

CITROËN

MEMENTO

TECHNIQUE



N° 425

ÉDITION 1952

MEMENTO TECHNIQUE

TABLE DES MATIÈRES

Nota. — Les véhicules sont désignés par le type indiqué sur le récépissé de déclaration (désignation du Service des Mines).

1	VÉHICULES. — Dates approximatives de sortie.....	1
2	CHASSIS. — Numéros.....	2
3	VÉHICULES. — CARACTÉRISTIQUES. — Appellations commerciales. — Symboles usine. — Carrosseries. — Empattements. — Voies. — Dimensions hors tout. — Poids. — Nombre de places.....	3
4	MOTEURS. — CARACTÉRISTIQUES. — Symboles usine. — Puissances fiscales. — Alésages et courses. — Cylindrées. — Vilebrequins. — Bielles. — Puissances effectives. — Réglages de la pression d'huile.....	4
5	CULASSES. — Types. — N° Pièces détachées. — Taux de compression. — Carburants. — Volumes des chambres. — Volumes des joints. — Hauteurs des culasses. — Cylindrées unitaires.....	5
6	SOUPAPES. — Types. — N° Pièces détachées. — Angles et dimensions.....	6
7	RESSORTS de SOUPAPES. — Types. — N° Pièces détachées. — Dimensions et tarages.....	7
8	DISTRIBUTION. — RÉGLAGE. — Types. — Jeux aux soupapes. — Levées des soupapes.....	8
9	ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE. — ÉQUIPEMENT DIESEL. — ALLUMEURS. — Avances initiales et courbes automatiques. — BATTERIES : caractéristiques. — BOUGIES. — DYNAMOS. — CONJONCTEURS DISJONCTEURS. — RÉGULATEURS. — BOBINES D'ALLUMAGE. — POMPES D'INJECTION. — INJECTEURS.....	9
10	CARBURATEURS. — Types et réglages.....	10
11	EMBRAYAGES. — Types. — N° Pièces détachées. — Caractéristiques des ressorts. — Réglages des linguets.....	11
12	BOITES de VITESSES. — Démultiplications. — Rapports des vitesses.....	12
13	COUPLES CONIQUES. — Nombre de dents. — Démultiplications. — N° Pièces détachées. — Portées des roulements. — Interchangeabilités.....	13
14	ROUES et PNEUS. — RAPPORT DES VITESSES VÉHICULE-MOTEUR : vitesses d'utilisation.....	14
15	ESSIEUX AVANT ET ARRIÈRE. — Caractéristiques : (Carrossage, chasse, parallélisme, rayon de braquage, hauteurs sous coque pour traction avant).....	15
16	FREINS. — Types. — Diamètres (tambour, maître-cylindre, cylindre de roues). — Épaisseurs des garnitures. — Rapports des efforts. — Volume du liquide.....	16
17	RESSORTS DE SUSPENSION. — Compositions. — Dimensions. — Flèches. — N° Pièces détachées.....	17
18	BARRES de TORSION. — AMORTISSEURS. — Types. — N° Pièces détachées. — Dimensions et capacités.....	18
19	CAPACITÉS et POIDS des ORGANES NUS. — POMPES à ESSENCE.....	19
20	COUPLES de SERRAGE.....	20

REPRODUCTION MÊME PARTIELLE INTERDITE

TABLE DES MATIÈRES

ORDRE ALPHABÉTIQUE

A	Accumulateurs (<i>Caractéristiques</i>).....	9A-B	Carburants.....	7	
	Admission (<i>Réglages, soupapes et distributions</i>).....	8	Carburateurs.....	10	
	Alésages (<i>Diamètres</i>).....	4	Carrossage.....	15	
	Alimentation.....	19	Carrosseries (<i>Types</i>).....	3	
	Allumage.....	9A-B	Chambres de compression.....	5	
	Allumeurs (<i>Types</i>).....	9B	Charges utiles.....	3	
	Amortisseurs Spicer.....	18	Chasse.....	15	
	Ampérage des batteries.....	9A-B	Châssis (<i>Caractéristiques</i>).....	3	
	Angles des soupapes.....	6	Châssis (<i>Date et n° de sortie</i>).....	1	
	Années de sortie des véhicules.....	1	Circonférences de roulement des pneus.....	14	
	Appellations commerciales.....	3	Compression (<i>Taux et volumes des chambres</i>).....	5	
	Arbres à cames.....	8	Compteurs de vitesses.....	14	
	Avances à l'allumage (<i>Calage initial, courbe automatique</i>).....	9A-B	Conjoncteurs.....	9C	
B	Barres de torsion (<i>Dimensions et n° Pièces détachées</i>).....	18	Couples de compteur.....	14	
	Barres de torsion (<i>Réglage des hauteurs</i>).....	15	Couples coniques.....	13-14	
	Batteries d'accumulateurs.....	9A-B	Couples de serrage.....	20	
	Bielles.....	4	Courbes d'avance automatique.....	9A-B	
	Bobines.....	9G	Courses des pistons.....	4	
	Bougies (<i>types, écartement des pointes</i>).....	9A-B-C	Culasses.....	5	
	Bougies de réchauffage (<i>Types</i>).....	9	Culasses (<i>Couples de serrage</i>).....	20	
	Boîtes de vitesses (<i>Caractéristiques</i>).....	12	Cylindres (<i>Nombre</i>).....	4	
	Boîtes de vitesses (<i>Poids et capacité</i>).....	19	Cylindres Lockheed.....	16	
	Boulons de bielle (<i>Couples de serrage</i>).....	20	Cylindrées totales.....	4	
	Buses de carburateur.....	10	Cylindrées unitaires.....	5	
	C	Calages de l'avance.....	9A-B	D	Dates approximatives de sortie.....	1
Calages de la distribution.....		8	Démultiplications des boîtes de vitesses.....		12
Capacités des amortisseurs.....		18	Démultiplications totales.....		14
Capacités des batteries.....		9A-B	Diamètres des cylindres de frein.....		16
Capacités des organes.....		19	Diamètres des portées de vilebrequin et de bielle.....		4
Capacités des réservoirs Lockheed.....		16	Diamètres des tambours de frein.....		16
Caractéristiques des batteries.....		9A-B	Dimensions hors tout.....		3
Caractéristiques des moteurs.....		4	Dimensions des pneus.....		14
Caractéristiques des ressorts de soupapes.....		7	Dimensions des soupapes.....		6
Caractéristiques des ressorts d'embrayage.....		11	Disjoncteurs.....		9C
Caractéristiques des roues.....		14	Distributeurs d'allumage (<i>Types</i>).....		9A-B
Caractéristiques des soupapes.....		6	Disques d'embrayage.....		11
Caractéristiques des véhicules.....		3	Distributions (<i>Réglages</i>).....		8
			Dynamos.....		9A-B

TABLE DES MATIÈRES (Suite).

ORDRE ALPHABÉTIQUE

E	Essieu (Capacités radiateurs-moteurs)	19	L	Lames de ressorts (Caractéristiques)	4
	Ecartement des vis platinées et des pointes de bougies. 9A-B			Largeurs de bielles	17
	Échappement (Réglages, soupapes et distributions)	8		Largeurs hors tout	3
	Écrous et boulons de bielles (Couples de serrage)	20		Levées des soupapes	8
	Écrous de culasses (Couples de serrage)	20		Lignes d'arbre (Couples de serrage)	20
	Écrous de goujons de ligne d'arbre (Couples de serrage)	20		Linguets d'embrayage	11
	Écrous de moyeux (Couples de serrage)	20		Liquide Lockheed (Capacités des réservoirs)	16
	Efforts de freinage	16		Longueurs hors tout	3
	Embrayages	11		Longueurs des ressorts de soupapes	7
	Empattements	3	M	Maîtres-cylindres (Diamètres)	16
	Encombrements des batteries d'accumulateurs	9A-B		Mètres parcourus par tour moteur	14
	Épaisseurs des disques d'embrayage	11		Moteurs (Caractéristiques)	4
	Équipements Diesel	9 C		Moteurs (Poids et capacités en huile)	19
	Équipements électriques	9		Moteurs (Vitesses à 1 km. h)	14
	Erreurs des compteurs de vitesses	14	N	Niveaux d'huile	19
	Essence (Capacités des réservoirs)	19		Nombre de cylindres des moteurs	4
	Essieux (Caractéristiques)	15		Nombre de lames des ressorts de suspension	17
	Essieux (Poids)	19		Nombre de places (Tourisme)	3
F	Flèches des ressorts (En charge)	17		Nombre de portées du vilebrequin	4
	Flotteurs de carburateurs	10		Nombre de tours moteur à 1 km/h	14
	Formes des pistons	5		Nombre de vitesses	12
	Freins	16		Numéros des châssis	2
G	Génératrices	9A-B		Numéros Pièces détachées des couples coniques	13
	Gicleurs de carburateurs	10		Numéros Pièces détachées des culasses	5
	Gonflage des pneus	14		Numéros Pièces détachées des ressorts d'embrayage	11
H	Hauteurs des culasses	5		Numéros Pièces détachées des soupapes	6
	Hauteurs sous coque	15	O	Ordres d'allumage	9A-B
	Hauteurs des véhicules	3		Organes (Poids et capacités)	19
	Huile (Capacités des organes)	19	P	Parallélisme	15
I	Injecteurs (types et réglages)	9 C		Pignons de boîtes de vitesses	12
J	Jauges d'huile	19		Pignons de compteurs	14
	Jeux aux soupapes	8		Pignons de couples coniques	13-14
	Joint de culasses (Volumes)	5		Pistons (Formes)	5
				Pneus	14

TABLE DES MATIÈRES (Suite).

ORDRE ALPHABÉTIQUE

Poids des organes	19		Ressorts de rappel de culbuteurs (<i>Caractéristiques, n^{os} Pièces détachées</i>).....	7
Poids des véhicules (<i>Poids à vide et en charge totaux et par essieux</i>).....	3		Ressorts de suspension (<i>Caractéristiques</i>).....	17
Pointeaux de carburateurs	10		Roues	14
Pompes à essence (<i>Types</i>).....	19		Roulements de pignons d'attaque	13
Pompes d'injection (<i>Types</i>).....	19		Serrage (<i>Couples</i>).....	20
Ponts AR. (<i>Démultiplications</i>).....	13-14	S	Sortie des véhicules (<i>Dates et n^{os} de châssis</i>).....	1
Ponts AR. (<i>Poids et capacités</i>).....	19		Soupapes (<i>Dimensions et n^{os} Pièces détachées</i>).....	6
Porte-injecteurs (<i>Types</i>).....	9C		Soupapes (<i>Jeux et levées</i>).....	8
Portées de vilebrequin (<i>Dimensions et nombre</i>).....	4		Starters (<i>Réglages sur carburateurs</i>).....	10
Possibilités de montage des couples coniques	13		Starters (<i>Réglages sur pompes d'injection</i>).....	9C
Pressions d'huile (<i>Réglages</i>).....	4		Suspension (<i>Ressorts, nombre de lames</i>).....	17
Pressions des pneus	14		Suspension (<i>Barres et amortisseurs</i>).....	18
Puissances effectives	4		Symboles usine des véhicules	3
Puissances fiscales	4		Symboles usine des moteurs	4
R Rabotage des culasses (<i>Volume enlevé par mm</i>).....	5	T	Tambours de freins (<i>Diamètres</i>).....	16
Radiateurs (<i>capacités</i>).....	19		Tarages des ressorts d'embrayages	11
Rapports des efforts (<i>Pédales, mâchoires de frein</i>).....	16		Tarages des ressorts de soupapes	7
Rapports des vitesses	12		Taux de compression	5
Rapports volumétriques	5		Tensions des batteries	9A-B
Rapports des vitesses véhicule-moteur	12		Types de moteurs	4
Rayons de braquage	15		Types de roues	14
Réglages de l'avance à l'allumage	9A-B		Types de véhicules (<i>Dates de sortie</i>).....	1
Réglages des carburateurs	10		Types de véhicules (<i>Caractéristiques</i>).....	3
Réglages de la distribution	8	V	Vilebrequins (<i>Dimensions</i>).....	4
Réglages des hauteurs	15		Vis de compteurs	14
Réglages des injecteurs	9C		Vis platinées (<i>Réglages</i>).....	9A-B
Réglages des linguets d'embrayage	11		Vis de serrage de couronnes (<i>Couples de serrage</i>).....	20
Réglages des pompes d'injection	9C		Vitesses (<i>Au régime d'utilisation</i>).....	14
Réglages de la pression d'huile	4		Vitesses (<i>Nombre</i>).....	12
Réglages des soupapes	8		Vitesses de régulation (<i>Moteurs</i>).....	4
Réglages du starter (<i>pompes d'injection</i>).....	9C		Vitesses de conjonction des dynamos	9A-B
Réglages des vis platinées	9A-B		Voies	3
Régulateurs de vitesses (<i>Moteurs</i>).....	4		Voltages des batteries	9A-B
Régulateurs, joncteurs (<i>N^{os} Pièces détachées, types</i>).....	9D-E-F		Volumes des chambres de compression	5
Ressorts d'embrayages	11		Volumes des joints de culasse	5
Ressorts de soupapes (<i>Caractéristiques, n^{os} Pièces détachées</i>).....	7		Volumes des retraits de pistons	5

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Modèles antérieurs aux C 4 - C 6 (Tourisme et utilitaires)

TYPE	1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927		1928		1929		1930		1931	
	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à
A	1	2.500	22.700	28.400	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 2	28.400	30.800	44.700	55.800	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 2 Luxe	60.000	61.100	62.500	72.300	110.000	136.400	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 2 (v. à c.)	200.000	200.600	201.650	203.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
C	1	6.700	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
C 3	6.700	20.150	47.000	76.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
C 3 (v. à c.)	101.000	102.200	103.800	105.232	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 12	150.000	153.000	177.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 12 (v. à c.)	203.000	203.100	204.700	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 14	250.000	260.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 14 F	260.000	310.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 14 G	310.000	324.800	368.159	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 15, B 15 F	210.000	210.700	218.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
H 15 G	218.000	219.500	226.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

* (v. à c.) = Vente à crédit.

