4
<b>Vis de compteurs</b> .....	14
<b>Vis platinées</b> .....	9
<b>Vis de serrage de couronne</b> .....	20
<b>Vitesses (Au régime d'utilisation)</b> .....	14
<b>Vitesses (Nombre)</b> .....	12
<b>Vitesses réglées (Moteurs)</b> .....	4
<b>Vitesse de jonction des dynamos</b> .....	9
<b>Voies</b> .....	3
<b>Voltages des batteries</b> .....	9
<b>Volumes des chambres de compression</b> .....	5







## TYPES DE VOITURES

## DATES APPROXIMATIVES DES SORTIES

Traction avant et MI (Tourisme.)

TYPE	1934		1935		1936		1937		1938		1939		1940		1941		1944		1945		1946	
	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à
7 UA .....	...	840.000	843.200	846.000	846.900	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 UA .....	...	280.001	282.500	285.000	286.600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 A .....	1	7.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 B .....	10.001	30.620	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C .....	50.001	56.700	71.400	80.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C Direction à crémaillère .....	...	...	80.331	{ 93.000 204.300 }	{ 100.000 204.300 }	204.800	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C Roues Pilote .....	...	...	...	...	204.801	210.500	212.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C Economique .....	...	...	...	...	...	212.000	218.600	219.800	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 S .....	20.001	21.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 AL .....	350.001	351.500	353.400	356.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 AL Direction à crémaillère .....	...	...	356.001	358.800	360.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 AM .....	...	...	...	360.001	360.315	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 BL .....	...	...	...	360.501	386.001	387.600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 BL Roues Pilote .....	...	...	...	...	387.601	422.400	428.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 BL Performance .....	...	...	...	...	...	428.601	450.000	454.500	...	456.600	457.600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 A .....	100.001	103.300	107.400	113.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 A Direction à crémaillère .....	...	...	113.001	116.600	118.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B .....	...	...	...	118.001	127.300	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B Roues Pilote .....	...	...	...	...	127.501	139.200	143.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B Performance .....	...	...	...	...	...	143.001	152.350	154.300	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 C Commerciale .....	...	...	...	...	...	291.200	293.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15 Six .....	...	...	...	...	...	680.000	682.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	682.479	...	...





# TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

## CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS ANCIENS MODÈLES (TOURISME)

Voies mesurées au sol.

Les poids et dimensions sont donnés pour les modèles de carrosserie indiqués (d'autres modèles ont été livrés).

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE	CARROSSERIE	EMPATTEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOUT			POIDS				NOMBRE DE PLACES	OBSERVATIONS	
					Avant	Arrière	Longueur	Largeur	Hauteur	Chassis nu	Carrossé à vide					Total en charge
											Avant	Arrière	Total			
					mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	kilos	kilos	kilos	kilos	kilos	
A	8.....		Torpédo série .....	2,830	1,190	1,190	4,000	1,410	1,750	565	400	410	810	1.12	4	
C	5 CV.....		Torpédo 2 places .....	2,250	1,180	1,180	3,200	1,400	1,550	410	263	280	543	720	2	
C3	5 CV.....		Torpédo 3 places Trèfle .....	2,350	1,180	1,180	3,25	1,340	1,650	410	285	305	590	835	3	
B2	B2.....		Conduite intérieure.....	2,830	1,190	1,190	3,680	1,410	1,83	600	485	525	1.010	1.330	4	
B12	B12.....		Conduite intérieure 4 places .....	2,873	1,220	1,220	...	...	...	...	...	...	1.000	1.345	4	Pont. Banjo, Ressorts longs.
B14	B14, B14 F, B14 G .....		Torpédo et conduite intérieure.....	2,873	1,230	1,230	...	...	...	710	...	...	1.150	1.470	4	
AC4	C4, C4 III.....		Conduite intérieure normale .....	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,738	710	580	630	1.180	1.49	4	
AC4	C4, C4 III.....		Conduite intérieure longue.....	2,970	1,320	1,320	4,220	1,580	1,738	...	...	...	1.245	1.685	4	
AC4 F	C4 F.....		Conduite intérieure normale .....	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,738	710	600	635	1.235	...	5	
AC4 F	C4 F.....		Familiale longue .....	2,970	1,420	1,420	4,220	1,700	1,740	715	640	650	1.290	...	7	
C4 G	C4 G, C4 G MFP. ....		Conduite intérieure normale .....	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,740	740	600	635	1.200	1.510	5	
C4 G	C4 G, C4 G MFP. ....		Familiale large.....	2,980	1,420	1,420	4,300	1,700	1,740	745	640	650	1.290	1.600	7	
C4 IX	C4 IX.....		Berline .....	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,740	710	580	620	1.185	1.49	4	
C6	C6 normale .....		Berline ordinaire .....	2,950	1,320	1,320	4,200	1,580	1,750	780	600	655	1.275	1.585	4	
C6	C6 normale .....		Berline large .....	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750	...	...	...	...	...	...	
C6	C6 longue .....		Familiale ordinaire .....	3,120	1,320	1,320	4,370	1,580	1,750	780	605	720	1.340	1.780	6	
C6	C6 longue .....		Familiale large.....	3,120	1,390	1,390	4,370	1,650	1,750	...	...	...	...	...	...	
C6 E	C6 E.....		Berline normale .....	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750	810	...	...	1.325	...	5	
C6 E	C6 E.....		Familiale longue .....	3,12	1,390	1,390	4,370	1,650	1,750	830	...	...	1.380	...	7	
C6 F	C6 F.....		Berline normale.....	2,950	1,420	1,420	4,200	1,700	1,750	810	...	...	1.325	...	4	
C6 F	C6 F.....		Familiale longue .....	3,120	1,420	1,420	4,370	1,700	1,750	830	...	...	1.380	...	7	
C6 G	C6 G, C6 G MFP. ....		Berline normale.....	2,960	1,420	1,420	4,600	1,700	1,740	850	690	695	1.380	1.690	5	
C6 G	C6 G, C6 G MFP. ....		Familiale large.....	3,130	1,420	1,420	4,730	1,700	1,740	850	685	710	1.400	1.840	7	
8 A ou 8 B	8 ou Rosalie.....	P 35	Berline .....	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	655	560	605	1,165	1,475	4	
10 A ou 10 B	10.....	P 34	Berline .....	3,000	1,420	1,440	4,575	1,720	1,679	805	645	705	1.350	1.725	5	
10 A ou 10 B	10.....	P 34	Familiale .....	3,000	1,420	1,440	4,723	1,720	1,679	805	650	735	1.385	1.890	7	
10 AL ou 10 BL	10 légère.....	P 34	Berline .....	2,70	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	695	560	645	1.205	1.515	4	Série B à roue AV. indépendantes
15 A ou 15 B	15.....	P 36	Berline .....	3,150	1,420	1,440	4,720	1,720	1,686	900	695	755	1.450	1.825	5	
15 A ou 15 B	15.....	P 36	Familiale .....	3,150	1,420	1,440	4,873	1,720	1,686	900	...	...	1.505	2.010	7	
15 AL ou 15 BL	15 légère .....	P 36	Berline .....	2,915	1,340	1,340	4,340	1,620	1,677	775	650	710	1.360	1.670	4	
7 UA	7 MI ou 9 MI.....		Berline .....	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	735	...	...	1.280	1.650	5	
11 UA	11 MI.....		Berline .....	3,000	1,420	1,440	4,575	1,720	1,679	785	...	...	1.320	1.690	5	
11 UA	11 MI.....		Conduite intérieure.....	3,000	1,420	1,440	4,720	1,720	1,679	785	...	...	1.330	1.700	5	
11 UA	11 MI.....		Familiale .....	3,000	1,420	1,440	4,720	1,720	1,679	785	...	...	1.355	1.860	7	

# TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

## CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS — ANCIENS MODÈLES (UTILITAIRES)

Voies mesurées au sol. Voie arrière pour roues jumelées (J) = voie moyenne.

Les poids à vide et dimensions pour Utilitaires sont donnés pour le type de carrosserie indiqué (Carrosserie de série).

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE	CARROSSERIE	EMPAQUEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOUT			POIDS			CHARGE UTILÉ MOYENNE	OBSERVATIONS
					Avant	Arrière	Longueur	Largueur	Hauteur	Châssis nu	Carrossé à vide	Total en charge		
				mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	kilos	kilos	kilos	kilos	
B14 F, B14 G	B 14 F, B 14 G.....	...	...	2,873	1,230	1,230	...	...	...	...	...	...	500	
B15	B 15, B 15 G.....	...	...	3,050	1,230	1,230	...	...	...	785	...	2.360	1.000	
AC 4 1 (500 kg)	C 4 500 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,970	1,320	1,320	4,025	1,580	1,820	725	1.150	1.800	500	
AC 4 1 (1.000 kg)	C 4 1.000 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,970	1,390	1,420	4,485	1,660	2,040	725	1.240	2.450	1.000	
AC 4 F 1 (500 kg)	C 4 F 500 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,970	1,320	1,320	4,025	1,580	1,820	725	1.150	1.800	500	
AC 4 F 1 (1.000 kg)	C 4 F 1.000 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,970	1,420	1,420	4,485	1,660	2,040	725	1.240	2.450	1.000	
C 4 G 1 (800 kg)	C 4 G 800 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,780	{ 1,420 1,340	{ 1,420 1,340	4,375	1,656	2,074	...	...	2.200	800	Châssis court.
C 4 G 1 (800 kg)	C 4 G 800 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,980	{ 1,420 1,340	{ 1,420 1,340	4,375	1,656	2,074	...	...	2.200	800	Châssis long.
C 4 G 1 (1.200 kg)	C 4 G 1.200 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	3,11	1,420	J1,482	4,760	1,877	2,037	...	...	2.900	1.200	
C 4 IX (500 kg)	C 4 IX 500 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,840	...	...	1,750	500	
C 4 VIII (500 kg)	500 kgs (1 <sup>er</sup> stade).....	...	Camionnette bâchée.....	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,840	...	...	1,750	500	
C 6 1 (1.800 kg)	C 6 1.800 kg.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	3,330	1,420	{ \$1,494 J1,500	5,235	1,910	2,282	1.340	1.790	...	1.800	Châssis court.
C 6 1 (2.000 kg)	C 6 2.000 kg.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	4,250	1,420	J1,516	6,140	...	...	1.390	...	...	2.000	Châssis long.
C 6 G 1 (2.000 kg)	C 6 G 2 tonnes.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	3,330	1,500	J1,560	5,387	1,980	2,324	1.430	...	4.600	2.000	Châssis court.
C 6 G 1 (2.000 kg)	C 6 G 2 tonnes.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	4,250	1,500	J1,560	6,135	1,980	2,324	1.480	...	4.600	2.000	Châssis long.
C 6 GT	Tracteur routier.....	...	Tracteur.....	2,860	1,500	1,560	4,000	...	...	...	...	7.800	5.500	Avec remorque.
10 A ou 10 B	10.....	...	Commerciale.....	3,000	1,420	1,440	4,723	1,720	1,679	...	...	...	...	
15 A ou 15 B	15.....	...	Commerciale.....	3,150	1,420	1,440	4,873	1,720	1,686	...	...	...	...	
8 U 5	500 kg (2 <sup>e</sup> stade).....	P. 35	Camionnette bâchée.....	2,700	1,340	1,340	4,230	1,600	1,840	740	...	1.990	500	
10 U 8	800 kg.....	P. 34	Camionnette bâchée.....	3,000	1,420	1,440	4,690	1,720	1,840	780	...	2.350	800	
10 U 12	1.200 kg.....	P. 34	Camionnette bâchée.....	3,150	1,420	J1,540	4,960	1,950	2,360	1.025	...	2.900	1.200	
29 U	Type 29 ou 2 tonnes MFP.....	P. 36	Camionnette bâchée.....	3,330	1,620	J1,640	5,140	2,038	2,470	1.600	...	4.900	2.500	Châssis court.
29 U	Type 29 ou 2 tonnes MFP.....	P. 36	Camionnette bâchée.....	4,250	1,620	J1,640	6,060	2,038	2,470	1.700	...	4.900	2.500	Châssis long.
29 S	Type 29 surbaissé.....	P. 36	Car.....	4,300	1,700	J1,700	6,452	2,098	2,470	1.800	...	5.200	Car	Châssis surbaissé.

# TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

## CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES TOURISME (TRACTION AVANT)

Voies mesurées au sol.

Rayon de braquage mesuré à l'extrémité de l'aile avant extérieure au virage.

Les poids et dimensions sont donnés pour les modèles de carrosserie indiqués (d'autres modèles ont été livrés).