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Modèles C 4 et C 6 (Tourisme et utilitaires)

TYPE	1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934		1935	
	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à
AC 4 Tourisme et utilitaire	1	13.500	90.000		134.000											
AC 4 F voie 1,32 m Tourisme.....	300.000		312.000		330.000									
AC 4 F voie 1,42 m Tourisme		400.000		412.000									
AC 4 FI 500 kg.....		200.001		203.483									
AC 4 FI 1.000 kg.....		220.001		225.229									
C 4 G voie 1,34 m Tourisme		100.000		107.000		110.200							
C 4 G voie 1,42 m Tourisme		1		4.600		7.500							
C 4 IX Tourisme et 500 kg.....		900.000		903.200		917.500							
C 4 G MFP Tourisme.....		200.000		211.500		212.500					
C 4 GI 800 kg.....		150.000		152.017		157.400		159.000					
C 4 GI MFP 800 kg.....		160.000		162.500					
C 4 GI 1.200 kg.....		175.000		179.700		182.000					
C 4 IX MFP 500 kg		920.000		921.000		...					
C 4 VIII MFP 500 kg		930.000		931.100					
C 6 voie 1,32 m Tourisme	1	6.000	11.000		...		...		...		...
C 6 I 1.800 kg.....	...	160.000	167.000		171.000		...		...		...
C 6 I 2 tonnes.....	175.000		177.704		...		...		...
C 6 E voie 1,39 m Tourisme	14.000	18.500		...		...		...		...
C 6 F voie 1,42 m Tourisme	50.000	53.500		64.800		...		...		...
C 6 F voie 1,42 m Tourisme	70.000		72.000		77.500		...		...		
C 6 G Tourisme		500.000		503.500		505.000		...					
C 6 G MFP. Tourisme.....		630.000		632.800		...					
C 6 GI 2 tonnes court.....		550.000		550.400		...		...		
C 6 GI 2 tonnes long		575.000		...		583.000		587.000					
C 6 GT.....		625.000		625.092		...					

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Tourisme (Moteurs à soupapes en tête)

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	847.260	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 UA .....	...	280.001	282.500	285.000	286.600	287.400	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 A	1	7.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 B	10.001	30.620	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 S	20.001	21.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C	50.001	56.700	71.400	80.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C Direction à crémaillère .....	...	...	80.331	{ 93.000 200.001 }	{ 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	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 AL	350.001	351.500	353.400	356.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 AL Direction à crémaillère .....	...	...	356.001	358.800	360.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 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	469.600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
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 G .....	...	...	...	...	...	680.000	682.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	682.479	682.600	...

690754

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Tourisme (Moteurs à soupapes en tête)

TYPE	1947		1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957		1958		1959	
	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à
11 BL - Performance.....	469.600	488.200	508.800	531.500	556.200	582.200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B - Performance	454.770	456.600	463.950	477.700	495.500	512.100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15 Six - G	682.690	682.729	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15 Six - D	682.730	682.800	685.500	691.600	701.600	713.100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2 CV A .....	...	...	1	924	7.100	21.850	43.150	77.950	121200	125100	185315	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3CV A2															154001	156750	222900	321315								
11 BC													300001	301000	304940	304180										
11 BF																	427620	441580								
15 Six H													726001	727680	729062											
DS-19																		63	9999							

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Propulsion Arrière (tourisme)

Les voies sont mesurées au sol.

Les poids et dimensions correspondent au modèle de carrosserie indiquée (d'autres carrosseries peuvent avoir été livrées en série).

TYPE de châssis	APPELLATION commerciale	SYMBÔLE usine	CARROSSERIE	EMPATTEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS				NOMBRE de places	OBSERVATIONS	
					Avant en m	Arrière en m	Lou- gueur en m	Lar- geur en m	Hau- teur en m	Chassis nu en kg	Carrossé à vide					Total en charge en kg
										Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg				
A	8.....	...	Torpédo série	2,830	1,190	1,190	4,000	1,410	1,750	565	400	410	810	1,120	4	
C	5 Ch .....	...	Torpédo 2 places	2,250	1,180	1,180	3,200	1,400	1,550	410	263	280	543	720	2	
C3	5 Ch .....	...	Torpédo 3 places Trèfle	2,350	1,180	1,180	3,250	1,340	1,650	410	285	305	590	835	3	
B2	B2 .....	...	Conduite intérieure.....	2,830	1,190	1,190	3,680	1,410	1,830	600	485	525	1,010	1,380	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	600	1,180	1,495	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	1,495	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	3,120	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	
8A ou 8B	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	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	695	560	645	1,205	1,515	4	Série B à roue A.V. 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	

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Propulsion Arrière (utilitaires)

Les voies sont mesurées au sol.

La voie arrière dans le cas des roues jumelées (J) correspond à la voie moyenne.

Les poids à vide et dimensions correspondent au type de carrosserie indiquée (carrosserie de série).

TYPE de châssis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine	CARROSSERIE	EMPATTEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS			CHARGE utile moyenne en kg	OBSERVATIONS
					Avant en m	Arrière en m	Lon- gueur en m	Lar- geur en m	Hau- teur en m	Châssis nu en kg	Car- rossé à vide en kg	Total en charge en kg		
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.....	3,118	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 kg (1 ^{er} 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	{ S1,494 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 tonnes.....	...	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	2.600	4.600	2.000	Châssis long.
C 6 GT	Tracteur routier.....	...	Tracteur.....	2,860	1,500	1,560	4,000	...	...	...	3.280	8.280	5.000	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 ^{ème} 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.

* J = roues jumelées. — S = roue simple.

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

429045

3
C

Tractions Avant (tourisme)

Les voies sont mesurées au sol.

Les poids et dimensions correspondent au modèle de carrosserie indiqué.

TYPE de chassis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine	CARROSSERIE	EMPATTEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS A VIDE			NOMBRE de places	POIDS MAXIMUM en charge			OBSERVATIONS
					Avant en m	Arrière en m	Longueur en m	Largueur en m	Hauteur à vide en m	Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg		Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg	
Avec roues STOP																	
7 A	7	PV	Berline.....	2,910	1,340	1,324	4,450	1,620	1,520	...	...	900	4	...	...	...	Traverse caisson.
7 B	7 B	PV	Berline.....	2,910	1,340	1,324	4,450	1,620	1,520	...	...	900	4	...	...	...	Traverse caisson.
7 S	7 sport.....	PVS	Berline.....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	580	445	1.025	4	700	680	1.380	Traverse caisson.
7 C	7 C	PV	Berline.....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	580	445	1.025	4	700	680	1.380	Traverse tubulaire; direction Gemmer ou crémaillère. Essieu tubulaire puis cruciforme.
11 AL	11 légère.....	PVS	Berline.....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	600	460	1.060	4	...	...	...	Traverse tubulaire; direction Gemmer ou crémaillère. Tambours AV et AR : 12". Essieu cruciforme ou tubulaire.
11 AM	11 légère.....	PVS	Berline.....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	600	460	1.060	4	...	...	...	Tambours AV : 12"; AR : 10".
11 BL	11 légère.....	PVS	Berline.....	2,910	1,340	1,330	4,450	1,640	1,520	600	460	1.060	4	...	...	...	Tambours AV et AR : 10".
11 A, 11 B	11 normale.....	PVL, PVF	Berline.....	3,090	1,460	1,450	4,650	1,760	1,540	620	480	1.100	5-6	755	770	1.525	Tambours AV et AR : 12".
11 B	11 normale.....	PVL, PVF	Conduite limousine	3,275	1,460	1,450	4,850	1,760	1,560	...	...	1.130	5-6	805	830	1.635	Tambours AV: 12"; AR: 10".
11 B	11 normale.....	PVL, PVF	Familiale.....	3,275	1,460	1,450	4,850	1,760	1,580	...	...	1.170	...	845	950	1,795	
11 C	11 commerciale.....	SPVFC	Commerciale.....	3,275	1,460	1,450	4,850	1,800	1,580	660	540	1.200	5 ou 2+300kg	...	...	1.805	
Avec roues PILOTE et BM																	
7 C	7 économique.....	PVE2	Berline.....	2,910	1,374	1,354	4,450	1,670	1,520	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	610	460	1.070	4	705	695	1.400	Tambours: AV: 10" ou 12"; AR: 10"
11 B	11 normale performance.....	PVLC	Berline.....	3,090	1,494	1,470	4,650	1,790	1,540	630	490	1.120	5-6	765	785	1.550	Roues BM depuis 1946.
11 B	11 normale performance.....	PVLC	Conduite limousine	3,275	1,494	1,470	4,850	1,790	1,560	...	...	1.140	5-6	805	830	1.635	
11 B	11 familiale performance.....	PVFC	Familiale.....	3,275	1,494	1,470	4,850	1,790	1,580	...	...	1.180	9	845	950	1.795	
11 C	11 commerciale performance.....	SPVFC	Commerciale.....	3,275	1,494	1,470	4,850	1,790	1,580	...	...	1.210	5 ou 2+300kg	...	...	1.805	
15 Six	15	PVL6	Berline.....	3,087	1,487	1,487	4,760	1,790	1,560	800	525	1.325	5	860	940	1.800	Roues BM depuis 1946.
15 Six	15	PVL6	Familiale.....	3,272	1,487	1,487	4,960	1,790	1,580	...	...	1.330	9	935	1.070	2.005	
A	2 CV.....	A	Berline.....	2,400	1,260	1,260	3,780	1,480	1,600	280	215	495	4	340	460	800	

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Utilitaires et poids lourds (moteurs à essence, soupapes en tête)

Les voies sont mesurées au sol.

La voie arrière dans le cas des roues jumelées (J) correspond à la voie moyenne.

Les poids à vide et dimensions correspondent au type de carrosserie indiquée (carrosserie de série).

TYPE de chassis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine	CARROSSERIE	EMPATEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS HORS TOUT			CHASSIS NU en kg	POIDS A VIDE			POIDS MAXIMUM en charge			CHARGE utile moyenne en kg	OBSERVATIONS
					Avant en m	Arrière en m	Longueur en m	Largueur en m	Hauteur à vide en m		Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg	Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg		
7 UA	ML.....	PUA	Conduite commerciale	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	775	...	...	1.280	...	...	1.800	500	
7 UB	500 kg ML.....	PUA	Boulangère	2,700	1,340	1,340	4,230	1,620	1,960	750	...	...	1.140	...	...	1.680	500	
11 UA	11 ML.....	PUB	Commerciale	3,000	1,420	1,440	4,720	1,720	1,680	785	...	...	1.355	...	...	1.860	500	
11 UB	850 kg ML.....	PUB	Boulangère	3,000	1,420	1,440	4,690	1,720	1,960	920	...	...	1.370	...	...	2.250	850	
11 U-12	1.200 kg ML.....	PUC	Plateforme bâchée	3,150	1,420	J1,540	4,960	1,960	2,700	1.100	...	...	1.500	...	...	2.900	1.200	
23 U	T23 ou 1.500 kg.....	PUD	Plateforme bâchée	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	1.230	...	...	1.900	...	...	3.500	1.500	
23 LU	T23 long ou 1.500-1.800 kg	PUD 4	Plateforme bâchée	3,750	1,625	J1,540	5,450	1,960	2,700	1.360	...	...	2.030	...	...	3.800	1.800	Châssis allongé de 370 mm.
23 RU	T23R ou 2 tonnes	PUD 7	Plateforme bâchée	3,750	1,625	J1,540	5,540	1,980	2,710	1.365	960	1.240	2.200	1.140	3.060	4.200	2.000	Châssis renforcé freins Lockheed
32 U	T32 ou 2,5 tonnes	P 39	Plateforme bâchée	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	1.800	...	...	2.500	...	...	5.200	2.500	Châssis court.
32 U	T32 ou 2,5 tonnes	P 39	Plateforme bâchée	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	1.860	...	...	2.630	...	...	5.200	2.500	Châssis long.
32 S, 32 B	T32 ou 2,5 tonnes surhaissé	P 39-S	Car	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	1.970	...	...	3.750	...	...	6.000	24-25 pl.	
45 U	T45 ou 3,5 tonnes	P 38	Plateforme bâchée	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	2.500	...	...	...	...	...	7.600	3.500	Châssis court mod. avant-gue
45 U	T45 ou 3,5 tonnes	P 38	Plateforme bâchée	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	2.630	...	...	3.790	...	...	7.600	3.500	Châssis long mod. avant-gue
45 S, 45 B	T45 ou 3,5 tonnes	P 38	Car	5,330	1,815	J1,710	9,250	2,350	...	2.800	...	...	4.950	...	...	8.150	32-33 pl.	Châssis surhaissé.
45 U	T45 ou 4 tonnes	P 38-7	Plateforme bâchée	4,600	1,800	J1,780	7,120	2,330	3,140	2.752	1.750	2.250	4.000	2.140	5.860	8.000	4.000	Châssis long mod. après-gue
45 U	T45 ou 4 tonnes	P 38-7	Châssis cabine	4,600	1,800	J1,780	6,924	2,190	2,110	2,752	...	...	3.050	...	...	8.000	4.000	
45 U	T45 ou 4 tonnes	P 38-9	Châssis car.	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,190	...	2,940	...	...	...	...	...	8.300		Châssis spécial.
7 TU	TUB 850 kg TA	TUB	Fourgon	2,350	1,480	1,612	4,040	1,910	2,130	...	...	...	1.340	...	...	2.350	850	
11 TU	TUB, TUC 850 kg TA	(TUB) (TAMH) (TUC)	Fourgon	2,350	1,540	1,600	4,040	1,960	2,130	...	...	...	1.380	...	...	2.350	850	
H	1.200 kg TA	H	Fourgon :	A gauche 2,500 A droite 2,536	1,618	1,650	4,260	1,990	2,300	...	1.105	395	1.500	1.445	1.255	2.700	1.200	Volume utile : 7,3m ³ .
HZ	850 kg TA	HZ	Fourgon :	A gauche 2,500 A droite 2,536	1,618	1,650	4,260	1,990	2,285	...	1.070	380	1.450	1.310	990	2.300	850	Volume utile : 7,3m ³ .
AU	Camionnette 2CV TA.	AU	Fourgon	2,406	1,260	1,260	3,600	1,500	1,700	...	340	260	600	370	480	850	250*	{ Volume utile : 4,8m ³ . * Avec un seul passager.

** J = roues jumelées. — S = roue simple.

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Utilitaires et poids lourds (moteurs Diesel et Gazogènes)

Les voies sont mesurées au sol.

La voie arrière dans le cas de roues jumelées (J) correspond à la voie moyenne.

Les poids à vide et dimensions correspondent au type de carrosserie indiqué (Carrosserie de série).

TYPE de châssis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine des châssis	CARROSSERIE	EMPATTEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS A VIDE			POIDS MAXIMUM en charge			CHARGE UTILE moyenne en kg	OBSERVATIONS	
					Avant	Arrière	Longueur	Lar-gueur	Hau-teur à vide	Châssis nu	Avant	Arrière	Total	Avant	Arrière			Total
					en m	en m	en m	en m	en m	en kg	en kg	en kg	en kg	en kg	en kg			en kg
DIESEL																		
500 Di	500 kg Diesel	DPUA	Boulangère	2,700	1,340	1,340	4,230	1,620	1,960	725	...	...	...	...	...	1.800	500	
850 Di	850 kg Diesel	DPUB	Boulangère	3,000	1,420	1,440	4,690	1,720	1,960	850	...	...	...	...	...	2.250	850	
90 Di	T23 ou 1.500 kg Diesel	DPUD	Plateforme bâ- chée	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	1.200	...	...	...	...	...	3.500	1.500	
92 Di	T32 Diesel.....	DP39-C	Plateforme bâ- chée	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	1.850	...	...	...	...	...	5.200	2.500	Châssis court.
94 Di	T32 Diesel.....	DP39-L	Plateforme bâ- chée	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	1.900	...	...	...	...	...	5.200	2.500	Châssis long.
99 B-Di	T32 surbaissé Diesel.	DP39-S	Car	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	2.100	...	...	...	...	...	6.000	...	Car 24/25 places.
45 Di	T45 court Diesel	DP38-C	Plateforme bâ- chée	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	...	...	...	...	...	...	7.600	3.500	Châssis court.
45 Di	T45 long Diesel.....	DP38-L	Plateforme bâ- chée	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	...	...	...	...	...	...	7.600	3.500	Châssis long 1939.
45 B-Di	T45 surbaissé Diesel.	DP38-S	Car	5,330	1,815	J1,710	9,250	2,350	2,630	...	...	...	...	...	...	8.150	...	Car 32/33 places.
45 U-Di	T45 Diesel.....	DP38-7	Plateforme bâ- chée	4,600	1,800	J1,780	7,120	2,330	3,140	2.960	1.850	2.270	4.120	2.220	5.780	8.000	3.880	
45 UA-Di	T45 Diesel Car.....	DP38-9	Car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,287	...	3.120	...	...	...	...	...	8.300	...	
GAZOGÈNES																		
23 LU	T23 Gazo	PUD4	Plateforme bâ- chée	3,750	1,625	J1,540	...	1,960	2,700	...	...	...	...	...	...	3.800	1.500	Gazo : Imbert ou Brandt.
45 G	T45 Gazo (3,5 t) ...	P38-G	Plateformes ri- delles	4,600	1,800	J1,780	...	2,350	3,100	...	...	...	...	...	...	7.600	3.100	Gazo : Brandt, Imbert ou Sabatier (350-450k).

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

Moteurs à soupapes latérales (véhicules de tourisme).

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

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

TYPE de véhicule	SYMBOLE usine	PUISSANCE fiscale	MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'huile	OBSERVATIONS
			Nombre de cylindres	Alésage et Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	Diamètre d'origine	Diamètre d'origine	Largeur initiale	Ch	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		Quelques vilebrequins à portées de 32 à l'AV et 33 à l'AR.
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	Sur banc d'essai de pompes 4,3 kg/cm ² à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 70°C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.	
AC4F	...	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
C4G	...	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700	Sur moteur 4 kg/cm ² mini. de 600 à 700 tr/mn du moteur. Huile à 70°C.	Moteur fixe ou flottant
C4IX	...	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	42	3.000	Sur banc d'essai de pompes 4,3 kg/cm ² à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 70°C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.	
C6F	6C	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	42	3.000		
C6G	M6	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	50	3.200		Moteur fixe ou flottant (MFP).
8A ou 8B	P35	8	4	68 × 100	1,452	3	46	42	35	32	3.200	Sur moteur 4 kg/cm ² mini. de 600 à 700 tr/mn du moteur. Huile à 70°C.	
10A ou 10B	P34	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
10AL ou 10BL	P34	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
15A ou 15B	P36	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		
15AL ou 15BL	P36	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		
7UA	...	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33/35	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes 2,5 kg à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 60/65°C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.	Moteur à soupapes en tête.
11UA	...	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33/35	42	3.500		Moteur à soupapes en tête.

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

Moteurs à soupapes latérales (véhicules utilitaires).

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation optimum du moteur.
Les taux de compression figurent sur le tableau « Culasses ».

TYPE de véhicule	SYMBÔLE usine moteur	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES			PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'huile	OBSERVATIONS
		Marchandise	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage et Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	Diamètre d'origine	Diamètre d'origine	Largeur initiale	Ch	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	Sur banc d'essai de pompes 1,3 kg/cm ² à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 70°C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.		
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	Sur moteur 1 kg/cm ² mini. de 600 à 700 tr/mn du moteur. Huile à 70°C.	Moteur fixe ou flottant (MFI)	
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 (MFI)	
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 ^{er} 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	42	3.000	Sur banc d'essai de pompes 1,3 kg/cm ² à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 70°C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.		
C 6 1 (2 tonnes).....	...	12	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	42	3.000			
C 6 G 1 (2 tonnes)....	...	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	50	3.000	Sur moteur 1 kg/cm ² mini. de 600 à 700 tr/mn du moteur. Huile à 70°C.	Moteur fixe.	
C 6 G 1 (2 tonnes)....	...	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	50	3.000		Moteur fixe.	
C 6 G T (Tracteur) ..	...	12	17	6	80 × 100	3,000	4	55	48/50	33	50	3.000		
8 U 5 (300 kg 2 ^{ème} 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	Sur banc d'essai de pompes 1,3 kg/cm ² à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 70°C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.		
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 tonnes MFP) ..	P 36	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		Moteur flottant.	
29 S.....	P 36	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	53	3.200			

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

Moteurs à soupapes en tête (véhicules de tourisme, traction avant)

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation optimum du moteur.
Les taux de compression figurent sur le tableau « Culasses ».

TYPE de véhicule	PUISSANCE fiscale	MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'huile	OBSERVATIONS
		Nombre de cylindres	Alésage et course	Cylindrée totale	Nombre de portées	Diamètre d'origine	Diamètre d'origine	Largeur initiale	Ch	à 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/cm ² à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 60/65° C. Débit par trou calibré à 2,8 mm.	
7 B.....	9	4	78 × 80	1,529	3	50	45	35	35	3.200		
7 S.....	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	46	3.800		
7 C.....	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	35/33	36	3.800		
7 C économique.....	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33	36	3.800		
11 AL, 11 AM, 11 BL.....	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	46	3.800		
11 BL. Performance.....	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	56	3.800		
11 A, 11 B, 11 com- merciale et familiale.}	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	46	3.800		
11 B, 11 commerciale et familiale. Performance ..}	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	56	3.800		
15 Six G, 15 Six D.....	16	6	78 × 100	2,867	4	50	48	33	76	3.800		
A.....	2	2	62 × 62	0,375	2	AV=43 AR=48	46	19	9	3.500	Sur moteur 2,9 à 3,2 kg/cm ² à 3.500 tr/mn, Huile à 60-70° C.	

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

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

Moteurs à soupapes en tête (véhicules utilitaires)

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation optimum du moteur.
Les taux de compression figurent sur le tableau « Culasses ».

TYPE de véhicule	SYMBOLE usine moteur	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'h ile	RÉGULE à tours/minute	OBSERVATIONS
		Marchan- dises	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage et course	Cylindrée totale	Nombre de portées	Dia- mètre d'origine	Dia- mètre d'origine	Largeur initiale	Ch	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 : 2,5 kg à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 60/65° C. 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 performant	
23 RU (2 tonnes)....	...	9	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	48	3.500		Moteur performant	
32 U (2,5 tonnes)....	P 39	15	17	4	94 × 110	3,053	5	64	56	39	48	2.500	Sur moteur : 3 kg. Huile à 60° C à 500 tr/mn moteur.	2.500	Certains avec alésage 100.
32 S.....	P 39	15	17	4	94 × 110	3,053	5	64	56	39	48	2.500		2.500	
45 U.....	P 38	17	17	6	94 × 110	4,580	7	64	56	39	73	2.500		2.500	
45 S et 45 B.....	P 38	17	17	6	94 × 110	4,580	7	64	56	39	73	2.500		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 : 2,5 kg à 1.000 tr/mn de la pompe. Huile à 60/65° C. 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
H, HZ.....	H	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	35	3.500			
AU.....	A	2	2	2	62 × 62	0,375	2	AV=43 AR=48	46	19	9	3.500	Sur moteur 2,9 à 3,2 kg/cm ² à 3.300 tr/mn moteur. Huile à 60-70° C.		

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

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

Moteurs à soupapes en tête (véhicules utilitaires, Diesel et Gazogène).

La puissance effective est donnée en régime d'utilisation optimum du moteur.
Les taux de compression figurent sur le tableau "Culasses".

TYPE de véhicule	SYMBOLÉ usine moteur	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'huile	RÉGULÉ à tours/minute	OBSERVATIONS
		Marchan- dises	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage et course	Cylindrée totale	Nombre de portées	Dia- mètre d'origine	Dia- mètre d'origine	Largeur initiale	Ch	à tours/ minute			
DIESEL															
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 : 2,5 kg/cm ² à 4.000 tr/mn de la pompe. Huile à 60/65° C. Débit par trou c. libré à 2,8 mm.	3.650	} Tous ces moteurs doivent être réglés à 2.350 tr/mn, sans filtre à air.
850 Di	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
93 Di	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
98 Di	D 3	10	12	4	94 × 110	3,053	5	74	64	37	55	2.500	} Sur moteur : 1,5 kg/cm ² . Huile à 80° C à 4.000 tr/mn. moteur Pression prise à la sortie d'arbre à cames.	2.500	
99 B-Di	D 3	10	12	4	94 × 110	3,053	5	74	64	37	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		
45 U-Di - 45 UA-Di ..	DP 38	12	12	6	94 × 110	4,580	7	74	64	37	70	2.200	2.350		
GAZOGÈNES															
30 .....	...	...	...	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	...	...	} Sur banc d'essai: 2,5 kg/cm ² (Voir 7 et 11). } Sur moteur : 1,5 kg/cm ² . Huile à 80° C à 4.000 tr/mn du moteur Pression prise à la sortie d'arbre à cames.	...
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.

* Certains moteurs ont été livrés avec des portées de vilebrequin 0,25 mm, plus faibles que la cote nominale.

CULASSES (moteurs à soupapes latérales)

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 avec les bougies en place.

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

TYPE de véhicule	NUMÉRO Pièces détachées culasse nue avec sièges et guides de soupapes	TAUX de compression	CARBURANT	VOLUME de la chambre en cm ³	DESSUS DU PISTON Bombé ou Plat ou Creux	HAUTEUR de la culasse en mm	CYLINDRÉE unitaire (v) en cm ³	OBSERVATIONS
AC 4.....	450.237	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	Remplacé par 451.138. Demander en outre 456.811 et 450.452.
	451.138	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
C4F.....	451.139	6	Poids lourds.	68	Plat	52,5 ou 55	407,1	Ne fournissons plus.
C4G, C4MFP.....	460.655	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	Ne fournissons plus.
	451.515	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
C4IX, C4VIII.....	460.654	5,3	Tourisme.	82 — 85	Plat	55	407,1	
C6.....	450.186	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	Ne fournissons plus.
C6F, 1.800 kg ou 2 tonnes.....	451.135	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	Ne fournissons plus.
	451.136	6	Poids lourds.	67 — 69	Plat	52,5 ou 55	407,1	
C6G, C6MFP, 2 tonnes.....	460.656	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	Ne fournissons plus.
	451.516	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
C6GT (Alésage 80).....	460.658	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	502,6	Ne fournissons plus.
8A, 8U 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	Ne fournissons plus.
	451.508	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	65	441,8	
15 A, 15 AL, T 29 (1 ^{er} modèle).....	450.984	5,6	Tourisme.	84 — 86	Plat	75	441,8	Ne fournissons plus.
	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	Ne fournissons plus.
	451.550	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	90	441,8	

CULASSES (moteurs à soupapes en tête).

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 avec les soupapes et les bougies en place.

Le volume du retrait correspond au volume compris entre le plan de joint (entre joint métalloplastique et cylindre) et le dessus du piston.

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

TYPE du véhicule	NUMÉRO Pièces détachées culasse nue avec sièges et guides de soupapes	TAUX de compression	CARBURANT	VOLUME de la chambre en cm ³	VOLUME du joint en cm ³	DESSUS DU PISTON :	VOLUME du retrait en cm ³	VOLUME total (V) en cm ³	HAUTEUR de la culasse en mm	DIMENSION de volume pour 4 mm de rabotage de la culasse	CYLINDRÉE unitaire en cm ³	OBSERVATIONS
						bombé, plat ou creux							Volume correspondant en cm^{3}
7 A (72 × 80)	451.312	5,7	Tourisme	59-61	4,3	Creux + 3	1	69,3	83	3,3	325,7	Ne fournissons plus.
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	Ne fournissons plus.
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	Remplacé par 437.024.
11 BL, 11 B (Depuis 1950)	457.024	6,5	Tourisme	78-80	6,7	Plat 0	1,5	86,2 à 88,2	84,5	4	477,8	
15-Six G	453.039	6,3	Super	79-81	6,7	Plat 0	1,5	87,2 à 89,2	95	4	477,8	
15-Six D	456.412	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	95,3	4	477,8	
15-Six D (Depuis 1949)	456.412	6,5	Tourisme	79-81	6,7	Plat 0	1,5	87,2 à 89,2	95	4	477,8	À partir du moteur PX 4.000
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	
	452.378	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 78,3	85	3,3	407,1	Ne pas été monté en série.
	451.982	6,3	Poids Lourds	66-68	4,3	Creux + 3	1	74,3 à 76,3	84	3,3	407,1	Ne fournissons plus.
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	Ne fournissons plus.
	456.215	7,5	Gazo	66-68	6,7	Plat 0	1,5	74,2 à 76,2	81	4	477,8	Ne fournissons plus.
11 UB, 11 TU, 23 U, 23L (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, H, HZ	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	5,8	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	Remplacé par 451.604.
	451.600	5,8	Poids Lourds	117-121	13	Creux + 14,5	...	...	140	...	763,4	
45 U, 45 UA	451.600	5,8	Tourisme	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	730.942	19	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas ^t 0,5 à 0,6	23,6 à 25,6	95	...	441,8	Ne fournissons plus.
32 Di	731.244	16,3	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas ^t 1,4 à 1,5	46,98 à 52,51	129	...	763,4	
45 Di	731.243	16,3	Gasoil	36,8 à 39,4	12,2 à 15,1	Plat 0	Dépas ^t 1,6	49 à 54,5	129	...	763,4	Remplacé par 731.442.
45 U-Di, 45 UA-Di	731.437	16,3	Gasoil	36,8 à 39,4	12,2 à 15,1	Plat 0	Dépas ^t 1,6	49 à 54,5	129	...	763,4	
A, AU	A.112.01 et 01 a	6,2	Tourisme	36 à 37	3,117	Bombé — 2,78	...	36,3 à 38	...	...	187,5	Remplacé par A.112-01 b et 01 c
A, AU	A.112.01 b et 01 c	6,2	Tourisme	36 à 37	3,117	Bombé — 2,78	...	36,3 à 38	...	...	187,5	

SOUPAPES

La longueur totale est mesurée sans le bombé de la tête.