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE	CARROSSERIE	EMPATTEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOIT			RAYON DE BRAQUAGE	POIDS A VIDE			NOMBRE DE PLACES	POIDS MAXIMUM EN CHARGE			OBSERVATIONS	
					Avant	Arrière	Longueur	Largueur	Hauteur à v. de		Avant	Arrière	Total		Avant	Arrière	Total		
				mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	kilos	kilos	kilos		kilos	kilos	kilos		
<b>Avec roues STOP</b>																			
7 A	7 .....	PV	Berline .....	2,910	1,340	1,324	4,450	1,620	1,520	6,600	...	...	900	4	...	...	...	Traverse caisson.	
7 B	7 B .....	PV	Berline .....	2,910	1,340	1,324	4,450	1,620	1,520	6,600	...	...	900	4	...	...	...	Traverse caisson.	
7 C	7 C .....	PV	Berline .....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	580	445	1.025	4	700	680	1,380	Traverse tubulaire; direction Gemmer ou crémillère. Essieu tubulaire puis cruciforme.	
7 S	7 sport .....	PVS	Berline .....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	580	445	1.025	4	700	680	1,380	Traverse caisson.	
11 AL	11 légère .....	PVS	Berline .....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	600	460	1.060	4	...	...	...	Traverse tubulaire; direction Gemmer ou crémillère. Tambours AV et AR 42". Essieu cruciforme ou tubulaire.	
11 AM	11 légère .....	PVS	Berline .....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	600	460	1.060	4	...	...	...	Tambours AV: 42"; AR: 40"	
11 BL	11 légère .....	PVS	Berline .....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	600	460	1.060	4	...	...	...	Tambours AV et AR: 40".	
11 A, 11 B	11 normale .....	PVL, PVF	Berline .....	3,090	1,460	1,450	4,650	1,760	1,540	6,900	620	480	1.100	5-6	755	770	1.525	Tambours AV et AR: 42".	
11 B	11 normale .....	PVL, PVF	Conduite limousine	3,275	1,460	1,450	4,850	1,760	1,560	6,900	...	...	1.130	5-6	805	830	1.635	Tambours AV: 42"; AR: 40"	
11 B	11 normale .....	PVL, PVF	Familiale .....	3,275	1,460	1,450	4,850	1,760	1,580	6,900	...	...	1.170	9	845	950	1,795		
11 C	11 commerciale .....	SPVFC	Commerciale .....	3,275	1,460	1,450	4,850	1,800	1,580	6,900	660	540	1.200	5 ou 2+500 k	...	...	1.805		
<b>Avec roues PILOTE</b>																			
7 C	7 économique .....	PVE2	Berline .....	2,910	1,374	1,354	4,450	1,670	1,520	6,600	580	445	1.025	4	700	680	1,380	Couple 10 X 31.	
11 BL	11 légère performance .....	PVSC	Berline .....	2,910	1,374	1,354	4,450	1,670	1,520	6,600	590	445	1.035	4	...	...	...	Tambours AV 40" ou 42" AR: 40"	
11 B	11 normale performance .....	PVLC	Berline .....	3,090	1,494	1,470	4,650	1,800	1,540	6,900	620	480	1.100	5-6	755	770	1.525		
11 B	11 normale performance .....	PVLC	Conduite limousine	3,275	1,494	1,470	4,850	1,800	1,560	6,900	...	...	1.140	5-6	805	830	1.635		
11 B	11 familiale performance .....	PVFC	Familiale .....	3,275	1,494	1,470	4,850	1,800	1,580	6,900	...	...	1.180	9	845	950	1,795		
11 C	11 commerciale performance .....	SPVFC	Commerciale .....	3,275	1,494	1,470	4,850	1,800	1,580	6,900	...	...	1.210	5 ou 2+500 k	...	...	1.805		
15 Six	15 .....	PVL6	Berline .....	3,087	1,487	1,487	4,760	1,760	1,540	6,900	745	530	1.275	5	900	845	1,745		
15 Six	15 .....	PVL6	Familiale .....	3,272	1,487	1,487	4,960	1,760	1,580	6,900	...	...	1,330	9	935	1.070	2.005		

## TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

## CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS-UTILITAIRES ET POIDS LOURDS (MOTEURS A GULBUTEURS, ESSENCE).

Voies mesurées au sol. Voie arrière pour roues jumelées (J) = voie moyenne.

Rayon de braquage mesuré à l'extrémité de l'aile avant extérieure au virage.

Les poids à vide et dimensions pour utilitaires sont donnés pour le type de carrosserie indiqué (carrosserie de série).

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE Châssis	CARROSSERIE	EMPATTEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOUT			RAYON DE BRAQUAGE	POIDS			CHARGE UTILE MOYENNE	OBSERVATIONS
					Avant	Arrière	Longueur	Largueur	Hauteur à vide		Châssis nu	Carrossé à vide	Maxi en charge		
7 UA	MI .....	PUA	Conduite intérieure commerciale	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
7 UB	500 kg MI .....	PUA	Boulangère .....	2,700	1,340	1,340	4,230	1,620	1,960	8,000	750	1.140	1.680	500	
11 UA	11 MI .....	PUB	Commerciale .....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
11 UB	350 kg MI .....	PUB	Boulangère .....	3,000	1,420	1,440	4,670	1,720	1,960	8,200	920	1.370	2.250	850	
11 U-12	1.200 kg MI .....	PUC	Plateforme ridelles bâchée .....	3,150	1,420	J1,540	4,960	1,960	2,700	8,200	1.100	...	2.900	1.200	
23 U	T23 ou 1.500 kg ....	PUD	Plateforme ridelles bâchée .....	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	8,400	1.230	1.900	3.500	1.500	
23 LU	T23 long ou 1.500-1.800 kg	PUD 4	Plateforme ridelles bâchée .....	3,750	1,625	J1,540	5,450	1,960	2,700	8,250	1.360	2.030	3.800	1.800	Châssis allongé de 370.
23 RU	T23 R ou 2 tonnes ...	PUD 7	Plateforme ridelles bâchée .....	3,750	1,625	J1,540	5,540	1,970	2,700	8,250	1.440	2.200	4.200	2.000	Châssis renforcé; freins Lockheed.
32 U	T32 ou 2,5 tonnes ...	P 39	Plateforme ridelles bâchée .....	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	8,700	1.800	2.500	5.200	2.500	Châssis court.
32 U	T32 ou 2,5 tonnes ...	P 39	Plateforme ridelles bâchée .....	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	9,700	1.860	2.630	5.200	2.500	Châssis long.
32 S, 32 B	T32 ou 2,5 tonnes surbaissé	P 39 S	Car .....	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	10,200	1.970	3.750	6.000	24-25 Places	
45 U	T45 ou 3,5 tonnes ...	P 38	Plateforme ridelles bâchée .....	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	9,200	2.500	...	7.600	3.500	Châssis court; modèle avant guerre.
45 U	T45 ou 3,5 tonnes ...	P 38	Plateforme ridelles bâchée .....	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	9,200	2.630	3.700	7.600	3.500	Châssis long; modèle avant guerre.
45 S, 45 B	T45 ou 3,5 tonnes ...	P 38	Car .....	5,330	1,815	J1,710	9,250	2,350	2,630	11,800	2.800	4.950	8.150	32-33 Places	Châssis surbaissé.
45 U	T45 ou 4 tonnes .....	P 38-7	Plateforme ridelles bâchée .....	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	9,200	2.850	4.000	8.000	4.000	Châssis long; modèle après guerre.
7 TU	TUB 850 kg TA .....	TUB TUB TAMH TUC	Fourgon .....	2,350	1,480	1,612	4,040	1,910	2,130	6,400	...	1.340	2.350	850	
11 TU	TUB, TUC 850 kg TA		Fourgon .....	2,350	1,540	1,600	4,040	1,960	2,130	6,400	...	1.380	2.350	850	

# TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

## CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS DIESEL ET GAZOGÈNES

3  
E

Voies mesurées au sol. — Voie AR pour roues jumelées (J) = voie moyenne.

Rayon de braquage mesuré à l'extrémité de l'aile AV extérieure au virage.

Les poids à vide et dimensions sont donnés pour le type de carrosserie indiqué (Carrosserie de série).

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE des châssis	CARROSSERIE	EMPATTEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOUT			RAYON DE BRAQUAGE	POIDS			CHARGE UTILE MOYENNE	OBSERVATIONS
					Avant	Arrière	Longueur	Lar-geur	Hau-teur à vide		Châssis nu	Car-rossé à vide	Maxi en charge		
				mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	kilos	kilos	kilos	kilos	
<b>DIESEL</b>															
500 Di	500 kg Diesel .....	D PUA	Boulangère .....	2,700	1,340	1,340	4,230	1,620	1,960	8,000	725	...	1.800	500	
850 Di	850 kg Diesel .....	D PUB	Boulangère .....	3,000	1,420	1,440	4,690	1,720	1,960	8,200	850	...	2.250	850	
23 Di	T23 ou 1.500 kg Diesel	D PUD	Plateforme ridelles bâchée .....	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	8,400	1.200	...	3.500	1.500	
32 Di	T32 Diesel .....	D P39 C	Plateforme ridelles bâchée .....	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	8,700	1.850	...	5.200	2.500	Châssis court.
32 Di	T32 Diesel .....	D P39 L	Plateforme ridelles bâchée .....	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	9,700	1.900	...	5.200	2.500	Châssis long.
32 BDi	T32 surbaissé Diesel.	D P39 S	Car .....	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	10,200	2.100	...	6.000	...	Car 24/25 places.
45 Di	T45 court Diesel .....	D P38 C	Plateforme ridelles bâchée .....	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	9,200	...	...	7.600	3.500	Châssis court.
45 Di	T45 long Diesel .....	D P38 L	Plateforme ridelles bâchée .....	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	9,200	...	...	7.600	3.500	Châssis long.
45 BDi	T45 surbaissé Diesel.	D P38 S	Car .....	5,330	1,815	J1,710	9,250	2,350	2,630	11,800	...	...	8.150	...	Car 32/33 places.
<b>GAZOGÈNES</b>															
23 LU	T23 Gazo .....	PUD4	Plateforme ridelles bâchée .....	3,750	1,625	J1,540	...	1,960	2,700	8,250	...	...	3.800	1.500 environ	Gazo : Imbert ou Brandt.
45 G	T45 Gazo (3 t. 5) .....	P38 G	Plateforme ridelles .....	4,600	1,800	J1,780	...	2,350	3,100	9,200	...	...	7.600	3.100 environ	Gazo : Brandt-Imbert-Sabatier (350 kg-450 kg)

**Nota.** — Les 23 LU Gazo n'ont pas fait l'objet de déclaration au Service des Mines par l'Usine.  
Pour les T32, il n'a été livré que des pièces pour transformation.

# CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

4<sub>A</sub>

## TOURISME (ANCIENS MODÈLES)

Moteurs à soupapes latérales.

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation maxi du moteur.

Les taux de compression figurent sur le tableau « Culasses ».

4

TYPE	SYMBOLE USINE moteur	PUISSANCE FISCALE	MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES			PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	OBSERVATIONS
			Nombre de cylindres	Alésage Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ d'origine	φ d'origine	Largeur initiale	C. V.	à tours/ minute			
A	...	8	4	65 × 100	1,327	2	...	42	35	18	2.100			
C, C3	...	5	4	55 × 90	0,856	2	33	35	24	11	2.100			
B2	...	9	4	68 × 100	1,452	2	36	40/45	29	20	2.100			
B12	...	9	4	68 × 100	1,452	2	36	45	29	20	2.100			
B14	...	9	4	70 × 100	1,539	2	42	46	26	22	2.300			
AC4	...	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000			
AC4 F	...	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000			
C4 G	...	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		Moteur fixe ou flottant	
C4 IX	...	9	4	72 × 100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		Moteur fixe.	
C6	...	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000			
C6 F	...	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000			
C6 G	...	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	55	2.700		Moteur fixe ou flottant (MFP).	
8 A ou 8 B	P 35	8	4	68 × 100	1,452	3	46	42	35	32	3.200			
10 A ou 10 B	P 34	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200			
10 AL ou 10 BL	P 34	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200			
15 A ou 15 B	P 36	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200			
15 AL ou 15 BL	P 36	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200			
7 UA	...	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33/35	34	3.500	} Sur banc d'essai de pompes 2 kg, 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/63°. Débit par trou calibré à 2,8 <sup>mm</sup> .	Moteur à culbuteurs.	
11 UA	...	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33/35	42	3.500		Moteur à culbuteurs.	

## CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

## UTILITAIRES (ANCIENS MODÈLES)

Moteurs à soupapes latérales.

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation maxi du moteur.

Les taux de compression figurent sur le tableau « Culasses ».

TYPE	SYMBOLE USINE moteur	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	OBSERVATIONS
		Marchan- dise	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ d'ori- gine	φ d'ori- gine	Largeur initiale	C.V.	à tours/ minute		
B 2 (500 kg).....	...	9	...	4	65 × 100	1,327	2	36	40/45	29	20	2.100		
C, C 3 (Livraison)....	...	5	...	4	55 × 90	0,856	2	33	35	24	11	2.100		
B 12 (500 kg).....	...	9	...	4	68 × 100	1,452	2	36	45	29	20	2.100		
B 14 (500 kg).....	...	9	9	4	70 × 100	1,539	2	42	46	26	22	2.300		
B 15, B 15 G (1.000 kg)	...	9	9	4	70 × 100	1,539	2	42	46	26	22	2.300		
AC 4 1 (500 kg).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
AC 4 1 (1.000 kg) ...	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
AC 4 F 1 (500 kg)....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
AC 4 F 1 (1.000 kg)...	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
C 4 G 1 (800 kg).....	...	10	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		Moteur fixe ou flottant (MFP).
C 4 G 1 (1.200 kg)...	...	10	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		Moteur fixe ou flottant (MFP).
C 4 IX (500 kg).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		Moteur fixe.
C 4 VIII (500 kg 1 <sup>er</sup> stade)	P 35	9	9	4	68 × 100	1,452	3	46	42	35	32	3.200		
C 6 1 (1.800 kg).....	...	12	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000		
C 6 1 (2.000 kg).....	...	12	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000		
C 6 G 1 (2.000 kg)...	...	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	55	3.000		Moteur fixe.
C 6 G 1 (2.000 kg)...	...	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	55	3.000		Moteur fixe.
C 6 G T (Tracteur) ..	...	12	17	6	80 × 100	3,000	4	55	48/50	33	55	3.000		
8 U 5 (500 kg 2 <sup>e</sup> stade) ..	P 35	8	8	4	68 × 100	1,452	3	46	42	35	32	3.200		
10 U 8 (800 kg).....	P 34	10	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
10 U 12 (1.200 kg)...	P 34	10	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
29 U (2 T MFP).....	P 36	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200		Moteur flottant.
29 S.....	P 36	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200		

# CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

## TOURISME (NOUVEAUX MODÈLES)

Moteurs à culbuteurs

4 c

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation maxi du moteur.

Les taux de compression figurent sur le tableau « Culasses ».

\* Certains moteurs ont été livrés avec des parties de vilebrequin 0,5 mm plus faibles que la cote nominale.

TYPE	PUISSANCE FISCALE	MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	OBSERVATIONS
		NOMBRE DE cylindres	ALÉSAGE × course	CYLINDRÉE totale	NOMBRE DE portées	φ * D'ORIGINE	φ * D'ORIGINE	LARGEUR initiale	CV	tours/ minute		
7 A.....	7	4	72 × 80	1,303	3	50	45	35	32	3.200	Sur banc d'essai de pompes : 2,5 kg à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 50/65°. Débit par trou calibré à : 2,8 mm.	Économique.
7 B.....	9	4	78 × 80	1,529	3	50	45	35	35	3.200		
7 C.....	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	35/33	36	3.800		
7 C.....	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33	36	3.800		
7 S.....	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	46	3.800		
11 AL, 11 AM ou 11 BL ..	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	46	3.800		
11 BL.....	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	56	3.800		
11 A et 11 B, 11 commerciale et familiale. }	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	46	3.800		
11 B, 11 commerciale et familiale..... }	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	56	3.800		
15 Six.....	16	6	78 × 100	2,867	4	50	48	33	77	3.800	Performance.	

Sauf pour 7 A et 7 B on peut transformer l'embellage ancien modèle (largeur de bielle de 35 mm) en embellage nouveau modèle (largeur de bielle de 33 mm).

## CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS UTILITAIRES (NOUVEAUX MODÈLES)

Moteurs à culbuteurs

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation maxi du moteur.

Les taux de compression figurent sur le tableau "Culasses".

\* Certains moteurs ont été livrés avec des portées de vilebrequin 0,5 mm plus faibles que la cote nominale.

TYPE	SYMBÔLE USINE MOTEURS	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	RÉGULÉ à TOURS/MINUTE	OBSERVATIONS			
		Marchan- dises	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage × Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ* d'origine	φ* d'origine	Largeur initiale	CV.	à tours /minute						
7 UA commerciale...	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	35/33	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes : 2 kg 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/65°. Débit par trou calibré à 2,8 mm.					
7 UB (500 kg).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	35/33	34	3.500						
11 UA commerciale..	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500						
11 UB (850 kg).....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500						
11 U12 (1.200 kg)....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500						
23 U (1.500 kg).....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500						
23 LU (1.500 1.800 kg).	...	9	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42/48	3.500				Certains 23 LU avec moteur performance.		
23 RU (2 T.).....	...	9	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	48	3.500					Moteur performance.	
32 U (2 T. 5).....	P 39	15	17	4	94 × 110	3,053	5	64	56	39	48	2.500				Sur moteur : 3 kg. Huile à 60° à 500 tours/minute moteur.	2.500	
32 S.....	P 39	15	17	4	94 × 110	3,053	5	64	56	39	48	2.500						
45 U.....	P 38	17	17	6	94 × 110	4,580	7	64	56	39	73	2.500						
45 S et 45 B.....	P 38	17	17	6	94 × 110	4,580	7	64	56	39	73	2.500						
7 TU (TUB).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes : 2 kg 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/65°. Débit par trou calibré à 2,8 mm.	Fourgon 850 kg.				
11 TU (TAMH).....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	42	3.500			TAMH-Ambulance.			

Sauf pour 7 UA et 7 UB, on peut transformer l'embiellage ancien modèle (largeur de bielle de 35 mm) en embiellage nouveau modèle (largeur de bielle de 33 mm).

# CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

## UTILITAIRES (DIESEL & GAZOGÈNE)

Moteurs à culbuteurs.

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation maxi du moteur.

Les taux de compression figurent sur le tableau "Culasses".

TYPE	SYMBOLE USINE MOTEUR	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	RÉGULÉ à TOURS/MINUTE	OBSERVATIONS
		Marchan- dises	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Allésage et courses	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ d'origine	φ d'origine	Largeur initiale	Cv.	tours /minute			
<b>DIÉSEL</b>															
500 DI .....	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650	Sur banc d'essai de pom- pes : 2 kg 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/63°. Débit par trou calibré à 2.8 mm.	3.650	
850 DI .....	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
23 DI .....	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
32 DI .....	D 3	10	12	4	94 × 110	3,053	5	74	64	37	55	2.500	Sur moteur : 3 kg. Huile à 60° à 500 tours/minute mo- teur.	2.500	
32 B DI .....	D 3	10	12	4	94 × 110	3,053	5	74	64	7	55	2.500		2.500	
45 DI .....	D 2	12	12	6	94 × 110	4,580	7	74	64	37	76	2.500		2.500	
45 B DI .....	D 2	12	12	6	94 × 110	4,580	7	74	64	37	76	2.500		2.500	
<b>GAZOGÈNES</b>															
23 .....	...	...	...	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	...	...	Sur banc d'essai : 2 kg 5 (Voir 7 et 14). Sur moteur 3 kg. Huile à 60° à 500 tours/mi- nute moteur.	...	
45 G .....	P 38 G	14	14	6	100 × 110	5,183	7	...	56	39	60	3.000		...	

**Nota** - Il n'a pas été livré de moteurs P 39 pour gazogènes, mais seulement des pièces pour transformation.  
Les 23 gazogènes n'ont pas été déclarés au Service des Mines par l'Usine.

# CULASSES — VOLUMES — COMPRESSION

## ANCIENS MODÈLES

5  
A

**TAUX DE COMPRESSION** =  $\frac{V + v}{v}$ . **V** = Cylindrée unitaire. **v** = Volume en fin de compression.

Le volume de la chambre de compression est mesuré les bougies étant en place.

La hauteur totale de la culasse n'est donnée qu'à titre indicatif.

TYPE	NUMÉRO P. D. CULASSE NUE avec sièges et guides de soupapes	TAUX de COMPRESSION	CARBURANT	VOLUME de la CHAMBRE	DESSUS DU PISTON Bombé ou Plat ou Creux	HAUTEUR de la CULASSE	CYLINDRÉE UNITAIRE	OBSERVATIONS
				cm <sup>3</sup>		millimètres.	cm <sup>3</sup>	
AC 4.....	450.237	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
C4F.....	451.138	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
	451.139	6	Poids lourds.	68	Plat	52,5 ou 55	407,1	
C4 G, C4 MFP.....	460.655	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	
	451.515	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
C4 IX, C4 VIII.....	460.654	5,3	Tourisme.	82 — 85	Plat	55	407,1	
C6.....	450.186	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
	451.135	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
C6 F, 1.800 kg 2 tonnes.....	451.136	6	Poids lourds.	67 — 69	Plat	52,5 ou 55	407,1	
	460.656	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	
C6 G, C6 MFP, 2 T.....	451.516	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
	460.658	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	502,6	
C6 GT (Alésage 80).....	460.658	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	502,6	
8 A, 8 U-5.....	450.982	5,6	Tourisme.	66 — 69	Plat	64	363,2	
10 A, 10 AL, 10 U-8, 10 U-12.....	450.983	5,6	Tourisme.	84 — 86	Plat	65	441,8	
	451.508	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	65	441,8	
15 A, 15 AL, T 29 (1 <sup>er</sup> modèle).....	450.984	5,6	Tourisme.	84 — 86	Plat	75	441,8	
	451.509	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	75	441,8	
15 A, 15 AL, T 29 (Double sortie d'eau).....	450.925	5,5	Tourisme.	84 — 86	Plat	90	441,8	
	451.550	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	90	441,8	

5

## CULASSES — VOLUMES — COMPRESSION

## MODÈLES RÉCENTS

TAUX DE COMPRESSION :  $\frac{V+v}{v}$  V. = Cylindrée unitaire. v = Volume en fin de compression.

Le volume de la chambre de compression est mesuré les soupapes et les bougies étant en place.  
Le volume du retrait correspond au volume compris entre le plan de joint et le dessus du piston.  
La hauteur totale de la culasse n'est donnée qu'à titre indicatif.

TYPE	NUMÉRO P.D. culasse nue avec sièges et guides de soupapes	TAUX DE COMPRESSION	CARBURANT	VOLUME de la CHAMBRE	VOLUME du JOINT	DESSUS DU PISTON :	VOLUME du RETRAIT	VOLUME TOTAL (V.)	HAUTEUR de la CULASSE	CM <sup>3</sup> ENLEVÉS par 1 m <sup>3</sup> /m de rabotage	CYLINDRÉE UNITAIRE	OBSERVATIONS
						bombé ou plat ou creux Volume correspondant						
				cm <sup>3</sup>	cm <sup>3</sup>	cm <sup>3</sup>	cm <sup>3</sup>	cm <sup>3</sup>	m/m	cm <sup>3</sup>	cm <sup>3</sup>	
7 A (72 × 80) .....	451.312	5,7	Tourisme	59-61	4,3	Creux + 3	1	69,3	83	3,3	325,7	
7 B (78 × 80) .....	451.723	5,7	Tourisme	70-72	6,7	Creux + 3	1,5	81,2 à 83,2	83	4	382,2	
7 C (72 × 100) .....	451.976	5,9	Tourisme	71-73	4,3	Creux + 3	1	79,3 à 81,3	85	3,3	407,1	
7 C Économique (72 × 100) .....	451.976	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 79,3	85	3,3	407,1	
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B .....	451.960	5,9	Tourisme	78-80	6,7	Creux + 8	1,5	95,2 à 97,2	85	4	477,8	
11 BL, 11 B, 11 C (Performance) .....	453.024	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	
15-Six 1939 .....	453.039	6,3	Super	79-81	6,7	Plat 0	1,5	87,2 à 89,2	95	4	477,8	
15-Six 1946 .....	...	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	95,3	4	477,8	
7 UA, 7 UB, 7 TU .....	452.378	5,9	Tourisme	70-72	4,3	Creux + 3	1	79,3 à 81,3	85	3,3	407,1	N'a pas été monté en série.
	452.378	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 78,3	85	3,3	407,1	
	451.982	6,3	Poids Lourds	66-68	4,3	Creux + 3	1	74,3 à 76,3	84	3,3	407,1	
11 UA, 11 UB, 11 TU, 23 U (Avant mai 39) .....	452.379	5,9	Tourisme	78-80	6,7	Creux + 8	1,5	95,2 à 97,2	85	4	477,8	
	451.944	6,3	Poids Lourds	73-75	6,7	Creux + 8	1,5	89,2 à 91,2	83,5	4	477,8	
	456.215	7,5	Gazo	66-68	6,7	Plat 0	1,5	74,2 à 76,2	81	4	477,8	
11 UB, 11 TU, 23 U, 23 L (Depuis mai 39) .....	453.251	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	Moteur type Perfo.
23 R .....	453.242	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	Moteur type Perfo.
32 U, 32 S .....	451.291	5,4	Tourisme	144-148	13	Creux + 14,5	...	...	142,2	...	763,4	
	451.601	6,2	Poids Lourds	117-121	13	Creux + 14,5	...	...	140	...	763,4	
32 Gazo .....	456.054	8	Gazo	154	14	Bombé — 45	...	...	142,2	...	863,9	
45 U, 45 B, 45 S .....	451.290	5,4	Tourisme	144-148	13	Creux + 14,5	...	...	142,2	...	763,4	
	451.600	6,2	Poids Lourds	117-121	13	Creux + 14,5	...	...	140	...	763,4	
45 G .....	456.053	8	Gazo	154	14	Bombé — 45	...	...	142,2	...	863,9	
23 DI Diesel .....	730.942	19	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas* 0,5 à 0,6	23,6 à 25,6	95	...	441,8	
32 DI Diesel .....	731.244	16,3	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas* 1,4 à 1,5	16,98 à 52,51	129	...	763,4	
45 DI Diesel .....	731.243	16,3	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas* 1,4 à 1,5	16,98 à 52,51	129	...	763,4	

# SOUPAPES

6

**Longueur totale : sans le bombé de la tête.**

**\* Il existe des soupapes dont la queue est plus faible de 0,2.**

TYPE	ADMISSION						ÉCHAPPEMENT						OBSERVATIONS
	NUMÉRO PD	ANGLE total	DIAMÈTRE tête	DIAMÈTRE queue	LONGUEUR totale	CLAVETTE ou goupille	NUMÉRO PD	ANGLE total	DIAMÈTRE tête	DIAMÈTRE queue	LONGUEUR totale	CLAVETTE ou goupille	
A, B2, B12, B14, B15 .....	117.268	90°	30	8	129,7	Goupille.	117.268	90°	30	8	129,7	Goupille.	
A, B2, B12, B14, B15 (réparation)...	117.833	90°	30	8,45	129,7	Goupille.	117.833	90°	30	8,45	129,7	Goupille.	
C; C3.....	10.937	120°	24	7	106,5	Goupille.	10.937	120°	24	7	106,5	Goupille.	
C, C3 (réparation).....	10.937/01	120°	24	7,3	106,5	Goupille.	10.937/01	120°	24	7,3	106,5	Goupille.	
AC4, C6, C4 F, C6 F .....	450.051	120°	35	8,9	136	Goupille.	450.051	120°	35	8,9	136	Goupille.	
AC4, C6, C4 F, C6 F (réparation) ....	460.096	120°	35	9,5	136	Goupille.	460.096	120°	35	9,5	136	Goupille.	
C6 F (C6 FM) .....	460.336	120°	35	8,9	136	2 clavettes.	460.336	120°	35	8,9	136	2 clavettes.	
C4 IX, C4 G, C6 G .....	460.631	120°	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.429/01	120°	35	9,5	137,5	2 clavettes.	
C4 MFP. C6 MFP.....	460.631	120°	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.789	120°	37	8,9	135,5	2 clavettes.	
8 .....	460.760	120°	35,3	8,95	137	2 clavettes.	460.761	120°	31,8	8,9	137	2 clavettes.	
10, 15, TT, T29.....	460.723	120°	37,3	8,95	137	2 clavettes.	460.722	120°	34,8	8,9	137	2 clavettes.	
7 TT, (7, 7Mi, TUB) .....	461.716	120°	37	8,95*	111,75	2 clavettes.	461.718	120°	30,5	8,95*	112	2 clavettes.	
11 A, 11 AL.....	461.238	120°	38	8,95	112	2 clavettes.	461.239	120°	35,5	8,9	112	2 clavettes.	Culasse 451.834/01.
11 A, 11 AL, 11 B, 11 BL, 11 C, 15 six ..	461.715	120°	37	8,95*	112,75	2 clavettes.	461.717	120°	33,8	8,95*	112,75	2 clavettes.	Culasses 451.960-453.039
11 UA, 11 UB, 11 U12, 23 U.....	461.715	120°	37	8,95*	112,75	2 clavettes.	461.239	120°	35,5	8,9	112	2 clavettes.	Culasse 451.980.
11 UA, 11 UB, 11 U12, 23 U.....	461.715	120°	37	8,95*	112,75	2 clavettes.	461.717	120°	33,8	8,95*	112,75	2 clavettes.	Culasse 451.944/379.
11 BL (perfo), 11 C, 23 LU, 23 RU .....	461.846	120°	37	8,95*	101,5	2 clavettes.	461.847	120°	33,8	8,95*	101,5	2 clavettes.	Culasse 453.024.
32 45 TT (essence et gazo) .....	460.975 B	120°	43	10°	173,75	2 clavettes.	460.976 B	120°	40	10°	174	2 clavettes.	
500 Di, 850 Di, 23 Di.....	730.857	90°	36	9	122	2 clavettes.	730.858	90°	31,6	9	122	2 clavettes.	
32 Di, 32 BDi, 45 Di, 45 BDi.....	730.397	90°	44	10	169,4	2 clavettes.	730.398	90°	38	10	169,4	2 clavettes.	

6

# RESSORTS DE SOUPAPES

Nombre de Spires { U = Spires utiles.  
 T = Spires totales.