TYPE du véhicule	ADMISSION						ÉCHAPPEMENT						OBSERVATIONS
	Numéro pièces détachées	Angle total en °	Diamètre de la tête	Diamètre de la queue	Longueur totale	Clavettes ou goupille	Numéro pièces détachées	Angle total en °	Diamètre de la tête	Diamètre de la queue	Longueur totale	Clavettes 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, C4F, C6F	450.051	120	35	8,9	136	Goupille.	450.051	120	35	8,9	136	Goupille.	
AC4, C6, C4F, C6F (réparation)	460.096°	120	35	9,5	136	Goupille.	460.096°	120	35	9,5	136	Goupille.	
C6F (C6 FN)	460.336°	120	35	8,9	136	2 clavettes.	460.336°	120	35	8,9	136	2 clavettes.	
CAIX, C4G, C6G	460.631°	120	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.429/01	120	35	9,5	137,5	2 clavettes.	Remplacé par 460.723.
CA MFP, C6 MFP.....	460.631°	120	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.789	120	37	8,9	135,75	2 clavettes.	Remplacé par 460.723.
H	460.760	120	35,3	8,95	137,25	2 clavettes.	460.761	120	31,8	8,9	137,25	2 clavettes.	
10, 15 TT, T 29	460.723	120	37,3	8,95	137,25	2 clavettes.	460.722	120	34,8	8,9	137,25	2 clavettes.	
7 TT, 7, 7 MI, 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 G, 15-Six D	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- 456.412.
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, H, HZ.	461.846	120	37	8,95**	101,5	2 clavettes.	461.847	120	33,8	8,95**	101,5	2 clavettes.	Culasses 453.024-453.242- 457.024.
32, 45 TT (essence et gazo)	456.400	120	43	10**	173,75	2 clavettes.	456.401	120	40	10**	173,75	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 B-Di, 45 Di, 45 B-Di.....	730.397	90	44	10	169,4	2 clavettes.	730.398	90	38	10	169,4	2 clavettes.	
45 U-Di, 45 UA-Di.....	731.425	90	44	9,96	141,55	2 clavettes.	731.426	90	38	9,92	141,55	2 clavettes.	
A, AU	A 124-7	120	34,5	8	77,1	cuvette.	A 124-8	90	31	8	76,4	cuvette.	

* Les soupapes dont le numéro pièces détachées est suivi de * ne sont plus vendues.

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

RESSORTS DE SOUPAPES

TYPE du véhicule	NUMÉRO pièces détachées	LONGUEUR libre	DIAMÈTRE extérieur	DIAMÈTRE du fil	NOMBRE de spires	SENS d'enrou- lement	TARAGES				OBSERVATIONS	
							1		2			
							Longueur en mm	Tare en kg	Longueur en mm	Tare en kg		
					*							
A, B 2, B 12, B 14, B 15.....	1.006	45,5 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	8 U	G	37	31	...	...	Ne fournissons plus.
C, C 3.....	30.723	40 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	7 U	G	...	...	...	...	Ne fournissons plus.
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	...	...	Ne fournissons plus.
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, T29	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 (TAMH), 23 LU, 23 RU, 11, HZ.	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	
600 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 U, 45 UA.....	461.161	90	36,8 + ^{0,3} / _{0,2}	4,8	9 U	D	67	50 + ² / ₃	77	28 ± 1		
32 Di, 45 U-Di, 45 UA-Di...	Extérieur..	730.399	99,5	36,2 ± 0,2	4,5	9 U	D	68	45 + ³ / ₀	79	29	} Remplacé par 731.474.
	Intérieur..	730.400	89	22,8 + ^{0,3} / _{0,2}	2,8	14 U	G	58	17 + ^{1,5} / ₀	69	11	
45 U-Di, 45 UA-Di.....	731.474	56	36,8 ± 0,2	4,8	7 T	D	45,5	33 ± 1,7	35,5	70 ± 3,5	Soupapes courtes.	
A, AU.....	Soupape.....	A 124-9	38	30,5 ± 0,15	3,8	3,75 U	D	24	40 ± 2	31	19,5 ± 1,5	
	Rappel culbuteur..	A 124-15	35,5	18,5 ± 0,25	2	4,5 U	D et G	24	9 ± 0,5	30	4 + ^{0,6} / ₀	

* U = nombre de spires utiles. — T = nombre total de spires.

RÉGLAGE DE LA DISTRIBUTION

Le réglage de la distribution donne les points théoriques d'ouverture et de fermeture des soupapes par rapport au PMH, soit en degrés (mesurés sur le volant) soit en mm (mesurés sur la course du piston).

Les jeux théoriques aux soupapes ne servent qu'à la vérification du réglage de la distribution. Pour la marche normale, appliquer les jeux pratiques.

TYPE du véhicule	RÉGLAGE DISTRIBUTION										JEUX AUX SOUPAPES				COMMANDE de l'arbre à cames	LEVÉE de soupapes	OBSERVATIONS
	en degrés et minutes sur le volant					en millimètres de course du piston					Théoriques		Pratiques				
	AOA	ROA	RFA	AOE	RFE	AOA	ROA	RFA	AOE	RFE	A	E	A	E			
A, B 2, B 12 .....	...	...	...	...	...	...	1	87	86,8	0,62	0,25	0,25	0,20	0,25	Pignons...	6
C, C 3 .....	...	8	40	45	0	...	0,6	81,5	79,5	0	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons...	...
B 14, B 14 F, B 15 .....	...	6	41	48	0	...	0,4	83,4	87	0	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons...	...
B 14 G, B 15 G .....	...	...	...	...	...	...	0,9	87	84	1,6	0,20	0,20	0,20	0,25	Pignons...	...
AC 4, AC 4 F, C 6, C 6 E, C 6 F, 1:800 kg .....	...	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 U 5	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 S, 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	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, 23 R Gazo, H, HZ	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, 45 U-Di, 45 UA-Di.	8	...	38	45	7	0,7	...	100,9	97,3	0,4	0,37	0,37	0,30	0,35	Pignons...	10	
A, AU	3	...	45	45	11	0,05	...	55	55	0,7	0,29	0,35	0,15	0,20	Pignons...	7,06	

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales

ALLUMEUR — BATTERIE — BOUGIES — DYNAMO

TYPE du véhicule	AVANCE A L'ALLUMAGE					ALLUMAGE		ÉCARTEMENT des pointes de bougies	BATTERIE D'ACCUMULATEURS				DYNAMO		OBSERVATIONS		
	Calage initial		Avance automatique			Type	Écar- tement des grains		Tension en volts	Capacité en A/h	Encombrement maxi			Conjoncteur ou régulateur		Vitesse de Conjonction en tr/mn dynamo	
	En degrés et minutes	En mm	Décolle à	Maxi							Long- gueur	Largeur	Hauteur				
A, B 2, B 12	18	3	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	60	Conjoncteur	...	En rechange, utiliser les allumeurs des 10 ou des 15. Les dynamos peuvent être équipées de régu- lateurs.	
C, C 3	17	2,5	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	45	...	...	...	Conjoncteur	...
B 14, B 15 TT	18	3	Avance fixe			{ Magnéto ou Voltex }	0,3	0,4	6	60	...	...	...	Conjoncteur	500
AC 4, C 4 III, C 4 F	7,15	0,5	1.000	25	3.600	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460		
C 6, C 6 F	10,16	1	600	30	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460		
C 4 G, C 4 IX, C 6 G, C 6 GI ..	12	1,38	800	18	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460		
C 4 G MFP	12	1,38	800	18	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460		
C 6 G 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 utilisable sur C 4 TT.
15, 29 U	9	0,8	700	24	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Régulateur	550		Allumeur utilisable sur C 6 TT.
29 S	9	0,8	700	24	3.800	Batterie	0,4	0,7	12	90	340	175	240	Régulateur	550		

Nota : L'ordre d'allumage est, pour les 4 cylindres : 1.3.4.2 et pour les 6 cylindres 1.5.3.6.2.4.

* En degrés volant.

** En mm de la course du piston, à partir du PMH.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Véhicules équipés de moteurs à soupapes en tête

ALLUMEUR — BATTERIE — DYNAMO

TYPE du véhicule	AVANCE A L'ALLUMAGE OU A L'INJECTION					ALLUMEUR		ÉCARTEMENT		BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	Calage fixe		Avance automatique			Repère	Avec ou sans dépres- sion	Grains de contact	Pointes de bougies	Tension en volts	Capacité en A/h	Encombrement maxi			Conjoncteur ou Régulateur	Vitesse de conjonction en tr/mn dynamo	
	en degrés	en mm	Décolle à tr/mn moteur	Maxi								Long- ueur	Largeur	Hauteur			
7 A, 7 B	8	0,48	1.000	40	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 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	Conjoncteur	< 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	38,30	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
11 B	8	0,61	1.000	38,30	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
11 B	8	0,61	1.000	38,30	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
7 C, 11 BL	8	0,61	700	29	3.600	7-11 H02	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 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	Conjoncteur	< 950	
11 B	8	0,61	700	29	3.600	7-11 H02	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90 et 75	235	175	240	Régulateur	< 950	
7 C Économique	6	0,35	1.200	28,30	3.300	7 E 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
11 BL Performance	8	0,61	1.000	28,30	4.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
11 BL Performance (1945) ..	12	1,38	200/1000	23/28	3.250	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburat. de 35 (buse 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 carburat. de 35 (buse 27).
11 B, 11 C Performance	8	0,61	200/1000	24	3.400	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	
11 BL, 11 B (Depuis 1950) ...	12	1,38	200/1000	22/26	3.300	11 C 2	Avec	0,4	0,6/0,7	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur de 32.
15 Six	8	0,61	500	29	4.000	PVL 6	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90/105	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	Conjoncteur	< 950	
23 U, 23 LU	8	0,61	600	29	3.600	7-11 U PUD	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjoncteur	< 950	
23 RU	12	1,38	600	24	3.400	PUD	Sans	0,4	0,6/0,7	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	Quelques 23 R avec 8° d'avance à l'allumage.
H, HZ	12	1,38	600	24	3.400	PUD	Sans	0,4	0,6/0,7	6	90	235	175	240	Régulateur	< 950	
32 U	10	1,02	600	30	2.800	P 39	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjoncteur	< 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 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 U	10	1,02	600	25	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	75	235	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 (S et B)	10	1,02	600	25	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 G	33	10,77	Avance fixe			P 38 GZ	Sans	0,4	0,3/0,4	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
500 Di, 850 Di, 23 Di .....	...	5,25	...	...	...	...	...	...	...	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 950	
32 Di, 45 Di	33	10,86	...	...	...	...	...	...	...	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection Lavalette ou CAV
32 B-Di, 45 B-Di, 45 U-Di, ..	33	10,86	...	...	...	...	...	...	...	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 UA-Di	33	10,86	...	...	...	...	...	...	...	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection PM.
45 U-Di, 45 UA-Di	17	3	...	...	...	...	...	...	...	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	
A, 2AU	8	0,38	400/1200	32/38	2.700	...	...	0,4	0,6/0,7	6	50	170	155	220	Régulateur	< 1.200	

Nota : L'ordre d'allumage est : pour les 4 cylindres : 1.3.4.2, pour les 6 cylindres, sauf 45-6 (D) : 1.5.3.6.2.4, pour la 45-6 D : 4.4.2.6.3.5.

* En degrés volant. — ** En mm de la course du piston, à partir du PMH.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CONJONCTEURS — BOUGIES

CONJONCTEUR-DISJONCTEUR DUCELLIÉ								
Type du véhicule	Tension en volts	Numéro pièces détachées	Emplacement du repère		Type de dynamo et numéro pièces détachées			
T 32 T 45 S et Di	12	702048	sur couvercle		730597 remplacé par 700801			
CONJONCTEUR-DISJONCTEUR CITROEN-OU SNA								
7 et 11 L	6	702028	sur couvercle		700398 remplacé par 700411			
CONJONCTEUR-DISJONCTEUR CITROEN								
2 tonnes Car	12	702037	sur couvercle		700314 remplacé par 700396			
BOUGIES								
TYPE du véhicule	TAUX de compression	A. C.	Bosch	Champion	Eyquem	Gergovia	Marchal	Prelyo
A - AU.....	6,2			LA 10	116	714	CR 35	
7 A - 7 B - 7 C - 7 S.....	5,9	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 37, CR 39	146
7 C (économique).....	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 36, CR 37	146
11 AL - 11 AM - 11 A - 11 BL - 11 B - 11 C...	5,9	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 37, CR 39	146
11 BL - 11 B.....	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 36	146
11 BL - 11 B.....	6,5	44 L	W 175-T1	L 10	112	614	CR 1 ³⁵⁻³⁶ ₃₆	146
15 six.....	6,2	44 L	W 175-T1	H 10	111	514	CR 36	146
15 six (Depuis 1949).....	6,5	44 L	W 175-T1	L 10	112	614	CR 35 - 36	146
7 UA - 7 UB - 7 TU - 11 UA - 11 UB - 11 U - 12 - 11 TU.	5,9	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 37, CR 39	146
11 UA - 11 UB - 11 U - 12 - 11 TU.	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 36	146
23 U - 23 LU.....	5,9	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 37, CR 39	146
H - HZ - 23 RU.....	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 36	146
32 TT.....	5,4	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 36	146
45 U - 45 UA.....	5,4	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 37 - CR 36	146
45 U - 45 UA.....	5,8	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	CR 36	
45 gazo.....	8			LA 10			CR 32	

ÉQUIPEMENT DIESEL

POMPES — INJECTEURS — BOUGIES

BOUGIES DE RÉCHAUFFAGE DI.				INJECTEURS		
DEP	Beru	D-B	Isoxal	Lavalette	C. A. V.	P. M.
130		N° 28		DN 40 S 2	BDN 40 S 2	40 G 20 R
POMPE D'INJECTION				PORTE-INJECTEUR LAVALETTE		
Organe	Lavalette	C. A. V.	P. M.	FKB 50 S V 50 B 24		
Pompe complète	6 B 60	BPE6 B60 0320 E	AFC 6	RÉGLAGE INJECTEUR		
Pompe alimentation	EPK 22 BF 1	BFPK 22 N1	LG	Sur banc d'essai : gas-oil pulvérisé en cône régulier, ne doit pas goutter sous une pression de 100 + ⁵ kg/cm ² .		
Régulateur	EP/M 80		B 10 FG			
RÉGLAGE DU STARTER						
Distance de l'extrémité du poussoir mobile à la face d'appui du corps de starter sur pompe d'injection						
C. A. V. = 10,05 ⁰ _{0,05} Lavalette = 29,25						
Distance de l'extrémité du poussoir mobile à la face AV du porte-starter						
PM = 29,5.						
RÉGLAGE DU DÉBIT DES POMPES						
Sur banc d'essai :						
Utiliser des injecteurs étalons Lavalette DN 12 SD 12 réglés à 175 kg/cm ² .						
Alimenter la pompe d'injection avec du gas-oil du commerce ou avec un liquide spécial (1/2 pétrole, 1/2 huile de graissage à mouvement de viscosité 12 centistocks à 50° C).						
Mettre la crémaillère en position de « pleine charge ».						
Laisser chauffer la pompe pendant 4 minutes en la faisant tourner à 1250 tr/mn.						
Régler les débits aux chiffres suivants :						
tr/mn de la pompe		débits par cylindre cm ³ /mn.				
1250.....		55,5 à 58,5				
500.....		20,5 à 22,5				
Contrôler ensuite le débit sous une dépression de 40 g/cm ² exactement à 1250 tr/mn le débit par cylindre doit être de 35 à 40 cm ³ .						