TYPE	NUMÉRO	LONGUEUR LIBRE	DIAMÈTRE EXTÉRIEUR	DIAMÈTRE DU FIL	NOMBRE DE SPIRES	SENS d'enrou- lement	TARAGES				OBSERVATIONS
							1		2		
							Longueur	Tare	Longueur	Tare	
A, B 2, B 12, B 14, B 15.....	1.006	45,5 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	8 U	G	37	kilog. 31	...	kilog. ...	
C, C 3.....	30.723	40 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	7 U	G	...	...	...	...	
B 14, B 14 G, B 15, B 15 G.....	112.859	53,5	25,5	3	8 U	G	40,5	12 ± 1,2	...	...	
A C 4, C 4 F, C 6, C 6 F.....	460.018	58 ± 0,5	31	4	6 U	D	41,2	38 ± 4 0	49	18 ± 1	Remplacé par 460.414.
C 4 G, C 6 G.....	460.414	61 ± 0,5	31 ± 0,3 0,2	4	5 1/2 U	D	44,2	38 ± 4 0	52	18 ± 1	
C 4 MFP, C 6 MFP 8, 10, 15, T 29	Extérieur... 460.773	64,5	31 ± 0,3 0,2	3,8	7 U	D	45,4	30 ± 3 0	...	...	
	Intérieur... 460.772	54	21,5 ± 0,3 0,2	2,5	8 1/2 U	G	35,4	12 ± 1 0	...	...	
7 et 11 TT, 23 U, 23 LU, 7 TU.....	461.250	60	30 ± 0,3 0,2	3,8	6 1/2 U	D.	42	32 ± 1,5	50	17,8 ± 0,75	
11 Performance, 15 Six 11 TU (TAMB), 23 LU, 23 RU.	Extérieur... 452.914	46,5	30 ± 0,3 0,2	3,5	7,5 T	D	29	29,5 ± 2	37	14,6 ± 1	
	Intérieur... 461.896	43	20 ± 0,3 0	2,5	9,8 T	G	27	16 ± 0,75	32,8	9,7 ± 0,5	
500 kg, 850 kg, 23 Di.....	Extérieur... 730.746	51 ± 0,5 0	34 ± 0,3 0,2	4	4,6 U	D	31,8	38,1	38,3	23,3 ± 0,75	
	Intérieur... 730.745	48 ± 0,5 0	22,8 ± 0,3 0,2	2,8	6,9 U	G	29	19,6	36,3	11,7 ± 0,75	
32, 45.....	461.161	90	36,8 ± 0,3 0,2	4,8	9 U	D	67	50 ± 3 0	77	28 ± 1	
32 Di, 45 Di.....	Extérieur... 730.399	99,5	36,2 ± 0,2	4,5	9 U	D	68	45 ± 3 0	79	29	
	Intérieur... 730.400	89	22,8 ± 0,3 0,2	2,8	14 U	G	58	17 ± 1,5 0	69	11	

# RÉGLAGE DISTRIBUTION

Le réglage de la distribution } en degrés donne les points théoriques d'ouverture et de fermeture par rapport au PMH.  
 en millimètres donne les points théoriques d'ouverture et de fermeture sur la course du piston par rapport au PMH.

Les jeux théoriques aux soupapes doivent être respectés au cours d'une vérification de calage de distribution. Pour la marche normale, appliquer les jeux pratiques.

T Y P E	RÉGLAGE DISTRIBUTION										JEUX AUX SOUPAPES				COMMANDE DE L'ARBRE à cames	LEVÉE de SOUPAPES	OBSERVATIONS
	EN DEGRÉS SUR LE VOLANT					EN MILLIMÈTRES SUR LE PISTON					THÉORIQUES		PRATIQUES				
	AOA	ROA	RFA	AOE	RFE	AOA	ROA	RFA	AOE	RFE	A	E	A	E			
A, B2, B12 (10 CV).....	...	...	...	...	...	...	1	87	86,8	0,62	0,25	0,25	0,20	0,25	Pignons..	6	
C, C3 (5 CV).....	...	8°	40°	45°	0°	...	0,6	81,5	79,5	0	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons..	...	
B14, B14 F, B15.....	...	...	...	...	...	...	0,4	83,4	87	0	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons..	...	
B14 G, B15 G.....	...	...	...	...	...	...	0,9	87	84	1,6	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons..	...	
AC4, AC4 F, C6, C6 E, C6 F, 1.800	...	0°	43°	48°	6° 30'	...	0	89,5	88	0,4	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons ou chaîne	7,75	
C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP, C 6 G/ C 6 MFP.....	5°	...	42°	48°	10°	0,2	...	90	88	1	0,25	0,25	0,20	0,25	Pignons..	7,7	
8 A, 8 U5.....	5° 20'	...	38° 40'	46° 30'	6° 40'	0,3	...	91,3	87,7	0,4	0,30	0,35	0,20	0,25	Pignons..	7,5	
10 A, 10 AL, 10 U 8, 10 U 12/ 15 A, 15 AL, T 29.....	2° 40'	...	41° 20'	43° 40'	9° 20'	0,1	...	90,1	89,1	0,8	0,30	0,35	0,20	0,25	Pignons..	7,5	
7 A, 7 B (72 et 78 × 80).....	3°	...	45°	45°	11°	0,1	...	70,8	70,8	0,9	0,33	0,40	0,15	0,20	Chaîne...	8	
7C, 11 AL, 11 BL Perfo, 11 B, 11 C/ 15 six, 7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB/ 23 U, 23 L, 23 R, 7 TU, 11 TU/ et Gazo 23 R.....	3°	...	45°	45°	11°	0,1	...	88,7	88,7	1,2	0,34	0,41	0,15	0,20	Chaîne...	8,15	
32, 45 TT (Essence et Gazo).....	...	4°	50°	40°	12°	...	0,2	94	99,7	1,5	0,37	0,37	0,25	0,30	Pignons..	10	
500 DI, 850 DI, 23 DI.....	8°	...	40°	50°	6°	0,6	...	91,1	86,3	0,3	0,41	0,49	0,25	0,30	Pignons..	9,83	
32 DI, 45 DI.....	8°	...	38°	45°	7°	0,7	...	100,9	97,3	0,4	0,37	0,37	0,30	0,35	Pignons..	10	

ALLUMAGE — Calage. — Avances (Tours/minute et Degrés du Moteur).

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE — Voltage. — Ampérage. — Encombrement de la Batterie d'accumulateurs.

DYNAMO — Type. — Vitesse de Conjonction (En Tours/minute Dynamo).

9<sub>A</sub>

ANCIENS MODÈLES

Ordre d'Allumage : 1, 3, 4, 2 sur tous les 4 cylindres. — 1, 5, 3, 6, 2, 4 sur tous les 6 cylindres.

TYPE	AVANCE A L'ALLUMAGE					ALLUMEUR		ÉCARTEMENT POIN-ES BOUGIES	BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	CALAGE FIXE		AVANCE AUTOMATIQUE			TYPE	Écartem <sup>t</sup> des Vis		VOLTS	AMPÈRES	ENCOMBREMENT MAXI			CONJONCTEUR ou régulateur	VITESSE de Conjonction	
	En degrés	En m/m	Décolle à	Maxi							Lon- gueur	Largeur	Hauteur			
A, B2, B12 (10 CV).....	18°	3	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	60	...	...	...	Conjoncteur	...	T./m.
C, C3 (5 CV).....	17°	2,5	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	45	...	...	...	Conjoncteur	...	
B14, B15 TT.....	18°	3	Avance fixe			Magn./Volt.	0,3	0,4	6	60	...	...	...	Conjoncteur	500	
AC4, C4 III, C4 F.....	7°15	0,5	1.000	25°	3.600	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	} Courbe d'Avance des Allumeurs d'Origine ; En Rechange, util ser les Allumeurs P10-15. Les Dynamos peuvent être équipées de Régu- lateurs.
C6, C6 F.....	10°16	1,00	600	30°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C4G, C4 IX, C6G, C6GI..	12°	1,38	800	18°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C4G MFP.....	12°	1,38	800	18°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C6G MFP.....	12°	1,38	800	18°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
8, 10.....	7°	0,5	700	23°	3.200	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	550	Allumeur valable pour C4 TT.
15, 29 U.....	9°	0,8	700	24°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Régulateur	550	Allumeur valable pour C6 TT.
29 S.....	9°	0,8	700	24°	3.800	Batterie	0,4	0,7	12	90	340	175	240	Régulateur	550	

9

**ALLUMAGE** — Calage. — Avance (Tours/minute et degrés du moteur).  
**ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE** — Voltage. — Ampérage. — Encombrement de la batterie d'accumulateurs.  
**DYNAMO** — Type. — Vitesse de conjonction (en tours/minute dynamo).  
**BOUGIES**

**MODÈLES CULBUTÉS**

Ordre d'allumage : 1, 3, 4, 2 sur tous 4 cylindres. — 1, 5, 3, 6, 2, 4 sur tous 6 cylindres.

TYPE	AVANCE A L'ALLUMAGE OU INJECTION					ALLUMEUR		ÉCARTEMENT		BATTERIE D'ACCUMULATEURS				DYNAMO		OBSERVATIONS	
	CALAGE FIXE		AVANCE AUTOMATIQUE			Repère	Avec ou sans dépression	Vis plantées	Pointes bougies	VOLTS	AMÈRES	ENCOMBREMENT MAXI			CONJONCTEUR ou Régulateur		VITESSE de conjonction
	en degrés	en mm	Décolle à tours/mot.	Maxi Degrés	Maxi tours/min.							Longueur	Largeur	Hauteur			
7 A, 7 B (course 80) .....	8°	0,48	1.000	40°	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
7 C, 11 AL .....	8°	0,61	1.000	40°	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 A .....	8°	0,61	1.000	40°	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
7 S, 11 BL .....	8°	0,61	1.000	38 1/2°	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 B .....	8°	0,61	1.000	38 1/2°	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
7 C, 11 BL .....	8°	0,61	700	29°	3.600	7-11 HC2	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
7 U, 11 U .....	8°	0,61	700	29°	3.600	7-11 U	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 B .....	8°	0,61	700	29°	3.600	7-11 HC2	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90 et 75	235	175	24	Régulateur	< 950	
7 C Économique .....	6°	0,35	1.200	28 1/2°	3.300	7 E 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 BL Performance .....	8°	0,61	1.000	28 1/2°	4.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 BL Performance (1945) ..	12°	1,38	510/960	23/28°	3.250	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur buse de 25.
11 BL Performance (1945) ..	12°	1,38	200/1000	22/26°	3.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur buse de 27.
11 B, 11 C Performance .....	8°	0,61	600	24°	3.400	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	
15 Six .....	8°	0,61	500	29°	4.000	PVL 6	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH) ..	8°	0,61	600	24°	3.400	TUC	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
23 U, 23 LU .....	8°	0,61	600	29°	3.600	7-HEPUD	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjuncteur	< 950	
23 RU .....	12°	1,38	600	24°	3.400	PUD	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	Quelques 23 R avec 8° d'avance allumage.
32 U .....	10°	1,02	600	30°	2.800	P 39	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjuncteur	< 950	
32 (S et B) .....	10°	1,02	600	30°	2.800	P 39	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 × 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 U .....	10°	1,02	600	25°	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	75	235	175 × 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 (S et B) .....	10°	1,02	600	25°	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 × 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 G .....	33°	10,77	Avance fixe			P 38 GZ	Sans	0,4	0,3/0,4	12	150	410	175 × 2	240	Régulateur	< 1.500	
500 DI, 850 DI, 23 DI .....	...	5,25	...	...	...	...	...	...	...	12	90	...	...	...	Régulateur	...	
32 DI, 45 DI .....	...	10,86	...	...	...	...	...	...	...	12	150	...	...	...	...	...	
32 BDI, 45 BDI .....	...	10,86	...	...	...	...	...	...	...	12	150	...	...	...	...	...	
	CHAMPION		A. C.			MARCHAL			K. L. G.		EYQUEM			BOSCH			
Bougies {	Essence .....		H 10			KL7, KL9			CR 36/37/39-L142		CL39, CL9			...			
{	Gazo .....		LA 10			...			CR 35		...			W 225/175			

\* Distance de l'extrémité du poussoir mobile à la face d'appui du corps de starter sur pompe injection.

# CARBURATEURS

## VOITURES ANCIENS MODÈLES

Solex MONTAGE 12

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BUSE	GICLEUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	GICLEUR de RALENTI	STARTER		FLOTTEUR (Poids)  Grammes.	POINTEAU	OBSERVATIONS
						AIR	ESSENCE			
A, B 2, B 12.....	26 BFHG	17	85 à 90	51	050	4,5	140	26	2	
C, C 3.....	26 BFHD	13	70	52	050	3	115	26	2	
B 14, B 14 F, B 14 G, B 15.....	26 BFHG	19	100	51	055	4,5	140	26	2	
AC 4.....	30 BFDV	22	105	52	050	5	150	26	2	
AC 4 F.....	30 BFHD	23	115	51	055	5	150	26	2,5	
C 4 G MFP.....	30 BFVD à starter	24	115	51	050	5	150	26	2,5	
C 4 IX.....	30 BFHD	23	115	51	055	5	145	26	2,5	
C 4 GI.....	30 BFDV	24	115	51	050	5	150	26	2	
C 6, C 6 E.....	30 BFVD	23	110/115	41	055	5,5	155	42	2	
C 6 F.....	30 BFVD	24	120	56	055	5,5	155	42	2,5	
C 6 G.....	35 BFVD à starter	25	130	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 G MFP.....	35 BFVD à starter	26	135	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 1 (1.800 kg).....	35 BFGV	22/24	110/125	51	145/155	5,5	155	65	2,5	
C 6 GI 2 tonnes.....	35 BFGV	23	115	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GI Car.....	35 BFGV	24	125	56	055	5,5	165	65	2,5	
8A, 8 U-5.....	30 BFGV	22	105	51	050	4	145	26	2	
		22	110	56	050	4,5	140	26		
10 A, 10 AL, 10 U-8, 10 U-12.....	30 BFGV	24	120	56	050	5	155	26	2	
		24	115	51	050	5	170	26		
15 A.....	35 BFGV	26	130/135	51	055	5,5	165	65	2	
15 AL.....	35 BFGV	26	135	56	055	5,5	165	65	2	
T 29.....	35 BFDVLR	24	125	51	055	2×3,5	170	65	2,5	