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

RÉGULATEURS SUR DYNAMO

SUR DYNAMO A BOBINES CUIVRE						SUR DYNAMO A BOBINES ALUMINIUM			
Type du véhicule	Tension en volts	Type	Numéro pièces détachées	Emplacement du type	Type de dynamo et numéro pièces détachées	Type	Numéro pièces détachées	Emplacement du type	Type de dynamo et numéro pièces détachées
7 et 11	6	SP 1 ou SP 45 Nouvelle référence 1286.	700.554	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.411.	SP 12	702.164 remplacé par 700.554.		Citroën 700.821 remplacé par 700.411.
15 six G.	6	SP 1 ou SP 45 Nouvelle référence 1286.	700.554	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.541.	SP 12.	702.164 remplacé par 700.554.		Citroën 700.825 remplacé par 700.541.
23 R.	6	SP 1 ou SP 45 Nouvelle référence 1286.	700.554.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.685.	SP 12.	702.164 remplacé par 700.554.		Citroën 700.823 remplacé par 700.685.
T 32	6	SP 1 ou SP 45 Nouvelle référence 1286.	700.554.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.374.	SP 12	702.164 remplacé par 700.554.		Citroën 700.824 remplacé par 700.374.
500 Di 850 Di 23 Di	12	SP 4 Nouvelle référence 1289.	700.688.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.473.	SP 4 Nouvelle référence 1289.	700.688.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.473.
45 court et long.	12	SP 4 Nouvelle référence 1289.	700.688.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.689.	SP 4 Nouvelle référence 1289.	700.688.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn	Citroën 700.689.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

RÉGULATEURS SUR TABLIER

Montage avant Janvier 1947

RÉGULATEUR CITROËN						RÉGULATEUR S.N.A.			
Type du véhicule	Tension en volts	Type	Numéro pièces détachées	Emplacement du repère	Type de dynamo et numéro pièces détachées	Type	Numéro pièces détachées	Emplacement du type	Type de dynamo et numéro pièces détachées
11 TT	6	RT S5	702.054 remplacé par 700.700 ou 702.170		Citroën 700.905.	R2 S1	702.168.	Sur couvercle côté Dyn = S1 côté Bat = R2	Citroën 700.905.
15 six G	6	RT S5	702.054 remplacé par 700.700 ou 702.170		Citroën 700.906.	R2 S1	702.168.	Sur couvercle côté Dyn = S1 côté Bat = R2	Citroën 700.906.
23 R	6	RT S5	702.054 remplacé par 700.700 ou 702.170		Citroën 700.814.	R2 S1	702.168.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R2	Citroën 700.814.
RÉGULATEUR DUCELIER (montage aluminium)						RÉGULATEUR SNA (montage cuivre)			
11	6	SP 11	702.162 remplacé par 700.700	Sur couvercle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	Citroën 700.894. remplacé par 700.905.				
23 R	6	SP 11	702.162 remplacé par 700.700.	Sur couvercle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	Citroën 700.819 remplacé par 700.814.				
45	12	SP 6 Nouvelle référence 1290.	700.695.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	Citroën 700.816.	R2 S1	702.169 remplacé par 702.171.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R2-K.	Citroën 700.816.

Même régulateur pour dynamo à bobine cuivre ou aluminium.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

RÉGULATEURS SUR TABLIER

Montage après Janvier 1947

RÉGULATEUR DUCELLIER							RÉGULATEUR S. N. A.				
Type du véhicule	Tension en volts	Type	Numéro pièces détachées	Emplacement du repère	Repère	Type de dynamo et numéro pièces détachées	Type	Numéro pièces détachées	Emplacement du repère	Repère	Type de dynamo et numéro pièces détachées
A, AU	6	SP 39 Nouvelle référence 1283.	A 535-1	Sur socle ou sur patte côté borne Bat (Tension et type).		Citroën A 532-0					
11 Tous types.	6	SP 5 Nouvelle référence 1276.	700.700.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).		Citroën 700.905.	R12 S1.	702.170.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Citroën 700.905.
15 six	6	SP 5 Nouvelle référence 1276.	700.700.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).		Citroën 700.882.	R12 S1.	702.170.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Citroën 700.882.
H, HZ 23 R.	6	SP 5 Nouvelle référence 1276.	700.700.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).		Citroën 700.814.	R12 S1.	702.170.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Citroën 700.814.
45 U	12	SP 6 Nouvelle référence 1290.	700.695.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	bleu ou violet	Citroën 700.816.	R12 S21.	702.171.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12	Bleu.	Citroën 700.816.
45 UA 45 U-Di 45 UA-Di 45 Gazo.	12	SP 9 Nouvelle référence 1291.	702.151.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	Rouge.	Ducellier WR 47. Nouvelle référence. 132. 700.801.	R12 S25.	702.172.	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12	Rouge.	Paris-Rhône C13-R 700.930.

Nota : Il a été monté quelques voitures « 11 » avec régulateur Cibie n° 702.174 type 1,6 v, 20 ampères.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

BOBINES D'ALLUMAGE

Fournisseurs	VOITURES FRANCE							
	7 - 44 B - 44 BL - 23 R - H		15 SIX		45 ESSENCE		2 CV	
	Numéro pièces détachées	Référence du fournisseur	Numéro pièces détachées	Référence du fournisseur	Numéro pièces détachées	Référence du fournisseur	Numéro pièces détachées	Référence du fournisseur
RB	709.399	E 50 6 v	709.379	E 50 6 v 6 cyl.	709.217	12 v T 6 J 8		
SEV	709.398	Hyper Bobine 6 v	709.380	Sixil Hyper Bobine 6 v	709.213	Hyper Bobine 12 v		
DUCELLIER	709.400	6 v	709.378	6 v Super Six	709.624	12 v Super Dynamic	A 212-01	Ducel 6 v L 1 ou Ducel 1.041
SNA	709.695	6 v						

Fournisseurs	VOITURES POUSSIÈRE (PO)							
	44 B - 44 BL		PVL 6		23 R		45 Essence	
	Numéro pièces détachées	Référence du fournisseur						
DUCELLIER					709.675	6 v Tropic	709.673	12 v Tropic
SEV	709.398	Hyper Bobine 6 v						

CARBURATEURS

SOLEX MONTAGE 12

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales.

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMATI- CITÉ ou émulsion	GICLEUR de ralenti	STARTER		FLOTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	OBSERVATIONS
						Gigleur d'air	Gigleur d'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 BFVG	23	115	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GI Car.....	35 BFVG	24	125	56	055	5,5	165	65	2,5	
8 A, 8 U 5.....	30 BFVG	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 BFVG	24	120	56	050	5	155	26	2	
		24	115	51	050	5	170	26		
15 A.....	35 BFVG	26	130/135	51	055	5,5	165	65	2	
15 AL.....	35 BFVG	26	135	56	055	5,5	165	65	2	
T 29 (2 tonnes).....	35 BFDVLR	24	125	51	055	2×3,5	170	65	2,5	

CARBURATEURS

SOLEX MONTAGE 20

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales.

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMATI- CITÉ ou émulsion	GICLEUR de ralenti	STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	OBSERVATIONS
						Gicleur d'air	Gicleur d'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 G MFP.....	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 tonnes).....	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 tonnes).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	

CARBURATEURS

SOLEX MONTAGE 22

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales.

10 c

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMATI- CITÉ ou émulsion	GICLEUR de ralenti	STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	OBSERVATIONS
						Gicleur d'air	Gicleur d'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	
B14, B15.....	26 GHF	21	105	220	045	4,5	140	26	2	
C4 G.....	30 AHD	25	125	230	055	4,5	125	26	2,5	
C4 IX.....	30 AHD	25	125	230	055	4,5	125	26	2,5	

Nota. — Sur les autres véhicules figurant aux tableaux précédents, le carburateur est du type vertical. Ces véhicules ne peuvent être équipés de carburateur " montage 22 ".

CARBURATEURS

Véhicules équipés de moteurs à soupapes en tête (traction AV tourisme).

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMA- TICITÉ ou émulsion	RALENTI		STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	GICLEUR de pompe	GICLEUR d'économie	OBSERVATIONS
					Calibreur d'air	Gicleur d'essence	Gicleur d'air	Gicleur d'essence					
Solex Montage 12													
7A.....	30 BFHD	20	110	56	...	045	4	130	26	2	...	...
7B.....	30 BFHD	19	105	51	...	045	4,5	140	26	2	...	...
7S.....	30 BFHD	23	120	51	...	045	5	145	26	2	...	...
7C.....	30 THD	19	105	56	...	045	5	130	26	2	...	...
11A, 11AL.....	30 THD	22	115	51	...	045	6	140	26	2	...	...
Solex Montage 20													
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	...	...
Solex Montages 21 et 22													
7C.....	30 DHT	22	115	210	150	050	5	130	26	1,5	...	...
7 Economique.....	30 ATHD	21	110	240	150	045	3,5	125/130	26	1,5	...	...
11AM, 11BL, 11B, 11C.....	30 DHT	26	130	230	180	055	6	140	26	1,5	...	...
11 Performance.....	35 FATIP	26	135	210	180	45	4	125	21	2	55	...	Avec silencieux.
	35 FPAI	26	130	180	180	45	4	125	21	2	60	...	Sans silencieux.
15 Six-G.....	30 FFIAP2	23	115	280	120	45	5,5	140	21,5	2,5	45	...	
15 Six-D.....	30 PAA1	24	120	280	100	45	5,5	140	21,2	2	50	...	
11 performance (Depuis 1946).....	35 FPAI	25	120	230	180	45	4	125	21	2	60	60	Réglage France.
11 performance (Depuis 1946).....	35 FPAI	27	130	180	180	45	4	125	21	2	60	60	Réglage Exportation
11 performance (Depuis 1950).....	35 FPAI	27	125	200	180	45	4	125	21	2	60	60	Taux compression 6,5.
11 performance (Depuis 1950).....	32 PBIC	26	135	190	150	50	4	125	11	1,5	50	60	Taux compression 6,5.
	32 IN Zénith	27	135	150	140	50	6	110	11	1,75	45	Émulsion 3 N	Filtres Volkes ou Miofiltre.
A.....	22 ZACI	16,5	65	210	150	40	Trou calibré	120	11	1,2	...	...	Filtre Técalémit BTT 598.

CARBURATEURS

Véhicules équipés de moteurs à soupapes en tête (utilitaires et poids lourds).

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMA- TICITÉ ou émulsion	RALENTI		STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	GICLEUR de pompe	GICLEUR d'économie	OBSERVATIONS
					Calibreur d'air	Gicleur d'essence	Gicleur d'air	Gicleur d'essence					
Solex Montage 12													
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB.....	30 THG	22	120	58	...	045	5,5	135	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 } A régulateur } Réglage pour carburant
	35 RTVG	26	125	51	...	055	2 × 3,5	165	69	2,5	...	...		A régulateur } A régulateur } Poids lourds.
45 U, 45 S.....	40 BFDVLR	29	160	56	...	060	2 × 5,5	220	69	2,5	...	...	A régulateur } A régulateur } Poids lourds.
	40 RTVG	28	150	51	...	060	2 × 5,5	200	69	2,5	
P 107 chenille.....	35 RVTG	27	140	51	...	055	3	165	...	...	...	...
Solex Montage 20													
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	...	...
32 U, 32 S.....	35 RVTG	26	135	240	...	060	2 × 2,5	165	69	2,5	...	...	A régulateur } A régulateur } Réglage pour carburant
45 U, 45 S.....	40 RVTG	28	160	240	...	060	2 × 5	200	65	2,5	...	...	A régulateur } A régulateur } Poids lourds.
Solex Montages 21 et 22													
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB, 7 TU...	30 GHT	22	115	230	150	50	5,5	135	26	1,5	...	...
23 U.....	30 RGHT	22	115	230	150	50	5,5	135	26	1,5	...	...	A régulateur.
11 TU, 23 U Type Armée.....	30 RGHT	26	130	220	150	50	6	145	26	1,5	...	...	A régulateur.
23 L.....	30 RGHT	26	130	220	150	50	6	145	26	1,5	...	...	A régulateur.
23 R.....	32 AIC	23	100/105	180	120	45	4,5	115	11	1,5	50	50	Avec filtre técalémit BTT 564. Sans filtre. Avec filtre à bain d'huile BH 423.
		23	110	220									
		24	120	220									
32 U, 32 S.....	35 RVTG	26	135	240	...	60	2,5	165	69	2,5	50	50	A régulateur.
45 U, 45 S, 45 UA.....	40 RVTG	28	160	240	...	60	4	200	65	2,5	...	...	A régulateur.
	40 RVAFG	29	160	230	...	60	5,5	170	65	2,5	...	...	..... Compres. 3.4
	40 RVAFG	29	155	230	...	60	5,5	170	65	2,5	...	...	..... Compres. 3.8
	40 RVAFG	29	155	240	...	60	5,5	170	65	2,5	...	...	..... Camion P0
H, HZ.....	32 RBI	21	120	260	100	50	5,5	130	11	1,5	...	...	Avec filtre técalémit BTT 9989.
AU.....	22 ZACI	16,5	65	210	150	40	Trou calibré	120	11	1,2	...	...	Avec filtre técalémit BTT 598.