## CARBURATEURS

## VOITURES ANCIENS MODÈLES

Solex MONTAGE 20

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BUSE	GICLEUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	GICLEUR de RALENTI	STARTER		FLOTTEUR (poids)  grammes	POINTEAU	OBSERVATIONS
						AIR	ESSENCE			
A, B 2, B 12.....	26 HBFG	18	90	230	050	4,5	140	26	2	
C, C 3.....	26 HBFD	14	85	240	050	3	115	26	2	
B 14, B 15.....	26 HBFG	19	100	230	050	4,5	140	26	2	
AC 4.....	30 VAFD	23	115	240	050	4,5	125	26	2	
C 4 F.....	30 HBFD	23	120	240	055	5	150	26	2,5	
C 4 G.....	30 HBFD	24	125	240	055	5	155	26	2,5	
C 4 MFP.....	30 VAFD	24	125	250	050	4,5	125	26	2	
C 4 IX et 500 kg.....	30 HBFD	23	120	240	055	5	150	26	2,5	
C 4 GI (800 kg et 1.200 kg).....	30 VAFD	24	125	250	050	4,5	125	26	2	
C 6 III, C 6 E, C 6 F.....	35 VBFG	24	135	260	055	5,5	155	65	2,5	
C 6 G, C 6 GMFP.....	35 VAFD	26	140	250	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 I (1.800 kg).....	35 VBFG	23	130	260	055	5,5	155	65	2,5	
C 6 GI (2.000 kg).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GI (car).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GT (tracteur).....	35 VAFD	26	140	250	055	5,5	155	65	2,5	
8, 8 U-5.....	30 VAFD	22	110	240	050	4,5	125	26	2	
10, 10 AL, 10 U-8, 10 U-12.....	30 VAFD	24	125	250	050	4,5	125	26	2	
15 A, 15 AL.....	35 VAFD	26	145	260	055	5,5	165	65	2,5	
T 29 (2.000 kg).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	

# CARBURATEURS

10c

## VOITURES ANCIENS MODÈLES

Solex MONTAGE 22

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BUSE	GICLEUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	GICLEUR de RALENTI	STARTER		FLOTTEUR (poids)	POINTEAU	OBSERVATIONS
						AIR	ESSENCE			
A, B2, B12.....	26 GHF	21	105	220	045	4,5	140	26	2	
C, C3.....	26 AHD	16	85	220	045	3,5	120	26	2	
B 14, B 15.....	26 GHF	21	105	220	045	4,5	140	26	2	
C 4 G.....	30 AHD	25	125	230	055	4,5	125	26	2,5	
C 4 IX.....	30 AHD	25	125	230	055	4,5	125	26	2,5	

**Nota.** — Les autres types sont à montage vertical et ne peuvent pas être équipés avec montage 22.

## CARBURATEURS

## TRACTION AV (Tourisme)

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BUSE	GICLEUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou EMULSION	RALENTI		STARTER		FLOTTEUR (Poids) grammes	POINTEAU	JET de POMPE	GICLEUR ÉCONO- MIQUE	OBSERVATIONS
					GICLEUR	AIR	AIR	ESSENCE					
<b>Solex Montage 12</b>													
7A (72 × 80) .....	30 BFHD	20	110	56	045	...	4	130	26	2	...	...	
7B (78 × 80) .....	30 BFHD	19	105	51	045	...	4,5	140	26	2	...	...	
7S (78 × 100) .....	30 BFHD	23	120	51	045	...	5	145	26	2	...	...	
7C (72 × 100) .....	30 THD	19	105	56	045	...	5	130	26	2	...	...	
11A, 11AL .....	30 THD	22	115	51	045	...	6	140	26	2	...	...	
<b>Solex Montage 20</b>													
7C .....	30 HTD	20	110	250	045	...	5	130	26	2	...	...	
11AL .....	30 HTD	23	125	240	045	...	6	140	26	2	...	...	
11A .....	30 HTD	22	120	250	045	...	6	140	26	2	...	...	
<b>Solex Montages 21 et 22</b>													
7C .....	30 DHT	22	115	210	050	150	5	130	26	1,5	...	...	
7 Economique 1939 .....	30 ATHD	21	110	240	045	150	3,5	125/130	26	1,5	...	...	
11AM, 11BL, 11B, 11C .....	30 DHT	26	130	230	055	180	6	140	26	1,5	...	...	
11 Performance .....	35 FATIP	26	135	210	45	180	4	125	21	2	55	...	Avec silencieux.
	35 FPAI	26	130	180	45	180	4	125	21	2	60	...	Sans silencieux.
15 Six .....	30 FFIAP2	23	115	280	45	120	5,5	140	21,5	2,5	45	...	
11 performance modèle 45-46 .....	35 FPAI	25	120	230	45	180	4	125	21	2	60	60	Réglage France.
11 performance modèle 45-46 .....	35 FPAI	27	130	180	45	180	4	125	21	2	60	60	Réglage Exportation.

## CARBURATEURS

## UTILITAIRES ET POIDS LOURDS

## Moteurs culbutés

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	[BUSE	GICLEUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	RALENTI		STARTER		FLOTTEUR (Poids)	POINTEAU	JET [POMPE	GICLEUR ÉCONOME	OBSERVATIONS
					GICLEUR	AIR	AIR	ESSENCE					
<b>Solex Montage 12</b>													
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB.....	30 THG	22	120	58	045	...	5,5	135	grammes 26	2	...	...	
11 U-12.....	30 RTHG	22	115	51	045	...	6	140	26	2	...	...	A régulateur.
32 U, 32 S.....	35 BFDVLR	26	125	51	055	...	2 × 3,5	175	69	2,5	...	...	A régulateur
	35 RTVG	26	125	51	055	...	2 × 3,5	165	69	2,5	...	...	A régulateur
45 U, 45 S.....	40 BFDVLR	29	160	56	060	...	2 × 5,5	220	69	2,5	...	...	A régulateur
	40 RTVG	28	150	51	060	...	2 × 5,5	200	69	2,5	...	...	A régulateur
<b>Solex Montage 20</b>													
7 UA, 11 UA (9 et 11 MI).....	30 HTG	22	120	250	045	...	5,5	135	26	2	...	...	
7 UB (500 kg), 11 UB (850 kg).....	30 HTG	22	125	250	045	...	5,5	135	26	2	...	...	
23 U.....	30 RHTG	22	125	250	045	...	6	140	26	2	...	...	A régulateur
32 U, 32 S.....	35 RVTG	26	135	240	060	...	2 × 2,5	165	69	2,5	...	...	A régulateur
45 U, 45 S.....	40 RVTG	28	160	240	060	...	2 × 5	200	65	2,5	...	...	A régulateur
<b>Solex Montage 21 et 22</b>													
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB, 7 TU ...	30 GHT	22	115	230	050	150	5,5	135	26	1,5	...	...	
23 U.....	30 RGHT	22	115	230	050	150	5,5	135	26	1,5	...	...	A régulateur.
11 TU, 23 U Armée.....	30 RGHT	26	130	220	050	150	6	145	26	1,5	...	...	A régulateur.
23 L.....	30 RGHT	26	130	220	050	150	6	145	26	1,5	...	...	A régulateur.
23 R.....	32 AIC	23	100/105 130	180	45	120	4,5	115	11	1,5	50	50	{ Avec filtre técalémit BTT 339. Avec filtre Mahle.
		26		260									
32 U, 32 S.....	35 RVTG	26	135	240	060	...	2,5	165	69	2,5	50	50	A régulateur.
45 U, 45 S.....	40 RVTG	28	160	240	60	...	4	200	65	2,5	...	...	A régulateur.
	40 RVAFG	29	160	230	060	...	5,5	170	65	2,5	...	...	A régulateur av. filtre técalémit n° 5.
P 107 chenille.....	35 RVTG	27	140	51	055	...	3	165	...	...	...	...	

## EMBRAYAGE RESSORTS - RÉGLAGE DES LINGUETS

**COTES DE RÉGLAGE DES LINGUETS** : les cotes sont données, l'organe étant en position "embrayé".  
La cote A est mesurée du dessus du linguet à la face d'appui du plateau d'embrayage.  
La cote B est mesurée de la face d'appui du carter d'emb ayage à la face d'appui du plateau d'embrayage.

Nombre de spires } U = utiles  
                          } T = totales

TYPE	RESSORTS									RÉGLAGE DES LINGUETS		OBSERVATIONS
	NUMÉRO	COEFFICIENT	LONGUEUR libre	DIAMÈTRE extérieur	DIAMÈTRE du fil	NOMBRE de spires	SENS d'enroulement	TARAGE		A	B	
								Longueur	Tare			
									kilo			
A, B 2, B 12, B 14, B 15 .....	1.912	6	54	18,5 ±0,5	2,5	9 U	G	33	17,8	...	...	
C, C 3.....	10.776	6	52	17,5	...	...	...	...	...	...	...	
B 14 F, B <sub>14</sub> G, B 15 G, AC 4.....	117.359	6	48	18,5 ±0,5	2,8	9 U	G	33	31 ±1	...	...	
AC 4, C 6 .....	490.008	6	64	24,5	3,5	6 U	D	46,5	45 $\begin{smallmatrix} +3 \\ -1 \end{smallmatrix}$	...	...	
C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP, C 4 GMFP	89.034	9	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	47,7	21	
C 6 F, C 6 GMFP, 10.....	89.034	9	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	47,7	21	
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB, 23 U, 23 L, 23 R	89.034	9	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	47,7	21	
15: C 6 I (1.800 kg), C 6 G I (2.000 kg), T 29	89.034	12	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	47,7	21	
8.....	490.266	6	46,5	27	3,8	5 U	D	32,5	47 ±2	27,1	13,7	
7 A, 7 B, 7 C.....	490.484	6	43	26,6	3,8	5 U	D	32,5	35	27,1	15,7	
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B, 11 C	490.663	6	44	27,4 $\begin{smallmatrix} +0 \\ -0,3 \end{smallmatrix}$	4,2	5 U	D	35,5	47 $\begin{smallmatrix} +3 \\ -0 \end{smallmatrix}$	28,3	11,5	Embrayage à 6 ressorts.
11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B, 11 C.....	493.019	9	47	26,6	3,8	5,5 U	D	34	40 ±1,5	28,3	11,5	Embrayage à 9 ressorts.
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH) .....	492.045	6	52,8	29,2	4,2	6 U	G	34	66 ±1,5	50,5	18,1	
15 Six .....	491.053	6	44	25,8	4	5 ¼ U	G	29,5	68 ±2	42,1*	16,1	(* Cote prise entre l'appui de fourchette et la face d'appui du plateau.
32 U (6 linguets) .....	89.034	12	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	39	20	
45 U } 1 <sup>re</sup> disposition : 6 linguets tôle.... 2 <sup>e</sup> disposition : 6 linguets acier... 3 <sup>e</sup> disposition : 3 linguets acier...	490.600	12	62	30 ±0,2	3,8	8 ½ T	G	40	46 ±2	35,8	17,8	
	490.834	12	60	24	3,5	10 T	D	40	46 ±2	35,8	17,8	
	491.116	9	58,6	27	4	...	...	39,67	59 $\begin{smallmatrix} +4,5 \\ -0 \end{smallmatrix}$	42	8,5	

# BOITES DE VITESSE

**Pignons :** Les chiffres correspondent au nombre de dents des pignons en prise pour la vitesse indiquée.  
**Démultiplication :** Nombre de tours de l'arbre de sortie pour un tour de l'arbre d'entrée.

TYPE	NOMBRE DE VITESSES		PIGNONS ET DÉMULTIPLICATION					RAPPORT DES VITESSES comparés à la prise directe ou à la 3 <sup>e</sup> pour traction avant				
	AV	SYN-CHRONI.	1	2	3	4	MARCHE ARRIÈRE	1	2	3	4	M. AR.
C, C3 (5CV).....	3	0	$\frac{18}{32} \times \frac{18}{32} = 0,316$	$\frac{18}{32} \times \frac{25}{25} = 0,562$	1	...	$\frac{18}{32} \times$	0,316	0,562	1	...	...
A, B2, B12, B14, B15, AC4..... C6.....	3	0	$\frac{17}{29} \times \frac{16}{30} = 0,312$	$\frac{17}{29} \times \frac{22}{24} = 0,537$	1	...	$\frac{17}{29} \times \frac{12}{19} \times \frac{19}{30} = 0,235$	0,321	0,537	1	...	0,235
C4 F, C4 G, C4 IX, C4 MFP..... C6 F, C6 G, C6 MFP.....	3	0	$\frac{17}{30} \times \frac{17}{30} = 0,321$	$\frac{17}{30} \times \frac{23}{24} = 0,543$	1	...	$\frac{17}{30} \times \frac{14}{18} \times \frac{18}{30} = 0,264$	0,321	0,543	1	...	0,264
C4 F Montagne, C6 I 1800 et 2000 kg	4	0	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{41} = 0,153$	$\frac{16}{41} \times \frac{24}{34} = 0,284$	$\frac{16}{41} \times \frac{34}{23} = 0,6$	1	$\frac{16}{41} \times \left(\frac{16}{24}\right) \times \frac{20}{41} = 0,127$	0,153	0,284	0,576	1	0,127
C 4G1 1200 kg, C 6 G1 1800 kg et 2000 kg, C 6 GT.....	4	0	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{41} = 0,153$	$\frac{16}{41} \times \frac{24}{33} = 0,284$	$\frac{16}{41} \times \frac{33}{24} = 0,536$	1	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,127$	0,153	0,284	0,536	1	0,127
8, 10, 10L, 7UA, 7UB, 11UA, 11UB 8U-5, 10U-8, 500 Di.....	3	2	$\frac{16}{28} \times \frac{17}{30} = 0,324$	$\frac{16}{28} \times \frac{22}{24} = 0,523$	1	...	$\frac{16}{28} \times \frac{14}{18} \times \frac{18}{30} = 0,266$	0,324	0,523	1	...	0,266
15, 15 L.....	3	2	$\frac{16}{28} \times \frac{17}{30} = 0,324$	$\frac{16}{28} \times \frac{24}{22} = 0,624$	1	...	$\frac{16}{28} \times \frac{14}{18} \times \frac{18}{30} = 0,266$	0,324	0,624	1	...	0,266
10U-12, 11 U-12, 23 U, 23L, 23 R, 23 Di 850 Di, 29 U, 29S (à billes).....	4	2	$\frac{18}{43} \times \frac{16}{41} = 0,163$	$\frac{18}{43} \times \frac{24}{33} = 0,304$	$\frac{18}{43} \times \frac{36}{29} = 0,519$	1	$\frac{18}{43} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,136$	0,163	0,304	0,519	1	0,136
29 U, 29S, 32 U, 32S, 32 Di (Timken)	4	2	$\frac{19}{42} \times \frac{16}{41} = 0,176$	$\frac{19}{42} \times \frac{24}{33} = 0,329$	$\frac{19}{42} \times \frac{36}{29} = 0,561$	1	$\frac{19}{42} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,147$	0,176	0,329	0,561	1	0,147
45 U, 45 S45, Di { Jusqu'à juillet 42... Depuis juillet 42...	4	2	$\frac{20}{41} \times \frac{16}{41} = 0,190$	$\frac{20}{41} \times \frac{24}{33} = 0,354$	$\frac{20}{41} \times \frac{34}{31} = 0,535$	1	$\frac{20}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,158$	0,190	0,354	0,535	1	0,158
	4	2	$\frac{17}{36} \times \frac{15}{41} = 0,172$	$\frac{17}{36} \times \frac{24}{33} = 0,343$	$\frac{17}{36} \times \frac{30}{26} = 0,545$	1	$\frac{17}{36} \times \frac{15}{24} \times \frac{20}{41} = 0,144$	0,172	0,343	0,545	1	0,144
7 A, 11 AL, 11 A.....	3	2	$\frac{21}{38} \times \frac{26}{24} \times \frac{17}{33} = 0,310$	$\frac{17}{33} = 0,515$	$\frac{22}{28} = 0,785$	...	$\frac{21}{31} \times \frac{16}{26} \times \frac{26}{24} \times \frac{17}{33} = 0,230$	0,394	0,656	1	...	0,293
7 B, 7 C, 11 BL, 11 B, 11 C.....	3	2	$\frac{20}{39} \times \frac{26}{24} \times \frac{16}{34} = 0,261$	$\frac{16}{34} = 0,470$	$\frac{22}{28} = 0,785$	...	$\frac{20}{32} \times \frac{16}{26} \times \frac{26}{24} \times \frac{16}{34} = 0,196$	0,332	0,600	1	...	0,250
15-Six.....	3	2	$\frac{21}{34} \times \frac{18}{38} = 0,292$	$\frac{21}{34} \times \frac{29}{26} = 0,688$	$\frac{21}{34} \times \frac{34}{21} = 1$	...	$\frac{21}{34} \times \frac{18}{24} \times \frac{20}{38} = 0,244$	0,292	0,688	1	...	0,244
7 TU, 11 TU.....	3	2	$\frac{16}{29} \times \frac{18}{30} \times \frac{20}{27} = 0,245$	$\frac{16}{29} \times \frac{23}{24} \times \frac{20}{27} = 0,391$	$\frac{20}{27} = 0,740$	...	$\frac{16}{29} \times \frac{18}{17} \times \frac{21}{30} \times \frac{20}{27} = 0,303$	0,338	0,528	1	...	0,405

# COUPLES CONIQUES — INTERCHANGEABILITÉ

## ANCIENS MODÈLES

Couples de série et possibilités de montage : Ne figurent que les couples vendus aux P. D.  
 Démultiplication : Nombre de tours de couronne pour un tour pignon.

Le chiffre le plus faible correspond au couple le plus démultiplié.

TYPE	COUPLE DE SÉRIE			PORTÉES ROULEMENT SUR PIGNON		AUTRES POSSIBILITÉS											
	NOMBRE de DENTS	DÉMUL-TIPLI-CATION	NUMÉRO P. D.	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démulti- plication	Numéro P. D.	Nombre de dents	Démulti- plication	Numéro P. D.	Nombre de dents	Démulti- plication	Numéro P. D.	Nombre de dents	Démulti- plication	Numéro P. D.
<b>TOURISME</b>																	
B 14 F, B 14 G.....	10 × 49	0,204	415.235	...	...	8 × 51	0,157	415.229	...	...	...	...	...	...	...	...	...
AC 4, C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP } C 6, C 6 F, C 6 G (familiale).....	9 × 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
C 6, C 6 E, C 6 F, C 6 G 1 <sup>er</sup> modèle (s. familiale)	9 × 43	0,209	400.073	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
C 6 G 2 <sup>e</sup> modèle, C 6 MFP (sauf familiale)	9 × 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
C 6 G 2 <sup>e</sup> modèle, C 6 MFP (familiale)	9 × 46	0,195	400.226*	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
8 A, 10 A 2 <sup>e</sup> modèle.....	9 × 46	0,195	403.163	30	35	9 × 43	0,209	403.171	8 × 43	0,183	403.185	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
10 AL.....	9 × 43	0,209	403.171	30	35	9 × 46	0,195	403.163	8 × 43	0,183	403.185	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
10 A 1 <sup>er</sup> modèle.....	9 × 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
15 AL.....	10 × 43	0,232	403.173	30	40	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
15 A.....	9 × 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>UTILITAIRES</b>																	
B.15, B 15 G.....	8 × 51	0,157	415.229	...	...	10 × 49	0,204	415.235	...	...	...	...	...	...	...	...	...
500 kg : AC 4, C 4 F, C 4 G, C 4 VIII..	9 × 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
8 U 5 (2 <sup>e</sup> stade 1933).....	8 × 46	0,174	400.254	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203
800 kg : C 4 G, 10 U-8.....	8 × 43	0,183	400.203	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 46	0,174	400.254
1.000 kg : C 4 F.....	7 × 52	0,134	400.077	30	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.200 kg : C 4 G, 10 U-12.....	8 × 47	0,170	400.211	30	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.800 kg : C 6, C 6 G 1.....	7 × 44	0,159	400.246	38,10	44,45	6 × 41	0,146	400.198	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.000 kg : C 6 G 1, 29 U.....	6 × 41	0,146	400.198	38,10	44,45	7 × 44	0,159	600.246	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29 S.....	9 × 26	0,346	403.272	38,10	44,45	10 × 26	0,384	403.290	8 × 26	0,308	403.293	...	...	...	...	...	...

\* Le couple n'est plus vendu aux P.D.

⊙ Il est possible de monter les couples et roulements de 30 × 49 des C 4 en fournissant en plus : 1 Plateau 403.059 ; 1 Cage 403.037 ; 2 Roulements 306 E ; 1 Erou 400.029 ; 1 Entretien 403.125 ; 1 Rondelle 400.027.

## COUPLES CONIQUES — INTERCHANGEABILITÉ

## MODÈLES RÉCENTS

Couples de série et possibilités de montage : Ne figurent que les couples vendus aux P.D.  
 Démultiplication : Nombre de tours de couronne pour 1 tour pignon.

Le chiffre le plus faible correspond au couple le plus démultiplié.

TYPE	COUPLE DE SÉRIE			PORTÉES ROUEMENTS sur pignons		AUTRES POSSIBILITÉS											
	NOMBRE de DENTS	DÉMUL-TIPLI-CATION	NUMÉRO P. D.	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	D'multi-plication	Numéro P.D.	Nombre de dents	D'multi-plication	Numéro P.D.	Nombre de dents	D'multi-plication	numéro P.D.	Nombre de dents	D'multi-plication	Nombre P.D.
<b>TOURISME</b>																	
7 A, 7 B, 11 A familiale .....	8 × 31	0,258	408.326	...	...	9 × 31	0,290	408.337	8 × 35	0,228	506.902	Diamètre roulement Couronne : 37.			...	...	...
7 S, 11 A normale, 11 AL .....	9 × 31	0,290	408.337	...	...	8 × 31	0,258	408.326	8 × 35	0,228	506.902				...	...	...
7 A, 7 B montagne .....	8 × 35	0,228	506.902	...	...	9 × 31	0,290	408.337	8 × 31	0,258	408.326				...	...	...
7 B, 7C (Roues Stop), 11 B familiale, 11 C.	8 × 31	0,258	408.486	...	...	10 × 31	0,322	408.559	9 × 31	0,290	408.487	8 × 35	0,228	408.469	Diamètre roulement couronne : 40.		
7 C (Roues Pilote), 11 BL, 11 B sauf familiale	9 × 31	0,290	408.487	...	...	10 × 31	0,322	408.559	8 × 31	0,258	408.486	8 × 35	0,228	405.469			
7 C Economique depuis mars 1939 .....	10 × 31	0,322	408.559	...	...	9 × 31	0,290	408.487	8 × 31	0,258	408.486	8 × 35	0,228	408.469			
15 Six .....	8 × 31	0,258	408.630	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
7 UA, 11 UA .....	8 × 43	0,183	403.185	30	35	9 × 43	0,209	403.171	9 × 46	0,195	403.163	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
<b>UTILITAIRES</b>																	
7 UB (500 kg) .....	8 × 43	0,183	403.185	30	35	9 × 43	0,209	403.171	9 × 46	0,195	403.163	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
500 DI .....	8 × 46	0,174	408.584	30	35	9 × 43	0,209	403.171	9 × 46	0,195	403.163	8 × 43	1,183	403.185	...	...	...
11 UB (850 kg) .....	8 × 43	0,183	400.203	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 46	0,174	400.254
850 DI .....	8 × 46	0,174	400.254	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203
11 U-12 (1200 kg) .....	8 × 47	0,170	400.211	30	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
7 TU, 11 TU, (TUB) .....	7 × 34	0,206	409.520	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
23 U, 23 L .....	8 × 47	0,170	408.364	35	40	6 × 41	0,146	408.606	...	...	...	...	...	...	...	...	
23 R, 23 DI .....	6 × 41	0,146	408.606	35	40	8 × 47	0,170	408.364	⊙	...	...	...	...	...	...	...	
32 U, 32 DI .....	7 × 44	0,159	400.246	38,10	44,45	6 × 41	0,146	400.198	...	...	...	...	...	...	...	...	
32 S, 32 B, 32 B DI .....	10 × 26	0,384	403.290	38,10	44,45	9 × 26	0,346	403.272	8 × 26	0,308	403.293	...	...	...	...	...	
45 U, 45 DI, 45 G .....	6 × 41	0,146	408.322	45	45	6 × 45	0,133	408.387	...	...	...	...	...	...	...	...	
45 S, 45 B, 45 B DI .....	10 × 29	0,344	408.323	40	45	12 × 29	0,413	408.327	9 × 29	0,310	408.379	...	...	...	...	...	

⊙ Les 23 DI ont été équipés de couples : 7 × 44 0,159 408.565.

PNEUS - GONFLAGE

ANCIENS MODÈLES

14<sub>A</sub>

COUPLES CONIQUES DE SÉRIE - DÉMULTIPLICATION TOTALE

Les démultiplications totales (mètres parcourus, vitesse de moteur et de voiture) sont données pour la prise directe. Pour obtenir la vitesse du moteur à une vitesse de voiture donnée, multiplier la vitesse à 1 km/h. par la vitesse donnée. La vitesse voiture est donnée au régime d'utilisation, la vitesse maximum peut être supérieure.

Pour les roues : D = roues à disque; P = roues à palettes.

TYPE	PNEUS		PRESSION		CIRCONFÉRENCE de ROULEMENT du pneu	TYPES DE ROUES			COUPLE CONIQUE série	MÈTRES PARCOURUS par tour du moteur	VITESSE DU MOTEUR à 1 km/h.	VITESSE VOITURE		OBSERVATIONS
	AVANT	ARRIÈRE	AVANT	ARRIÈRE		D OU P	TYPES	TOCS				A RÉGIME moteur	KM/H	
<b>Tourisme</b>														
A B2	710	× 90	4,000	4,500	2,152	...	...	...	10 × 44	0,489	34,00	2.100	62	
C C3	715	× 115	1,500	1,750	2,123	...	...	...	8 × 45	0,377	46,20	2.100	48	
B12	730	× 130	1,750	2,250	2,210	...	...	...	9 × 44	0,452	37,00	2.100	57	
B14 F, B14 G	13	× 45	1,750	2,250	2,196	D	E0	4	10 × 49	0,448	37,20	2.300	62	
AC4, C4 F, C4 G, C4 MFP, C4 IX	13	× 45	1,750	2,250	2,196	D	G0 P	5	9 × 46	0,429	38,80	3.000	77	
C6, C6 F, C6 G, C6 MFP	14	× 45	1,750	2,250	2,227	D	H0 P	5	9 × 43	0,466	35,80	3.000	84	
C4 MFP (septembre 32)	150	× 40	1,300	1,400	2,105				9 × 46	0,412	40,40	3.000	74	
C6 MFP (septembre 32)	160	× 40	1,400	1,600	2,127				9 × 43	0,445	37,80	3.000	79	
8 A	140	× 40	1,300	1,400	2,023				9 × 46	0,395	42,00	3.200	76	
10 AL	140	× 40	1,300	1,400	2,023				9 × 43	0,423	39,20	3.200	81	
10 AL (juin 32)	150	× 40	1,250	1,400	2,105				9 × 43	0,440	38,00	3.200	84	
10 A berline	150	× 40	1,400	1,400	2,105	D	KS0 P	5	9 × 46	0,412	40,40	3.200	79	
10 A familiale	160	× 40	1,350	1,600	2,127				9 × 46	0,416	40,40	3.200	80	
15 AL	160	× 40	1,400	1,400	2,127				10 × 43	0,494	33,80	3.200	95	
15 A	160	× 40	1,500	1,600	2,127				9 × 43	0,445	37,80	3.200	85	
7 UA, 11 UA sauf familiales	150	× 40	1,300	1,500	2,105				8 × 43	0,392	42,40	3.500	83	
7 UA, 11 UA familiales et commerciales	160	× 40	1,300	1,600	2,127				8 × 43	0,395	42,00	3.500	83	
<b>Utilitaires</b>														
500 kg : C4, C4 F, C4 G, C4 VIII	14	× 45	1,500	2,250	2,227	D	H0 P	5	9 × 46	0,435	38,20	3.000	79	
8 U5	14	× 45	1,500	2,250	2,227				8 × 46	0,387	43,00	3.200	74	
800 kg : C4 G, 10 U-8 1 <sup>er</sup> modèle	15	× 45	1,750	2,750	2,290	D	K0 P	5	8 × 43	0,426	39,00	3.000	70	
10 U-8 (juillet 33)	15	× 45	1,750	3,250	2,323	D	K0 P	5	8 × 43	0,432	38,60	3.200	82	
1.000 kg : C4 F	30	× 5	...	...	2,510	D	TL6 0	6	7 × 52	0,338	49,20	3.000	61	
1.200 kg : C4 G, 10 U-12, 11 U-12	14	× 50	1,500	2,250	2,378	D	6 81	6	8 × 47	0,404	41,00	3.000	73	
	30	× 5	3,500	5,500	2,607	D	TL6 0	6	7 × 44	0,414	40,20	3.000	75	
1.800 kg : C61	16	× 50	3,500	3,500	2,485	D	6 87	6	7 × 44	0,395	42,00	3.000	71	
2.000 kg : C6 G1	17	× 50	2,000	3,500	2,507	D	6 91	6	6 × 41	0,375	44,20	3.000	68	
29 U	18	× 50	2,000	3,500	2,601	D			6 × 41	0,380	43,80	3.200	73	
29 S	18	× 50	2,000	3,500	2,601	D	8 100	8	9-26+43-31	0,377	44,20	3.200	72	

14

## COUPLES CONIQUES ET COMPTEURS DE SÉRIE DÉMULTIPLICATION TOTALE

L'erreur des compteurs correspond au nombre de kilomètres enregistrés en plus ou en moins.  
 Les démultiplications totales (mètres parcourus, vitesse de moteur et de voiture) sont données pour l'étage supérieure de vitesse.  
 La vitesse voiture est donnée au régime d'utilisation du moteur ; la vitesse maximum peut être supérieure.  
 Pour les roues : D = roues à disque ; P = roues à palettes.