EMBRAYAGE

RESSORTS - RÉGLAGE DES LINGUETS

Cotes de réglage des linguets : les cotes doivent se mesurer sur un organe en position « embrayé » (donc sur un montage).
La cote A est mesurée du dessus du linguet ou de la butée de linguets à la face d'appui du plateau d'embrayage.
La cote B est mesurée de la face d'appui du carter d'embrayage à la face d'appui du plateau d'embrayage.

TYPE du véhicule	RESSORTS									RÉGLAGE DES LINGUETS		ÉPAISSEUR du disque	OBSERVATIONS	
	Numéro pièces détachées	Coefficient	Longueur libre	Diamètre extérieur	Diamètre du fil	Nombre de spires ★	Sens d'enroule- ment	TARAGE		A	B			
								Longueur	Tare en kg					
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	...	...	...	Ne fournissons plus.
C, C 3.....	10.776	6	52	17,5	...	...	...	...	...	...	...	...	Ne fournissons plus.
B 14 F, B 14 G, B 15 G, AC 4.....	117.359	6	48	18,5 ±0,5	2,8	9 U	G	33	31 ±1	...	...	...	Ne fournissons plus.
AC 4, C 6	490.008	6	64	24,5	3,5	6 U	D	46,5	45 $\begin{smallmatrix} +3 \\ -1 \end{smallmatrix}$	...	...	10	Ne fournissons plus.
C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP, C 4 GMFP	89.034	9	56/58	27	3,8	8 1/2 T	D	40	52 ±2	47,7	21	9,3		
C 6 F, C 6 GMFP, 10.....	89.034	9	56/58	27	3,8	8 1/2 T	D	40	52 ±2	47,7	21	9,3		
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB, 23 U, 23 L, 23 R	89.034	9	56/58	27	3,8	8 1/2 T	D	40	52 ±2	47,7	21	9,2		
15, C 6 I (1.800 kg), C 6 G I (2 tonnes), T 29	89.034	12	56/58	27	3,8	8 1/2 T	D	40	52 ±2	47,7	21	10		
8.....	490.266	6	46,5	27	3,8	5 U	D	32,5	47 ±2	27,1	13,7	10,5		
7 A, 7 B, 7 C.....	490.484	6	43	26,6	3,8	5 U	D	32,5	35	27,1	15,7	10,5		
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	10,5	Embrayage à 6 ressorts.	
11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B, 11 C....	493.019	9	46 ±1	26,6	3,8	5,5 U	D	34	37 ±2	28,3	11,5	10,5	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	7,7	Ne fournissons plus.	
15 Six bidisques	491.053	6	44	25,8	4	5 1/4 U	G	29,5	68 ±2	42,1	16,1	7,5		
15 Six monodisque	493.074	9	50,2	26,3	4	6 U	D	33,2	68 $\begin{smallmatrix} +4 \\ 0 \end{smallmatrix}$	45,2	17,8	9,3	Ressorts peints orange.	
32 U (6 linguets)	89.034	12	56/58	27	3,8	8 1/2 T	D	40	52 ±2	39	20	10		
45 U TT	1 ^{re} disposition : 6 linguets tôle ...	490.600	12	62	30 ±0,2	3,8	8 1/2 T	G	40	46 ±2	35,8	17,8	8,6	
	2 ^e disposition : 6 linguets acier ...	490.834	12	60	24	3,5	10 T	D	40	46 ±2	35,8	17,8	8,6	
	3 ^e disposition : 3 linguets acier ...	491.116	9	58,6	27	4	39,67	59 $\begin{smallmatrix} +4,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	42	8,5	8,6	
H, HZ	H 312-2	6	46,7	25,9	3,8	5,5 U	...	29,7	64 $\begin{smallmatrix} +4,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	45,5 $\begin{smallmatrix} +1,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	18,8	9,3	Ressorts peints en vert. Ressorts peints en bleu.	
	H 312-2a	3	33,8	24 ±0,15	3	4,5 U	...	21	25 $\begin{smallmatrix} +3 \\ 0 \end{smallmatrix}$					
A, AU	A 312-2	6	34,8	18,25	2,8	6 U	D et G	25	27 $\begin{smallmatrix} +2,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	32 $\begin{smallmatrix} +1,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	12	7,4	Ressorts peints en rose.	

★ U = Nombre de spires utiles. — T = Nombre total de spires.

BOITES DE VITESSES

Démultiplication : Elle est égale au rapport du nombre de dents des pignons en prise pour la vitesse considérée.

Traction avant : Nombre de tours du pignon d'attaque pour un tour de l'arbre de commande (un tour moteur).

Propulsion arrière : Nombre de tours de l'arbre secondaire (sortie de boîte) pour un tour du pignon à queue (un tour moteur).

TYPE du véhicule	NOMBRE DE VITESSES		DÉMULTIPLICATIONS					DÉMULTIPLICATION DES VITESSES par rapport à la prise directe (ou à la 3ème pour traction avant)				
	Avant	Synchr- nisées	1ère	2ème	3ème	4ème	Marche Arrière	1	2	3	4	M. AR.
C, C3.....	3	0	$\frac{18}{32} \times \frac{18}{32} = 0,316$	$\frac{18}{32} \times \frac{25}{25} = 0,562$	1	...	...	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	...	$\frac{17}{29} \times \frac{12}{19} \times \frac{19}{30} = 0,235$	0,312	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 kg et 2 tonnes.....	4	0	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{41} = 0,153$	$\frac{16}{41} \times \frac{24}{34} = 0,284$	$\frac{16}{41} \times \frac{34}{23} = 0,576$	1	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,127$	0,153	0,284	0,576	1	0,127
C4 GI 1200 kg, C6 GI 1800 kg et 2 tonnes, C6 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, 10AL, 7UA, 7UB, 11UA, 11UB, 8U5, 10US, 500Di.....	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, 15AL.....	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
10U12, 11U12, 23U, 23L, 23R, 23Di, 850Di, 29U, 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
29U, 29S, 32U, 32S, 32Di (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
45U, 45S, 45Di	4	2	(Jusqu'à juillet 42... $\frac{20}{41} \times \frac{16}{41} = 0,190$	$\frac{20}{41} \times \frac{24}{33} = 0,354$	$\frac{20}{41} \times \frac{34}{31} = 0,535$	1	$\frac{20}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,158$	0,190	0,354	0,535	1	0,158
			(Depuis juillet 42... $\frac{17}{36} \times \frac{15}{41} = 0,172$	$\frac{17}{36} \times \frac{24}{33} = 0,343$	$\frac{17}{36} \times \frac{30}{26} = 0,545$	1	$\frac{17}{36} \times \frac{15}{24} \times \frac{20}{41} = 0,144$	0,172	0,343	0,545	1	0,144
7A, 11AL, 11A.....	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
7B, 7C, 11BL, 11B, 11C.....	3	2	$\frac{20}{39} \times \frac{26}{24} \times \frac{16}{31} = 0,261$	$\frac{16}{34} = 0,470$	$\frac{22}{28} = 0,785$	...	$\frac{20}{32} \times \frac{16}{26} \times \frac{26}{24} \times \frac{16}{34} = 0,196$	0,332	0,600	1	...	0,250
15 Six-G.....	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
7TU, 11TU.....	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

BOITES DE VITESSES

Démultiplication : Elle est égale au rapport du nombre de dents des pignons en prise pour la vitesse considérée.

Traction avant : Nombre de tours du pignon d'attaque pour un tour de l'arbre de commande (un tour moteur).

Propulsion arrière : Nombre de tours de l'arbre secondaire (sortie de boîte) pour un tour du pignon à queue (un tour moteur).

TYPE du véhicule	NOMBRE DE VITESSES		DÉMULTIPLICATIONS					DÉMULTIPLICATION DES VITESSES par rapport à la prise directe (ou à la 3ème pour traction avant)				
	Avant	Synchr- nisées	1ère	2ème	3ème	4ème	Marche Arrière	1	2	3	4	M. AR.
15 Six-D.....	3	2	$\frac{21}{34} \times \frac{18}{38} = 0,292$	$\frac{21}{34} \times \frac{28}{27} = 0,640$	$\frac{21}{34} \times \frac{34}{21} = 1$	...	$\frac{21}{34} \times \frac{18}{24} \times \frac{20}{38} = 0,244$	0,292	0,640	1	...	0,244
H.....	3	2	$\frac{14}{31} \times \frac{18}{30} \times \frac{21}{26} = 0,218$	$\frac{14}{31} \times \frac{25}{22} \times \frac{21}{26} = 0,414$	$\frac{21}{26} = 0,807$	...	$\frac{14}{31} \times \frac{18}{17} \times \frac{21}{30} \times \frac{21}{26} = 0,270$	0,270	0,513	1	...	0,334
HZ.....	3	2	$\frac{14}{31} \times \frac{18}{30} \times \frac{23}{24} = 0,259$	$\frac{14}{31} \times \frac{25}{22} \times \frac{23}{24} = 0,491$	$\frac{23}{24} = 0,958$	...	$\frac{14}{31} \times \frac{18}{17} \times \frac{21}{30} \times \frac{23}{24} = 0,320$	0,270	0,512	1	...	0,334
A, AU.....	4	4	$\frac{19}{28} \times \frac{14}{33} \times \frac{16}{31} = 0,148$	$\frac{19}{28} \times \frac{22}{25} \times \frac{16}{31} = 0,308$	$\frac{16}{31} = 0,516$	$\frac{19}{28} = 0,678$	$\frac{19}{28} \times \frac{13}{33} \times \frac{16}{31} = 0,138$	0,286	0,596	1	1,313	0,267

COUPLES CONIQUES

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales

Démultiplication : Nombre de tours de couronne pour un tour du pignon.

TYPE du véhicule	COUPLE DE SÉRIE			DIAMÈTRE DES PORTÉES DE ROUEMENTS SUR PIGNON		AUTRES POSSIBILITÉS											
	Nombre de dents	Démulti- plication	Numéro pièces détachées	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démulti- plication	Numéro pièces détachées									
TOURISME																	
B 14 F, B 14 G.....	10 × 49	0,204	115.235*	...	...	8 × 51	0,157	115.229*	...	...	...	...	...	...	...	...
AC 4, C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP)	9 × 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073*	8 × 43	0,186	400.203	8 × 46	0,174	400.254*
C 6, C 6 F, C 6 G (familiale).....																	
C 6, C 6 E, C 6 F, C 6 G 1 ^{er} 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	0,186	400.203	8 × 46	0,174	400.254*
C 6 G 2 ^{ème} modèle, C 6 MFP (sauf familiale)	9 × 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	**	...	...	...	...	...	...	...	...
C 6 G 2 ^{ème} modèle, C 6 MFP (familiale)	9 × 46	0,195	400.226*	35	40	...	...	...	**	...	...	...	...	...	...	...	...
8 A, 10 A 2 ^{ème} modèle.....	9 × 46	0,195	403.163	30	35	9 × 43	0,209	403.171*	8 × 43	0,186	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	0,186	403.185	8 × 46	0,174	408.584*	...	...	...
10 A 1 ^{er} modèle.....	9 × 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073*	8 × 43	0,186	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	0,186	400.203	8 × 46	0,174	400.254*
15 A.....	9 × 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	**	...	...	...	...	...	...	...	...
UTILITAIRES																	
1.000 kg : B 15, B 15 G.....	8 × 51	0,157	115.229*	...	...	10 × 49	0,204	115.235*	...	...	...	...	...	...	...	...	...
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	0,186	400.203	8 × 46	0,174	400.254*
8 U 5 (2 ^{ème} 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 × 46	0,183	400.203
800 kg : C 4 G, 10 U 8.....	8 × 43	0,186	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 tonnes : C 6 G 1, 29 U.....	6 × 41	0,146	400.198	38,10	44,45	7 × 44	0,159	400.246	...	...	...	...	...	...	...	...	...
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 pièces détachées.

** Il est possible de monter les couples et roulements de 30 × 40 des C 4 en fournissant en plus : 1 Plateau 403.059 ; 1 Cage 403.037 ; 2 Roulements 88.007 ; 4 Ecrou 400.029 ; 1 Entretien 403.003 ; 1 Rondelle 400.027.

COUPLES CONIQUES

Véhicules équipés de moteurs à soupapes en tête

Démultiplication : Nombre de tours de couronne pour un tour de pignon.

TYPE du véhicule	COUPLE DE SÉRIE			DIAMÈTRE DES PORTÉES DE ROULEMENTS SUR PIGNONS		AUTRES POSSIBILITÉS											
	Nombre de dents	Démulti- pli- cation	Numéro pièces détachées	Côté écrou	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démulti- pli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démulti- pli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démulti- pli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démulti- pli- cation	Numéro pièces détachées
TOURISME																	
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 des roulements de la 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	507.238	...	...	10 × 31	0,322	408.559	9 × 31	0,290	507.239	8 × 35	0,228	408.469	Diamètre des roulements de la couronne = 40.		
7 C (Roues Pilote), 11 BL, 11 B sauf familiale	9 × 31	0,290	507.239	...	...	10 × 31	0,322	408.559	8 × 31	0,258	507.238	8 × 35	0,228	408.469			
7 C Economique depuis mars 1939	10 × 31	0,322	408.559	...	...	9 × 31	0,290	507.239	8 × 31	0,258	507.238	8 × 35	0,228	408.469			
15 Six-G	8 × 31	0,258	408.630	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15 six-D	8 × 31	0,258	508.220	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 UA, 11 UA	8 × 43	0,186	403.185	30	35	9 × 43	0,209	403.171*	9 × 46	0,195	403.163	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
A	8 × 31	0,258	A 344-01 a	25	20	7 × 31	0,226	AU344-01	...	...	...	...	...	...	...	...	...
UTILITAIRES																	
7 UB (500 kg)	8 × 43	0,186	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	0,186	403.185	...	...	...
11 UB (850 kg)	8 × 43	0,186	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, 45 UA, 45 UA-Di	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*	...	...	...	...	...	...
H, HZ	6 × 29	0,206	H 344-01 a	35	30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
AU	7 × 31	0,226	AU344-01	25	20	8 × 31	0,258	A 344-01 a	...	...	...	...	...	...	...	...	...

* Ces couples ne sont plus vendus par notre Service Pièces Détachées.

** Les 23 Di ont été équipés de couples : 7 × 44 0,159 408.365.

RAPPORT DES VITESSES VÉHICULE-MOTEUR - PNEUS - ROUES

Véhicules équipés de moteur à soupapes latérales.

Les rapports des vitesses sont donnés pour la prise directe.

Pour connaître le régime du moteur à une vitesse donnée du véhicule, multiplier le nombre de tours moteur à 1 km/h par la vitesse du véhicule exprimée en km/h.