TYPE	PNEUS	JUMELAGE	PRESSION EN KILOGRAMMES		CIRCONFÉRENCE DE ROULEMENT du pneu	TYPES DE ROUES			COUPLE CONIQUE Série	MÈTRES PARCOURUS PAR tour moteur	VITESSE DU MOTEUR A 1 KM/H	VITESSE VOITURE		COUPLE DE COMPTEUR			OBSERVATIONS	
			Avant	Arrière		D ou P	TYPES	TOCS				à régime moteur	km/h	Rap- port	NUMÉROS P. D.			Erreur %
			kilos	kilos	mètres					mètres	tr/mn							
<b>TOURISME</b>																		
<b>Roues et pneus STOP</b>																		
7 A, 7 B, 7 C.....	140×40	...	1,300	1,400	2,023	D	K SO P	5	8×31	0,410	40,60	3.800	93	6×11	500.684	500.685	+4	
7 A, 7 B, 7 C montagne.....	140×40	...	1,300	1,400	2,023	D	K SO P	5	8×35	0,365	46,00	3.800	83	6×12	500.684	500.839	+7,7	
11 AL, 11 BL, 11 B, sauf familiale	150×40	...	1,300	1,400	2,105	D	K SO P	5	9×31	0,480	34,80	3.800	109	6×9	500.684	500.821	+7	
11 B familiale.....	160×40	...	1,400	1,600	2,127	D	K SO P	5	8×31	0,431	38,40	3.800	98	6×10	500.684	500.820	+4,3	
<b>Roues et pneus PILOTE</b>																		
7 C avant mars 1939.....	155×400	...	1,100	1,300	1,951	P	5×20	5	9×31	0,445	37,40	3.800	102	8×14	507.196	507.197	+1,6	
7 C Économique depuis mars 1939.....	155×400	...	1,100	1,300	1,951	P	5×20	5	10×31	0,493	33,60	2.500	74	8×12	507.196	507.199	+6	
11 BL.....	165×400	...	1,100	1,300	2,004	P	5×20	5	9×31	0,457	36,20	3.800	105	8×13	507.196	507.198	+5,4	
11 B sauf familiale.....	165×400	...	1,200	1,400	2,004	P	5×20	5	9×31	0,457	36,20	3.800	105	8×13	507.196	507.198	+5,4	
11 B familiale, 11 C.....	185×400	...	1,300	1,500	2,070	P	5×20	5	8×31	0,420	39,60	3.800	96	8×14	507.196	507.197	+6,4	
15 Six.....	185×400	...	1,300	1,500	2,070	P	5×20	5	8×31	0,534	31,10	3.800	122	6×11	501.368	501.367	+1,6	
<b>UTILITAIRES</b>																		
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH)...	16×45	...	2,200	2,200	2,323	D	KOP	5	7×34	0,376	44,30	3.000	68	6×12	507.588	507.602	+4,6	
7 UB (500 kg).....	14×45	...	1,500	2,250	2,227	D	HOP	5	8×43	0,414	40,20	3.500	87	6×14	506.438	506.442	+3,4	
500 DI.....	14×45	...	1,500	2,250	2,227	D	HOP	5	8×46	0,387	43,00	3.200	74	5×12	506.194	506.214	+7,6	
11 UB (850 kg).....	16×45 C	...	2,000	3,250	2,323	D	KOP	5	8×43	0,432	38,30	3.500	91	6×13	506.438	506.441	+6,8	
850 DI.....	16×45 C	...	2,000	3,250	2,323	D	KOP	5	8×46	0,404	41,20	3.200	77	5×12	506.194	506.214	+3,1	
23 U.....	15×50 C	J	2,250	3,000	2,444	D	6×87	6	8×47	0,416	40,00	3.000	75	5×11	506.347	506.351	+9,2	
23 DI jusqu'à septembre 1938.	15×50 C	J	2,250	3,000	2,444	D	6×87	6	7×44	0,386	43,00	3.200	74	5×12	506.194	506.214	+7,1	
23 DI depuis septembre 1938.	15×50 C	J	2,250	3,000	2,444	D	6×87	6	6×41	0,357	46,80	3.200	68	4×11	506.246	506.245	+1,6	
23 L.....	16×50 C	J	2,750	3,250	2,485	D	6×87	6	8×47	0,423	39,50	3.000	76	5×11	506.347	506.351	+7,3	
23 R jusqu'à septembre 1946..	16×50 C	J	500	3,250	2,485	D	6×87	6	6×41	0,363	45,80	3.500	76	4×11	506.246	506.245	0	Quelques 23 R avec pneus de 600 × 20. Quelques 23 R avec compte-compteur 4 × 11.
23 R depuis septembre 1946..	160×20	J	3,000	3,500	2,601	D	6×85	6	6×41	0,380	43,80	3.500	80	5×13	508.090	507.242	...	
32 U.....	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	7×44	0,427	39,90	2.300	59	5×11	506.347	506.351	+6,5	
32 DI.....	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	7×44	0,427	39,90	2.500	64	5×11	506.347	506.351	+6,5	
32 S.....	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	10×26	0,412	40,40	2.300	57	5×11	506.347	506.351	+4,9	
32 BDI.....	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	10×26+13×30	0,412	40,40	2,500	62	5×11	506.347	506.351	+4,9	
45 U, 45 G.....	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6×41	0,434	38,30	2.300	60	5×11	506.347	506.351	+4,5	Quelques 45 U avec pneus Métalic A 20.
45 DI.....	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6×41	0,434	38,30	2.500	65	5×11	506.347	506.351	+4,5	
45 S, 45 B, 45 GS.....	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	10×29	0,422	39,50	2.300	58	5×12	506.194	506.214	-1,9	
45 B DI.....	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	10×29+12×29	0,422	39,50	2.500	63	5×12	506.194	506.214	-1,9	

## ESSIEUX AVANT ET ARRIÈRE

**Carrossage :** Angle que fait la roue par rapport à la verticale (vu de l'avant).

**Chasse :** Angle que fait le pivot avec la verticale (vu de côté).

**Parallélisme :** Pris sur la jante, à hauteur de l'axe de la roue. (Différence entre l'AV et l'AR).

**Hauteur sous coque :** Avant : de l'axe des barres de torsion au sol. Arrière : du plancher arrière au sol.

Si l'on prend la cote sous la traverse AR ajouter 20 millimètres à la cote donnée.

TYPE	ESSIEU AVANT				ESSIEU ARRIÈRE		HAUTEURS SOUS COQUE			
	CARROSSAGE pour voiture à vide	CHASSE	PARALLÉLISME		CARROSSAGE pour voiture à vide	PARALLÉLISME Pincement à l'avant	STOP		PILOTE	
			Ouverture à l'avant	Pincement à l'avant			Avant	Arrière	Avant	Arrière
			Millimètres	Millimètres		Millimètres				
A, C, C3; B 2.....	2°17'33"	1° à 2°	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...
B 12.....	2°10'	1° à 2°	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...
B 14, B 14 F, B 14 G.....	1° 9'	1° à 2°	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...
AC 4, C 6.....	2°17'	0°30' à 1°	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...
C 4 F, C 4 G, C 4 MFP, C 4 IX, C 6 F, C 6 G, C 6 MFP	1°30'	0°30' à 1°	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...
8 A, 10 A, 15 A, Premiers modèles.....	1°30'	0°30' à 1°	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...
8 A, 10 AL, 10 A, 15 A.....	2°30'	1°30' à 2°	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...
15 AL.....	2°30'	2°30' à 3°	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...
C 6 G 1, 29 U, 29 S, 32 U, 32 S, 45 U, 45 S.....	2°	0°30' à 1°	...	5 à 8	...	...	...	...	...	...
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB, 11 U-12.....	1°30'	0°30' à 1°	...	3 à 6	...	...	...	...	...	...
23 U, 23 L, 23 R.....	2°	0°30' à 1°	...	3 à 6	...	...	...	...	...	...
7 TU, 11 TU, T UB.....	1°±30'	0°±15'	0 à 2	...	...	0,5	320 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>	...	...	...
7 A, 7 B, 7 C.....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	285 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	275 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>	267 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	257 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>
11 AL, 11 BL.....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	295 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	285 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>	275 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	264 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>
11 A, 11 B (5 à 6 places).....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	295 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	295 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>	275 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	274 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>
1 B (7 à 9 places), 11 C.....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	300 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	330 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>	287 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	317 <sup>+10</sup> <sub>-0</sub>
15-Six (5 à 6 places).....	1°±30'	0°±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	...	...	275 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	295 <sup>+11,5</sup> <sub>-0</sub>
15-Six (7 à 9 places).....	1°±30'	0°±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	...	...	275 <sup>+5</sup> <sub>-0</sub>	313 <sup>+11,5</sup> <sub>-5</sub>

# FREINS

10" =  $\phi$  254 m/m

14" =  $\phi$  355 m/m

12" =  $\phi$  305 m/m

16" =  $\phi$  406 m/m

TYPE	HYDRAULIQUE OU MÉCANIQUE	ϕ TAMBOURS		ϕ MAITRE CYLINDRE en pouces	ϕ CYLINDRES en pouces		RAPPORT DES EFFORTS entre pédale (ou levier) et mâchoire (centre)		FREIN A MAIN	CAPACITÉ LIQUIDE pour FREINS LOCKHEED	OBSERVATIONS
		Avant	Arrière		Avant	Arrière	Pied	Main			
7 A, 7 B, 7 C.....	H	10"	12" et 10"	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	litre 0,75	
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 BL (Performance)	H	10" et 12"	10"	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,75	12" sorti en mars 1946
11 B.....	H	12"	12" et 10"	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,75	
11 C.....	H	12"	12" et 10"	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,75	
15 Six.....	H	12"	12"	1	2 cylindres 1 1/4	1	1/20 1/25	1/16	AR	1	
7 TU (TUB).....	H	12"	12"	1	1 1/4	1	1/38	1/30	AR	0,75	
11 TU (TAMH).....	H	12"	12"	1	1 1/4	3/4	1/38	1/30	AR	0,75	
7 UA, 7 UB (500 kg).....	M	10"	10"	...	...	...	1/23	1/27	4 roues	...	
11 UB (850 kg).....	M	12"	12"	...	...	...	1/35	1/27	4 roues	...	
11 U-12 (1.200 kg).....	M	12"	14"	...	...	...	1/35	1/70	4 roues	...	
23 U, 23 L (1.500 kg).....	M	12"	14"	...	...	...	1/35	1/70	4 roues	...	
23 RU (2 tonnes).....	H	14"	14"	1 1/2	1 3/8	1 3/4	1/17	1/120	AR	1,166	
32 U.....	M	14"	16"	...	...	...	1/35	1/70	4 roues	...	
45 U.....	H + Servo	16"	16"	{ 2 cylindres Duplex (2 1/4 x 1 1/2 x 40D)	1 3/4	2 cylindres 1 3/4	1/43	1/30	Transmission	1,345	

## RESSORTS A LAMES UTILITAIRES RÉCENTS

Les longueurs sont données d'axes avant à étoquiau et d'étoquiau à axe arrière ou en longueur totale.  
Les flèches sont mesurées entre la ligne des centres des axes avant et arrière et le dessus de la lame maîtresse.  
Elles correspondent au poids total du véhicule en charge réparti uniformément.

TYPE	AVANT							ARRIÈRE						OBSERVATIONS	
	COMPOSITION Nombre de lames			LONGUEUR	LARGEUR	ÉPAISSEUR totale	FLÈCHE en charge	N° P. D.	COMPOSITION Nombre de lames			LONGUEUR	LARGEUR		ÉPAISSEUR totale
7 UB (500 kg).....	2 de 6	5 de 5	...	380 + 420	50	37	17	352.324	3 de 7	6 de 6	1,320	50	57	40	353.428
	1 de 7	3 de 6	2 de 5	380 + 420	50	35	12	353.749							
500 DI.....	3 de 6	4 de 5	...	380 + 420	50	38	12	353.680	10 de 7	...	1,420	60	70	40	353.230
11 UB (850 kg), 850 DI....	1 de 6	9 de 5	...	400 + 480	50	51	10	329.340							
	11 U 12 (1.200 kg).....	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400 + 480	50	51	10	353.750	11 de 7	...	1,400	70	77	34,5
1 de 6		9 de 5	...	400 + 480	50	51	10	329.340							
23 U, 23 LU, 23 DI.....	2 de 7	7 de 6	...	400 + 480	50	56	20	353.360	3 de 9	7 de 8	1,420	70	83	contre flèche 20	353.371
23 R.....	3 de 7	3 de 6,5	4 de 6	400 + 480	50	64,5	20	353.015-01	11 de 9	...	1,420	70	99	contre flèche 16 à 20	355.018
	2 de 7	7 de 6	...	400 + 480	50	56	20	353.360							
32 U 32 DI (court et ong)	3 de 7	6 de 6	...	450 + 450	60	57	28	352.432	12 de 9	...	1,400	70	108	0 à 4	353.165
32 S 32 B, 32 BDI surbaissé									1 de 9	11 de 8	1,400	70	97	contre flèche 34	352.450
45 U 45 DI (court et long)	1 de 8	6 de 7	4 de 6	470 + 530	70	74	15 à 20	353.321	12 de 9	...	1,400	90	108	55/60	352.549
	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470 + 530	70	80	15 à 20	355.064	13 de 9	...	1,400	90	117	55/60	353.285
45 S 45 B 45 BDI surbaissé	1 de 8	6 de 7	4 de 6	470 + 530	70	74	15 à 20	353.321	2 de 10	11 de 9	1,500	90	119	contre flèche 45	353.811
7 TU (TUB).....	Barres de Torsion			...	...	...	...	...	6 de 9	...	1,140	50	54	AV. 30 AR. 30	357.050
11 TU (TAMH).....				1 de 9 + une lame compensatrice	3 de 7 + 2 de 6	1,170	50	51	AV. 45 AR. 30	354.470					

Premiers châssis avec 10 lames de 9 à l'arrière

## BARRES DE TORSION

Les barres de torsion sont repérées : 1 trait de peinture à droite; 2 traits à gauche.

TYPE	NUMÉRO	LONGUEUR TOTALE	DIAMÈTRE DU CORPS	CANNELURES		OBSERVATIONS
				LON- GUEUR	DIAMÈTRE	
<b>ESSIEU AVANT</b>						
8 A, 10 AL.....	353.102	509	26	40	37	
10 .....	353.103	589	27	40	37	
15 AL.....	353.104	724	26,5	40	37	
15 .....	353.105	739	27	40	37	
7 A, 7 B, 11 A... 11 AL, 7 S .....	353.204	535	24,4	45-25	32	Avant essieu stade I bis.
7 C, 11 B, 11 BL..	426.145	599	25	41-35	31,9	} Str de I bis et direction à crémaillère. Interchangeable avec 427.010/11.
7 C, 11 BL.....	427.010	600	24,2	27	31,9	
11 B, 11 C .....	427.011	600	25	28	31,9	} Suspension améliorée à partir de septembre 1937.
15 Six.....	354.074	766	25,8	40,52	31,9	
7 TU, 11 TU .....	357.010	616,5	32,8	46,6	37	
<b>ESSIEU ARRIÈRE</b>						
7 A, 7 B, 7 S, 11 AL	352.822	461	25,4	35-25	32	} Traverse caisson et tubu- laire.
11 A .....	353.318	509	25	35-25	32	
7 B, 11 AL.....	353.667	461	25	35-25	37-32	} Traverse tubulaire ren- forcée.
11 A .....	353.668	509	25	35-25	37-32	
7 C, 11 AM, 11 BL	420.915	550	25	32,5	31,9	} Essieu cruciforme. Inter- changeables avec 421.322 /3/4. Voir note techni- que 348.
11 B (5/6 places)	420.916	610	26	32,5	31,9	
11 B (7/9 places)	421.056	610	26,8	32,5	31,9	
7 C, 11 BL .....	421.322	575	23,9	27	31,9	} Essieu cruciforme. Sus- pension améliorée à par- tir de septembre 1937.
11 B (5/6 places)	421.324	624,5	25,8	27-32,5	31,9	
11 B (7/9 places)	421.323	624,5	26,8	27-32,5	31,9	
15 six.....	354.087	624	25,2	27-28	31,9	

## AMORTISSEURS SPICER

18

Longueur = Entraxe des trous de fixation, l'amortisseur étant comprimé.

Repère = 1 lettre poinçonnée sur le bas de la jupe. Elle est suivie d'une autre lettre et d'un chiffre.

Les amortisseurs anciens et nouveaux modèles diffèrent par leur système d'étanchéité.

Les amortisseurs repérés F, L, M ou P, R, S, T ne diffèrent que par leur tarage.

Utiliser l'huile " Mobiloil BB " pour le remplissage.

TYPE	AVANT OU ARRIÈRE	ANCIENS MODÈLES		NOUVEAUX MODÈLES		LONGUEUR	CONTENANCE EN CM <sup>3</sup>	OBSERVATIONS
		N°	REPÈRE	N°	REPÈRE			
7C, 11BL, 11B, 11C	AV.							
7UA, 7UB, 11UA, 11UB	AV.	353.934	E	354.396	O	271±2,5	140±5	
7 TU, 11 TU .....	AV. et AR.							
11 UA, 11 UB ...	AR.	353.936	G	354.398	N	346±2,5	160±5	
7C, 11BL, 11B, 11C	AR.	353.935	F	354.397	P	321±2,5	160±5	
7 UA, 7 UB .....	AR.							
15 Six.....	AV.	354.356	L	354.399	R	321±2,5	160±5	
15 Six berline, con- duite 5 places.....	AR.	354.357	M	354.400	S	321±2,5	160±5	
15 Six familiale 7 places	AR.	...	...	354.401	T	321±2,5	160±5	

18

# CAPACITÉS — POIDS DES ORGANES NUS — TYPES DE POMPES A ESSENCE

## (ANCIENS MODÈLES)

**NOTA.** — Dans la colonne Essence (alimentation) : P = pompe. — Ch = en charge. — Ex = Exhauteur et sa capacité.

TYPE	CAPACITÉS							POMPES A ESSENCE OU A GAZOIL			POIDS				OBSERVATIONS	
	HUILE					EAU	ESSENCE		SEV	GUIOT	AC	Moteur	Boîte de vitesse	Essieu avant		Pont arrière
	Moteur		Boîte de vitesses	Pont arrière	Mono-coup		Réservoir	Alimentation	Type	Type	Type					
	Après vidange	Après démontage														
A.....	4	...	...	...	...	...	25	Ch	...	...	...	...	...	...	...	...
C, C3.....	3,4	...	0,560	...	...	8	18	Ch	...	...	...	...	...	...	...	...
B2.....	4	...	...	...	...	...	25	Ch	...	...	...	...	...	...	...	...
B12.....	4	...	...	...	...	8	...	Ch	...	...	...	...	...	...	...	...
B14.....	4	...	...	...	...	8	30/34	Ch	...	...	...	...	...	...	...	...
AC4, AC4 F.....	5	...	...	...	...	9	34/38	Ch	...	...	...	165	26,5	...	...	...
C4 G, C4 MFP, C4 IX 500 kg.....	5	...	...	...	...	11,2	37	Ch	...	...	...	170	26,5	...	91	...
C4 1.200 kg.....	5	...	...	...	...	12,8	37	Ch	...	...	...	170	...	...	...	...
C6.....	7,5	...	...	...	...	13	55	Ex 10	...	...	...	...	...	...	...	...
C6 E.....	7,5	...	...	...	...	14,850	55	Ex 10	...	...	...	...	26,5	...	...	...
C6 F.....	7,5	...	...	...	...	13	55	Ex 12	...	...	...	...	26,5	...	...	...
C6 G, C6 MFP.....	7,5	...	...	...	...	14,500	67	Ex 12	...	...	...	...	26,5	...	...	...
C6 G1.....	7,5	...	...	...	...	18	58/70	Ex 12	...	...	...	220	...	...	...	...
8, 8 U-5.....	5	...	1,500	1,800	...	9,500	39	Ch P	SEV	D et E	AC	165	24	47	...	...
10 A, 10 B, 10 U-8, 10 U-12.....	5	...	1,500	1,600	...	11,800	45	P	SEV	D et E	AC	170	24	66,5	...	...
10 AL.....	5	...	1,500	1,800	...	11,800	41	P	SEV	D et E	AC	170	24	47	...	...
15 A, 15 B.....	7	...	1,500	1,600	...	17	76	P	SEV	D et E	AC	...	24	66,5	...	...
15 AL.....	7	...	1,500	1,500	...	16	64	P	SEV	D et E	AC	...	24	66,5	89	...
T29 court et long.....	7,5	...	2,200	1,500	1,200	17,800	55	P	SEV	D et E	AC	220	60	127	...	...
T29 surbaissé.....	7,5	...	2,200	1,500	1,200	17,800	80	P	SEV	D et E	AC	220	60	132	397,5	...

## CAPACITÉS - POIDS DES ORGANES NUS - TYPES DE POMPES A ESSENCE

(MODÈLES RÉCENTS)

NOTA. — Dans la colonne Essence (Alimentation) P = Pompe. Ch = en charge.

Dans la colonne Huile (Longueur totale jauge), la longueur de jauge est mesurée de la face d'appui du repos à l'extrémité de la jauge.

TYPE	CAPACITÉS										POMPES A ESSENCE OU A GASOIL			POIDS				OBSERVATIONS
	HUILE						EAU	LOCK-HEED	ESSENCE ou GA' OIL		SEV	GUIOT	AC	Moteur	Boîte de vitesses	Essieu avant	Pont arrière	
	Moteur (niveau maxima)			Boîte de vitesses	Pont arrière	Monocoup			Réservoir	Alimentation								
	Après vidange	Après d'montag	Long. totale jauge															
7 A, 7 B.....	5/5,5	5/5,5	...	2	...	...	7,5	0,750	45	P	4 BF-4 BT	K	...	128	40	93	...	
7 C, 11 AL, 11 BL.....	4/4,5	4/4,5	...	2	...	...	7,5	0,750	45	P	4 BT	K	...	146	40	86,5	...	
11 A, 11 B, 11 C.....	4/4,5	4/4,5	...	2	...	...	8	0,750	50	P	4 BT	K	...	146	40	92,5	...	
15 Six.....	7	7	...	3,5	...	...	12	1	70	P	4 BT	K	...	220	68	104	...	
7 UA, 7 UB (500 kg).....	4/4,5	4/4,5	...	1,5	1,850	...	9,5	...	39	Ch/P	4 BT	K	...	148	25,5	47	71	
11 UA, 11 UB (850 kg).....	4/4,5	4/4,5	...	1,5	1,850	...	9,5	...	45	P	4 BT	K	...	150	25,5	66,5	83,5	
7 TU (TUB).....	4	4	...	3,5	...	...	10,5	0,750	42	P	4 BF-4 BT	K	AC	146	...	...	...	
11 TU (TUB, TAMH, TUC).....	4	4	...	3,5	...	...	10,5	0,750	45	P	4 BF-4 BT	K	AC	146	...	...	...	
11 U 12, 23 U, 23 LU.....	4/4,5	4/4,5	...	2,5	2,500	1	9,5	...	50	P	4 BT	K	...	150	57,5	93	153	
23 RU.....	4	4	...	2,5	2,500	1	9,5	1,200	50	P	4 BT	K	...	150	57,5	93	158,3	
32 U (court et long).....	9,3	13	252	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	...	Ancien carter hr 209.
32 U (court et long).....	12,3	16	215	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	Ancien carter hr 209.
32 U (court et long).....	9,3	13	272	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	{ Ancien carter hr 209 { et nouve le pompe à huile.
32 U (court et long).....	9,3	13	167	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	{ Carter réduit hr 144 { et nouvelle pompe à huile.
32 S (surbaissé).....	Voir 32 U court et long			2,2	3,500	1,2	20,5	...	80	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	
45 U (court et long).....	8,5	14	252	2,5	2	1,2	23	1,250	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	Ancien carter hr 209.
45 U (court et long).....	12,5	18	215	2,5	2	1,2	23	1,250	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	Ancien carter hr 209.
45 U (court et long).....	8,5	14	272	2,5	2	1,2	23	1,250	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	{ Ancien carter hr 209 { et nouvelle pompe à huile.
45 U (court et long).....	7,5	13	167	2,5	2	1,2	23	1,250	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	{ Carter réduit hr 144 { et nouvelle pompe à huile.
45 U long 1946.....	11	16,5	167	2,5	2	sans	23	1,250	100*	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	* Réservoir sur le côté.
45 S (surbaissé).....	Voir 45 U court et long			2,5	4	1,2	23	1,250	125	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	
500 Di (Diésel).....	5,5	5,5	...	1,5	1,850	...	9,5	...	34	P	...	E	AC	204	25,5	47	71	
850 Di (Diésel).....	5,5	5,5	...	2	1,850	...	9,5	...	38	P	...	E	AC	204	57,5	66,5	93,5	
23 Di (Diésel).....	5,5	5,5	...	2	2,250	1	9,5	...	60	P	...	E	AC	204	57,5	93	153	
32 Di (Diésel court et long).....	...	16	...	2,2	1,500	1,2	23	...	55	P	Lavalette-Bosch	...	500	63	132	...		
32 B Di (Diésel surbaissé).....	...	16	...	2,2	2	1,2	23	...	80	P	Lavalette-Bosch	...	500	63	132	397,5		
45 Di (Diésel court et long).....	...	16	...	2,5	2	1,2	28	1,250	70	P	Lavalette-Bosch	...	630	64	209,5	402		
45 B Di (Diésel surbaissé).....	...	16	...	2,5	3	1,2	28	1,250	125	P	Lavalette-Bosch	...	630	64	209,5	...		

## COUPLES DE SERRAGE

Avant montage, bien graisser les filets et la face d'appui de l'écrou.

Les couples sont donnés en mètre-kilogs ou kilogrammes/mètre, c'est-à-dire indiquent la force en kilogrammes à appliquer au bout d'une clé de 1 mètre de long. (Les clés CEVIN sont graduées en mètre-kilogs.)

En utilisant un dynamomètre genre TESTUT, il faut diviser le couple donné en mètre-kilogs par la longueur de la clé exprimée en mètre pour obtenir l'effort à lire sur le dynamomètre.

Exemple : Pour obtenir un serrage de 8 mètre-kilogs avec une clé de 0 m. 25, il faut exercer un effort de :  $\frac{8}{0,25} = 32$  kilogs.

TYPE	ÉCROUS DE CULASSE		ÉCROUS DES GOIJONS de ligne d'arbre	ÉCROUS DES BOULONS de bielles	VIS DE COURONNE de couple conique	ÉCROU DE MOYEU		OBSERVATIONS
	1 <sup>er</sup> SERRAGE	2 <sup>e</sup> SERRAGE (à froid) ET 3 <sup>e</sup> SERRAGE (à chaud)				AVANT OU ARRIÈRE	COUPLE	
Tous modèles C 4, C 6, 8, 10, 15.....	2,5 à 3	6	{Ecrans de 12 : 7 à 8} {Ecrans de 14 : 9 à 10}	3,5 à 4	...	...	...	
7 A, 7 B, 7 C, 7 S, 11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B, 11 C.	2 à 3	5	7 à 8	3,5 à 4	6	Avant	28 à 30	
15 Six.....	2 à 3	5,5	11 à 12	3,5 à 4	7 à 8	Avant	28 à 30	
7 TU, 11 TU.....	2 à 3	5	7 à 8	3,5 à 4	6	Avant	28 à 30	
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB.....	2 à 3	5	7 à 8	3,5 à 4	8 à 9	Arrière	26 à 30	
23 U, 23 L, 23 R.....	2 à 3	5	7 à 8	3,5 à 4	10,5 à 11	Arrière	40 à 50	
32 U, 32 S.....	5	8	10 à 12	7 à 8	5 à 6	Arrière	40 à 50	
45 U, 45 G.....	5	8	10 à 12	7 à 8	12 à 14	Arrière	40 à 50	
45 S, 45 B.....	5	8	10 à 12	7 à 8	9 à 10	Arrière	40 à 50	
500 Di, 850 Di.....	4	5	7,5	2,75	8 à 9	Arrière	26 à 30	
23 Di.....	4	5	7,5	2,75	10,5 à 11	Arrière	40 à 50	
32 Di, 32 BDi.....	4,5	7	10	4,5	5 à 6	Arrière	40 à 50	
45 Di.....	4,5	7	10	4,5	12 à 14	Arrière	40 à 50	
45 BDi.....	4,5	7	10	4,5	9 à 10	Arrière	40 à 50	