TYPE du véhicule	PNEUS		PRESSION en kg/cm ²		CIRCUMFÉRENCE de roulement du pneu (en m)	CARACTÉRISTIQUES DES ROUES			COUPLE conique série	MÈTRES parcourus par tour moteur	NOMBRE de tours moteur à 1 km/h	VITESSE D'UTILISATION		OBSERVATIONS
	avant	arrière	avant	arrière		D ou P	types	nombre de tocs				tours moteur	km/h	
Tourisme														
A, B 2	710 × 90		4,000	4,500	2,152	D	...	...	10 × 44	0,489	34,00	2.100	62	
C, C 3	715 × 115		1,500	1,750	2,123	D	...	...	8 × 45	0,377	46,20	2.100	48	
B 12	730 × 130		1,750	2,250	2,210	D	...	...	9 × 44	0,452	37,00	2.100	57	
B 14 F, B 14 G	13 × 45		1,750	2,250	2,196	D	E 0	4	10 × 49	0,448	37,20	2.300	62	
AC 4, C 4 F, C 4 G, C 4 MFP, C 4 IX	13 × 45		1,750	2,250	2,196	D	G O P	5	9 × 46	0,429	38,80	3.000	77	
C 6, C 6 F, C 6 G, C 6 MFP	14 × 45		1,750	2,250	2,227	D	H O P	5	9 × 43	0,466	35,80	3.000	84	
C 4 MFP (septembre 32)	150 × 40		1,300	1,400	2,105				9 × 46	0,412	40,40	3.000	74	
C 6 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	K S O 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	
Utilitaires														
500 kg: C 4, C 4 F, C 4 G, C 4 VIII	14 × 45		1,500	2,250	2,227				9 × 46	0,435	38,20	3.000	79	
8 U 5	14 × 45		1,500	2,250	2,227	D	H O P	5	8 × 46	0,387	43,00	3.200	74	
800 kg : C 4 G, 10 U 8 1 ^{er} modèle.	15 × 45		1,750	2,750	2,290				8 × 43	0,426	39,00	3.000	70	
10 U 8 (juillet 33)	15 × 45 | 16 × 45		1,750	3,250	2,323	D	K O P	5	8 × 43	0,432	38,60	3.200	82	
1.000 kg : C 4 F	30 × 5		...	...	2,510	D	TL 6 0	6	7 × 52	0,338	49,20	3.000	61	
1.200 kg : C 4 G, 10 U 12, 11 U 12..	14 × 50 | 14 × 50 J	**	1,500	2,250	2,378	D	6 81	6	8 × 47	0,404	41,00	3.000	73	
1.800 kg : C 61	30 × 5 | 32 × 6		3,500	5,500	2,607	D	TL 6 0	6	7 × 44	0,414	40,20	3.000	75	
2 tonnes : C 6 G 1	16 × 50 | 16 × 50 J		3,500	3,500	2,485	D	6 87	6	7 × 44	0,395	42,00	3.000	71	
29 U	17 × 50 | 17 × 50 J		2,000	3,500	2,507	D	6 91	6	6 × 41	0,375	44,20	3.000	68	
29 S	18 × 50 | 18 × 50 J		2,000	3,500	2,601	D	8 100	8	6 × 41	0,380	43,80	3.200	73	
									9-26+13-31	0,377	44,20	3.200	72	

* Roues à disques D, roues à palettes P (nous ne fournissons plus de roues à palettes). — ** Roues jumelées J.

RAPPORT DES VITESSES VÉHICULE-MOTEUR - PNEUS - ROUES - COMPTEURS

Véhicules équipés de moteur à soupapes en tête.

Les rapports de vitesses sont donnés pour l'étage supérieur des vitesses.

Pour connaître le régime du moteur à une vitesse donnée du véhicule, multiplier le nombre de tours moteur à 1 km/h. par la vitesse du véhicule exprimée en km/h.

TYPE du véhicule	PNEUS	JUMELAGE	PRESSION en kg/cm ²		CIRCUMFÉRENCE de roulement du pneu (en m)	CARACTÉRISTIQUES DES ROUES			COUPLE conique Série	MÈTRES parcourus par tour moteur	NOMBRE de tours du mo- teur à 1 km/h	VITESSE D'UTILISATION		COUPLE DE COMPTEUR			OBSERVATIONS	
			avant	arrière		D ou P	tyles	nombre de toes				à tours moteur	km/h	Rap- port	numéros pièces détachées			Erreur %
													Vis	Pignons				
TOURISME																		
Pneus STOP																		
7 A, 7 B, 7 C.....	140×40	...	1,300	1,500	2,023	D	K SO P	5	8×31	0,410	40,60	3.800	93	6×11	500.684	500.685	+4	* Remp. p. 508.270 + 507.211
7 A, 7 B, 7 C montagne.....	140×40	...	1,300	1,500	2,023	D	K SO P	5	8×35	0,365	46,00	3.800	83	6×12	500.684	500.839	+7,7	* Remp. p. 508.267 + 507.244
11 AL, 11 BL, 11 B, sauf familiale	150×40	...	1,300	1,500	2,105	D	K SO P	5	9×31	0,480	34,80	3.800	109	6×9	500.684	500.821	+7	* Remp. p. 508.268 + 507.244
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	* Remp. p. 508.269 + 507.244
Pneus PILOTE																		
7 C avant mars 1939.....	155×400	...	1,200	1,400	1,951	P	5-20	5	9×31	0,445	37,40	3.800	102	8×14	507.196	507.197	+1,6	* Remp. p. 508.264 + 507.244
7 C économique depuis mars 1939.....	155×400	...	1,200	1,400	1,951	P	5-20	5	10×31	0,493	33,60	2.500	74	8×12	507.196	507.199	+6	* Remp. p. 508.266 + 507.244
11 BL.....	165×400	...	1,200	1,400	2,004	P et D	5-20 BM	5	9×31	0,457	36,20	3.800	105	8×13	507.196	507.198	+5,4	* Remp. p. 508.263 + 507.244
11 B sauf familiale	165×400	...	1,300	1,500	2,004	P et D	5-20 BM	5	9×31	0,457	36,20	3.800	105	8×13	507.196	507.198	+5,4	* Remp. p. 508.263 + 507.244
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	* Remp. p. 508.264 + 507.244
15 Six.....	185×400	...	1,400	1,600	2,070	P et D	5-20 BM	5	8×31	0,534	31,10	3.800	122	6×11	501.368	501.367	-1,6	
A.....	125×400	...	1,100	1,100	1,862	D	3-30 BM	3	8×31	0,325	51,14	3.500	8	4×16 A.381-3	A.381-1	-0,9	pignon φ = 19, vis φ = 30,7	
														4×16 A.381-3a	A.381-1a	-0,9	pignon φ = 20,7, vis φ = 28,9	
UTILITAIRES																		
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH).....	16×45	...	2,200	2,200	2,323	D	KOP	6	7×34	0,376	44,30	3.000	68	6×12	507.588	507.603	-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	6-87W	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	6-87W	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	6-87W	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	6-87W	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	2,500	3,250	2,485	D	6-87W	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.
23 R depuis septembre 1946.....	160×20	J	3,000	3,500	2,601	D	TL6×85	6	6×41	0,380	43,80	3.500	80	5×13	508.090	507.242	...	Quelques 23 R avec com- ple-compteur 1×11.
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 B-Di.....	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	
H.....	19×400	...	2,750	2,750	2,231	D	5-15	5	6×29*	0,372	44,73	3.500	78	6×14	507.588	H.381-1	+0,87	Réducteur 21 × 16.
HZ.....	17×400	...	2,750	3,000	2,430	D	17-400	5	6×29*	0,421	39,52	3.500	88	6×14	507.588	H.381-1	+5,25	Réducteur 23 × 24.
AU.....	135×400	...	1,100	1,200	1,879	D	3-30 BM	3	7×31	0,287	57,97	3.500	60	4×18	A.381-3a	A.381-1	+1,7	

* Roues jumelées J.

** Roues à disques D, roues à palettes P (nous ne fournissons plus de roues à palettes).

*** Erreur due au couple de compteur, l'erreur propre au compteur doit y être ajoutée.

ESSIEUX AVANT ET ARRIÈRE

Carrossage : Angle que fait le plan de la roue avec la verticale (en ligne droite).

Chasse : Angle que fait le pivot avec la verticale (dans le sens longitudinal du véhicule).

Parallélisme : Se mesure sur la jante, à hauteur de l'axe de la roue. (Différence entre l'écartement AV et AR des roues d'un même essieu.)

Hauteur sous coque : A l'avant : se mesure de l'axe des barres de torsion ou sol. A l'arrière : du plancher arrière au sol.

Si l'on relève la hauteur sous la traverse AR, ajouter 17 millimètres à la cote donnée par le tableau.

Le rayon de braquage se mesure à l'extrémité de l'aile avant extérieure au virage.

TYPE du véhicule	ESSIEU AVANT				ESSIEU ARRIÈRE		HAUTEURS SOUS COQUE				OBSERVATIONS	
	CARROSSAGE pour voiture à vide en ° et /	CHASSE en ° et /	PARALLÉLISME		RAYON de braquage en m	CARROSSAGE pour voi- ture à vide en ° et /	PARALLÉLISME pincement à l'avant en mm	Roues stop		Roues pilotes BM		
			Ouverture à l'avant en mm	Pincement à l'avant en mm				Avant en mm	Arrière en mm	Avant en mm		Arrière en mm
A, C, C3, B2.....	2,18	1 à 2	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...	...
B12	2,10	1 à 2	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...	...
B14, B14F, B14G	1,9	1 à 2	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...	...
AC4, C6	2,17	0,30 à 1	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...	...
C4F, C4G, C4MFP, C4IX, C6F, C6G, C6MFP	1,30	0,30 à 1	...	5 à 6	...	...	...	...	...	...	...
8A, 10A, 15A, premiers modèles	1,30	0,30 à 1	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...	...
8A, 10AL, 10A, 15A	2,30	1,30 à 2	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...	...
15AL	2,30	2,30 à 3	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...	...
C6G4, 29U, 29S	2	0,30 à 1	...	5 à 8	...	...	...	...	...	...	...
32U	2	0,30 à 1	...	5 à 8	8,700	...	...	...	...	...	...
32S, 32B	2	0,30 à 1	...	5 à 8	10,200	...	...	...	...	...	...
45U, 45 Di, 45 Di long, 45 G	2	0,30 à 1	...	5 à 8	9,200*	...	...	...	...	...	...
45S, 45B, 45B-Di, 45 UA, 45UA-Di	2	0,30 à 1	...	5 à 8	10,750	...	...	...	...	...	...	*8,600 m pour 45 court
7UA, 7UB, 500 Di	1,30	0,30 à 1	...	3 à 6	8,000	...	...	...	...	...	...
11UA, 11UB, 11U12, 850 Di	1,30	0,30 à 1	...	3 à 6	8,200	...	...	...	...	...	...
23U, 23 Di	2	0,30 à 1	...	3 à 6	8,400	...	...	...	...	...	...
23L, 23R	2	0,30 à 1	...	3 à 6	8,250	...	...	...	...	...	...
7TU, 11TU, TUB	1±0,30	0±0,15	0 à 2	...	6,400	...	0,5	320 ⁺¹⁰ ₀	...	...	...
7A, 7B, 7C, 7S	1±0,30	1,30±0,15	0 à 4	...	6,600	1,30±0,30	0 à 1	285 ⁺⁵ ₀	275 ⁺¹⁰ ₀	267 ⁺⁵ ₀	257 ⁺¹⁰ ₀	
11AL, 11BL, 11AM	1±0,30	1,45±0,15	0 à 4	...	6,600	1±0,30	0 à 1	295 ⁺⁵ ₀	285 ⁺¹⁰ ₀	275 ⁺⁵ ₀	264 ⁺¹⁰ ₀	
11A, 11B, (5-6 places)	1±0,30	1,45±0,15	0 à 4	...	6,900	1±0,30	0 à 1	295 ⁺⁵ ₀	295 ⁺¹⁰ ₀	275 ⁺⁵ ₀	274 ⁺¹⁰ ₀	
11B (7 à 9 places), 11C	1±0,30	1,30±0,15	0 à 4	...	7,200	1±0,30	0 à 1	300 ⁺⁵ ₀	330 ⁺¹⁰ ₀	287 ⁺⁵ ₀	317 ⁺¹⁰ ₀	
15-Six (5 à 6 places)	1±0,30	0±0,15	0 à 4	...	6,900	1±0,30	0 à 1	...	...	275 ⁺⁵ ₀	295 ^{+11,5} ₀	
15-Six (7 à 9 places)	1±0,30	0±0,15	0 à 4	...	7,200	1±0,30	0 à 1	...	...	275 ⁺⁵ ₀	313 ^{+11,5} ₀	
A	1,30	0,15	4 à 5	...	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0	...	...	298 ⁺⁵ ₀	385 ⁺⁶ ₀	
II	1±0,30	0 ⁺¹ ₀	0 à 2	...	6,000	...	...	...	...	332 ⁺⁵ ₀	434 ⁺⁵ ₀	
HZ	1±0,30	0 ⁺¹ ₀	0 à 2	...	6,000	...	...	...	...	318±5	420 ⁺¹⁰ ₀	
AU	1,30	15	4 à 5	...	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0	...	...	298 ⁺⁵ ₀	435 ⁺⁶ ₀	

FREINS

10" = 254 mm

14" = 355 mm

12" = 305 mm

16" = 406 mm

TYPE du véhicule	HYDRAU- LIQUE ou mécanique	DIAMÈTRE DES TAMBOURS		ÉPAISSEUR des garnitures	DIAMÈTRE DU MAÎTRE CYLINDRE en pouces	DIAMÈTRE DES CYLINDRES		RAPPORT DES EFFORTS entre pédale (ou levier) et mâchoire (centre)		FREIN à main	VOLUME DU LIQUIDE pour freins hydrauliques en l	OBSERVATIONS
		Avant en "	Arrière en "			Avant en "	Arrière en "	Pied	Main			
7 A, 7 B, 7 C	H	10	12 et 10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	12" sorti en mars 1946
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 BL (Performance)	H	10 et 12	10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	
11 B	H	12	12 et 10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	
11 C	H	12	12 et 10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	
15 Six	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 1/4	1	1/20 1/25	1/16	AR	0,850	
7 TU (TUB)	H	12	12	5	1	1 1/4	1	1/38	1/30	AR	0,850	
11 TU (TAMH)	H	12	12	5	1	1 1/4	3/4	1/38	1/30	AR	0,850	
H, HZ	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 1/4	3/4	1/8 1/3	1/18	AR	0,850	
7 UA, 7 UB	M	10	10	"	...	...	...	1/23	1/27	4 roues	...
11 UB	M	12	12	5	...	...	...	1/35	1/27	4 roues	...
11 U-12	M	12	14	5	...	...	...	1/35	1/70	4 roues	...
23 U, 23 L	M	12	14	5	...	...	...	1/35	1/70	4 roues	...
23 RU (2 tonnes)	H	14	360 mm	AV 5 AR 6,7	1 1/2	1 3/8	1 3/4	1/17	1/120	AR	1,100	
32 U	M	14	16	AV 5 AR 6,5	...	...	...	1/35	1/70	4 roues	...
45 U, 45 UA, 45 U-Di, 45 UA-Di, 45 B, 45 B-Di	H + Servo	16	16	6,5	{ 1 pompe Duplex } { 2 1/4 x 1 1/2 x 40 D }	1 3/4	1 cylindre dble 1 3/4	1/43	1/30	Transmission	1,300	Sur Di : pompe et réservoir de vide.
A, AU	H	200 mm	180 mm	5	7/8	1	19 mm	1/8 1/4,5	1/18	AV	0,500	

* Commande hydraulique H, commande mécanique M.

RESSORTS DE SUSPENSION

Véhicules utilitaires

Les longueurs sont données d'axe avant à étoquiau et d'étoquiau à axe arrière pour les ressorts avant et en longueur totale pour les ressorts arrière.

Les flèches sont mesurées de la ligne joignant les centres des axes avant et arrière au-dessus de la lame maîtresse au milieu de celle-ci, le véhicule étant en charge maxi répartie uniformément.

TYPE du véhicule	AVANT								ARRIÈRE						OBSERVATIONS	
	Composition			Longueur	Largeur	Épais- seur totale	Flèche en charge	N° pièces détachées	Composition		Long- ueur en m	Largeur	Épais- seur totale	Flèche en charge		N° pièces détachées
7 UA, SA, 10 AL.....	2 de 6	5 de 5	50	37	...	352.324	1 de 6	8 de 5	...	50	46	...	303.180	*Ne fournissons plus
7 UB.....	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 Di.....	1 de 6	9 de 5	...	400+480	50	51	10	329.340								
11 U. 12.....	1 de 6	9 de 5	...	400+480	50	51	10	329.340	11 de 7	...	1,400	70	77	34,5	352.584	
	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400+480	50	51	10	353.750								
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	353.013-04	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 long)	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 B-Di 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 à 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 à 60	353.285	
45 S, 45 B, 45 B-Di 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	
45 UA, 45 UA-Di.....	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470+530	70	80	15 à 20	355.064	6 de 6	6 de 8	1,415	90	102	...	354.312	
									6 de 6	...	...	90	36	...	
7 TU (TUB).....	Barres de Torsion				...	...	...	...	6 de 9	...	1,140	50	54	AV. 30 AR. 30	357.050
11 TU (TAMH).....	Barres de Torsion				...	...	...	...	1 de 9 + une lame compensatrice	3 de 7 + 2 de 6	1,170	50	51	AV. 45 AR. 30	354.470
A-AU.....	Ressorts à boudin			195	φ du fil=14,4	A-431-1	Ressorts à boudin			170	φ du fil=15,2	A-431-2	Ressort de suspension			
	Ressorts à Spirale			62			A-435-1	Ressorts à spirale					36	A-435-2	Ressort anti-galop	

BARRES DE TORSION

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

TYPE du véhicule	NUMÉRO Pièces Détachées	LONGUEUR totale	DIAMÈTRE du corps	CANNELURES		OBSERVATIONS
				Lon- gueur	Dia- mètre	
ESSIEU AVANT						
8 A, 10 AL (RI)...	353.102	509	26	40	37	
10 (RI).....	353.103	589	27	40	37	Ne fournissons plus.
15 AL (RI).....	353.104	724	26,5	40	37	Ne fournissons plus.
15 (RI).....	353.105	739	27	40	37	Ne fournissons plus.
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	} Stade 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	
H, HZ 1 ^{er} montage.	H 432 1 et lb	658	32,8	24-20	36,7	Remplacé par H 432 lg et lh
	H 432 lg lh	658	31,8	24-20	36,7	
H, HZ 2 ^e montage.	H 432 le ld	669	32,8	25,5	40	
ESSIEU ARRIÈRE						
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	
H, HZ.....	H 432-2 et 2b	1.2	19,6	14,5	24	

AMORTISSEURS SPICER

18

Longueur = Entraxe des trous de fixation, lorsque l'amortisseur est à sa longueur mini.

Repère = 2 lettres et un chiffre poinçonnés sur le bas de la jupe. La première lettre indique le type du véhicule et la place de l'amortisseur sur ce véhicule.

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

Utiliser pour le remplissage, de l'huile minérale pure fluidité SAE 40.

TYPE du véhicule	AVANT ou arrière	ANCIENS modèles		NOUVEAUX modèles		LONGUEUR	CONTENANCE en cm ³	OBSERVATIONS
		N°	Repère	N°	Repère			
7C, 11BL, 11B, 11C	AV.	} 353.934*	E	354.396	O	271±2,5	140±5	
7UA, 7UB, 11UA, 11UB	AV.							
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 3 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	
H, HZ.....	AV.	} H 436-03 /H 436-04*	Y	H 436-03 H 436-04 a	Z	273,9 381	140±5 160±5	
	AR.								H 436-02	X	330,5	160±5

* Ne sont plus vendues par notre Service des pièces détachées.

CAPACITÉS ET POIDS DES ORGANES NUS — POMPES A ESSENCE

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales.

TYPE du véhicule	CAPACITÉS EN LITRES								POMPES A ESSENCE OU A GAZOIL			POIDS EN kg				OBSERVATIONS	
	Huile					Eau	Essence		SEV	Guiot	AC	Moteur	Boîte de vitesse	Essieu avant	Pont arrière		
	Moteur		Boîte de vitesses	Pont arrière	Mono- coup		Réservoir	Alimen- tation	Type	Type	Type						
	Après vidange	Après démon- tage				Type			Type	Type							
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, AC4F.....	5	...	...	...	...	9	34/38	Ch	...	...	...	165	26,5	...	...	...	...
C4G, C4MFP, C4IX 500 kg.....	5	...	...	...	...	11,2	37	Ch	...	...	...	170	26,5	...	91	...	...
C4 F.200 kg.....	5	...	...	...	...	12,8	37	Ch	...	...	...	170	...	...	...	...	...
C6.....	7,5	...	...	...	...	13	55	Ex 10	...	...	...	...	...	...	...	...	...
C6E.....	7,5	...	...	...	...	14,850	55	Ex 10	...	...	...	...	26,5	...	...	...	...
C6F.....	7,5	...	...	...	...	13	55	Ex 12	...	...	...	...	26,5	...	...	...	...
C6G, C6MFP.....	7,5	...	...	...	...	14,500	67	Ex 12	...	...	...	...	26,5	...	...	...	...
C6 G1.....	7,5	...	...	...	...	18	58/70	Ex 12	...	...	...	220	...	...	...	...	...
8, 8U5.....	5	...	1,500	1,800	...	9,500	39	Ch P	SEV	D et E	AC	165	24	47	...	...	...
10A, 10B, 10US, 10U12.....	5	...	1,500	1,600	...	11,800	45	P	SEV	D et E	AC	170	24	66,5	...	...	...
10AL.....	5	...	1,500	1,800	...	11,800	41	P	SEV	D et E	AC	170	24	47	...	...	...
15A, 15B.....	7	...	1,500	1,600	...	17	76	P	SEV	D et E	AC	...	24	66,5	...	...	...
15AL.....	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	...	...

* NOTA : Ch = réservoir en charge. — Ex = alimentation par exhausteur (capacité en litres). — P = alimentation par pompe.

CAPACITÉS ET POIDS DES ORGANES - POMPES A ESSENCE

Véhicules équipés de moteurs à soupapes en tête.

TYPE du véhicule	CAPACITÉS EN LITRES							POMPES A ESSENCE OU A GASOIL			POIDS EN kg				OBSERVATIONS				
	Huile				Eau	Lock- heed	Essence ou gasoil		SEV	Guiot	AC	Moteur	Boîte de vitesses	Essieu avant		Essieu arrière			
	Moteur		Boîte de vitesses	Pont arrière			Mono- coup	Réser- voir	Alimen- tation	Type	Type						Type		
	Après vidange	Après démontage			Long.totale jauge	Entre min. et max.				Type	Type	Type							
7 A, 7 B.....	5/5,5	5/5,5	★	...	2	...	...	7,5	0,800	45	P	4 BF-4 BT	K	...	128	40	93	...	} Jauge flexible depuis 1911 longueur = 500.
7 C, 11 AL, 11 BL.....	4	4/4,5	285	1	2	...	...	7,5	0,800	45	P	4 BT	K	...	157	41	92	55	
11 A, 11 B, 11 C.....	4	4/4,5	285	1	2	...	...	8	0,800	50	P	4 BT	K	...	157	41	94	57	
15 Six G.....	7	7	...	2,2	3,5	...	...	12	0,850	70	P	4 BT	K	...	221	73	109	65	
15 Six D.....	7	7	...	2,5	2,75	...	...	12	0,850	70	P	4 BT	K	...	221	73	109	65	
A.....	2	2,2	...	...	1	...	...	...	0,500	20	P	...	LVP	...	41	35	38	33	
7 UA, 7 UB.....	4	4/4,5	...	...	1,5	1,850	...	9,5	...	39	Ch/P	4 BT	K	...	148	25,5	47	71	
11 UA, 11 UB.....	4	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	0,850	42	P	4 BF-4 BT	K	AC	146	...	...	...
11 TU (TUB, TAMH, TUC).....	4	4	...	...	3,5	...	...	10,5	0,850	45	P	4 BF-4 BT	K	AC	146	...	...	...
11 U 12, 23 U, 23 LU.....	4	4/4,5	285	...	2,5	2,500	1	9,5	...	50	P	4 BT	K	...	150	57,5	93	153	
H, HZ.....	4	4/4,5	265	...	2,5	...	...	9,5	0,850	60	P	4 BT	K	...	154	69	154	69	
23 RU.....	4	4/4,5	285	...	2,5	2,500	1	9,5	1,100	50	P	4 BT	K	...	154	69	100	167	
32 U (court et long).....	11	13	252	...	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	...	Ancien carter hr 200.
32 U (court et long).....	14	16	215	...	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	Ancien carter hr 200.
32 U (court et long).....	11	13	272	...	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	Ancien carter hr 200 et nouvelle pompe à huile. Carter réduit hr 144 et nouvelle pompe à huile.
32 U (court et long).....	11	13	207	...	2,2	1,500	1,2	20,5	...	55	P	4 BU	K	...	401	63	132	397,5	
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).....	11,5	14	252	...	2,5	2	1,2	23	1,300	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	Ancien carter hr 200.
45 U (court et long).....	15,5	18	215	...	2,5	2	1,2	23	1,300	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	Ancien carter hr 200.
45 U (court et long).....	11,5	14	272	...	2,5	2	1,2	23	1,300	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	Ancien carter hr 200 et nouvelle pompe à huile. Carter réduit hr 144 et nouvelle pompe à huile.
45 U (court et long).....	10,5	13	207	...	2,5	2	1,2	23	1,300	70	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	* Réservoir sur le côté.
45 U, 45 UA depuis 1946..	11	15	207	3	2,5	2	sans	23	1,300	100*	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	
45 S (surbaissé).....	Voir 45 U court et long		...	...	2,5	4	1,2	23	1,300	125	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	
500 Di.....	5,5	5,5	...	...	1,5	1,850	...	9,5	...	34	P	...	E	AC	204	25,5	47	71	
850 Di.....	5,5	5,5	...	...	2	1,850	...	9,5	...	38	P	...	E	AC	204	57,5	66,5	93,5	
23 Di.....	5,5	5,5	...	...	2	2,250	1	9,5	...	60	P	...	E	AC	204	57,5	93	153	
32 Di (court et long).....	14,5	16	...	...	2,2	1,500	1,2	23	...	55	P	Lavalette-Bosch	...	...	500	63	132	...	
32 B-Di (surbaissé).....	14,5	16	...	...	2,2	2	1,2	23	...	80	P	Lavalette-Bosch	...	...	500	63	132	397,5	
45 Di (court et long).....	14,5	16	...	...	2,5	2	1,2	28	1,300	70	P	Lavalette-Bosch	...	...	619	64	209	403	
45 B-Di (surbaissé).....	14,5	16	...	...	2,5	3	1,2	28	1,300	125	P	Lavalette-Bosch	...	...	619	64	209	...	
45U-Di, 45 UA-Di.....	14,5	16	{ 325* 253 }	4,7	2,5	2	...	28	1,300	100	P	Voir tableau 9-C	...	...	629	64	209	403	* Ancien carter avec plaque de visite.
AU.....	2	2,2	...	0,5	1	...	...	...	0,500	20	P	...	LVP	...	41	35	38	33	

★ De la face d'appui du repos à l'extrémité. — ** P = alimentation par pompe. — Ch réservoir en charge.

COUPLES DE SERRAGE

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

Les couples sont donnés en mètre-kilos, c'est-à-dire indiquent la force en kilogrammes à appliquer au bout d'une clé de 1 mètre de long. (Les clés dynamométriques sont graduées en m.kg).

En utilisant un dynamomètre genre TESTUT, il faut diviser le couple donné en mètre-kilos 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 m.kg avec une clé de 0,25 m, il faut exercer un effort de $\frac{8}{0,25} = 32$ kg.

TYPE de véhicule	ÉCROUS DE CULASSE		ÉCROUS des goujons de ligne d'arbre	ÉCROUS des boulons de bielles	VIS de couronne de couple conique	ÉCROU DE MOYEU		OBSERVATIONS
	1 ^{er} serrage	2 ^e serrage (à froid) et 3 ^e serrage (à chaud)				avant ou arrière	couple	
Tous types C 4, C 6, 8, 10, 15.....	2,5 à 3	6	{Ecrus de 12 : 7 à 8} {Ecrus 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 * 30 à 35 }	Depuis 1950.
15 Six	2 à 3	5,5	11 à 12	3,5 à 4	7 à 8	Avant	28 à 30..	
H, HZ.....	2 à 3	5	7 à 8	3,5 à 4	6	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 B-Di.....	4,5	7	10	4,5	5 à 6	Arrière	40 à 50	
45 Di, 45 U-Di, 45 UA-Di.....	4,5	7	15	4,5	12 à 14	Arrière	40 à 50	
45 B-Di.....	4,5	7	15	4,5	9 à 10	Arrière	40 à 50	
A, AU .....	...	2,5*	...	...	4 à 5	Avant	15 à 20	* Serrage à froid.