

CITROËN



MEMENTO

TECHNIQUE



N° 425

ÉDITION 1957

MÉMENTO 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 (Caractéristiques)	9 A-B	
	Admission (Réglages, soupapes et distributions)	8	
	Alésages (Diamètres)	4	
	Alimentation	19	
	Allumage	9 A-B	
	Allumeurs (Types)	9 B	
	Amortisseurs Spicer	18	
	Ampérage des batteries	9 A-B	
	Angles des soupapes	6	
	Années de sortie des véhicules	1	
	Appellations commerciales	3	
	Arbres à cames	8	
	Avances à l'allumage (Calage initial, courbe automatique)	9 A-B	
B	Barres de torsion (Dimensions et n° Pièces détachées)	18	
	Barres de torsion (Réglage des hauteurs)	15	
	Batteries d'accumulateurs	9 A-B	
	Bielles	4	
	Bobines	9 G	
	Bougies (types, écartement des pointes)	9 A-B-C	
	Bougies de réchauffage (Types)	9	
	Boîtes de vitesses (Caractéristiques)	12	
	Boîtes de vitesses (Poids et capacité)	19	
	Boulons de bielle (Couples de serrage)	20	
	Buses de carburateur	10	
	C	Calages de l'avance	9 A-B
		Calages de la distribution	8
Capacités des amortisseurs		18	
Capacités des batteries		9 A-B	
Capacités des organes		19	
Capacités des réservoirs Lockheed		16	
Caractéristiques des batteries		9 A-B	
Caractéristiques des moteurs		4	
Caractéristiques des ressorts de soupapes		7	
Caractéristiques des ressorts d'embrayage		11	
Caractéristiques des roues		14	
Caractéristiques des soupapes		6	
Caractéristiques des véhicules		3	

D	Carburants	5
	Carburateurs	10
	Carrossage	15
	Carrosseries (Types)	3
	Chambres de compression	5
	Charges utiles	3
	Chasse	15
	Châssis (Caractéristiques)	3
	Châssis (Date et n° de sortie)	1
	Circonférences de roulement des pneus	14
	Compression (Taux et volumes des chambres)	5
	Compteurs de vitesses	14
	Conjoncteurs	9 C
Couples de compteur	14	
Couples coniques	13-14	
Couples de serrage	20	
Courbes d'avance automatique	9 A-B	
Courses des pistons	4	
Culasses	5	
Culasses (Couples de serrage)	20	
Cylindres (Nombre)	4	
Cylindres Lockheed	16	
Cylindrées totales	4	
Cylindrées unitaires	5	
Dates approximatives de sortie	1	
Démultiplications des boîtes de vitesses	12	
Démultiplications totales	14	
Diamètre des cylindres de frein	16	
Diamètres des portées de vilebrequin et de bielle	4	
Diamètres des tambours de frein	16	
Dimensions hors tout	3	
Dimensions des pneus	14	
Dimensions des soupapes	6	
Disjoncteurs	9 C	
Distributeurs d'allumage (Types)	9 A-B	
Disques d'embrayage	11	
Distributions (Réglages)	8	
Dynamos	9 A-B	

TABLE DES MATIÈRES (suite)

ORDRE ALPHABÉTIQUE

E	Eau (Capacités radiateurs-moteurs).....	19	L	Lames de ressorts (Caractéristiques).....	4	
	Écartement des vis platinées et des pointes de bougies	9 A-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	Maitres-cylindres (Diamètres).....	16
	Encombrements des batteries d'accumulateurs	9 A-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	9 A-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		9 A-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	
	Jauges d'huile	19		Pignons de compteurs	14	
J	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
Poids des véhicules (Poids à vide et en charge totaux et par essieux)	3
Pointeaux de carburateurs	10
Pompes à essence (Types)	19
Pompes d'injection (Types)	19
Ponts AR. (Démultiplications)	13-14
Ponts AR. (Poids et capacités)	19
Porte-injecteurs (Types)	9 C
Portées de vilebrequin (Dimensions et nombre)	4
Possibilités de montage des couples coniques	13
Pressions d'huile (Réglages)	4
Pressions des pneus	14
Puissances effectives	4
Puissances fiscales	4
R	
Rabotage des culasses (Volume enlevé par mm)	5
Radiateurs (capacités)	19
Rapports des efforts (Pédales, mâchoires de frein)	16
Rapports des vitesses	12
Rapports volumétriques	5
Rapports des vitesses véhicule-moteur	12
Rayons de braquage	15
Réglages de l'avance à l'allumage	9 A-B
Réglages des carburateurs	10
Réglages de la distribution	8
Réglages des hauteurs	15
Réglages des injecteurs	9 C
Réglages des linguets d'embrayage	11
Réglages des pompes d'injection	9 C
Réglages de la pression d'huile	4
Réglages des soupapes	8
Réglages du starter (pompes d'injection)	9 C
Réglages des vis platinées	9 A-B
Régulateurs de vitesses (Moteurs)	4
Régulateurs, conjoncteurs (N ^{os} Pièces détachées, types)	9 D-E-F
Ressorts d'embrayages	11
Ressorts de soupapes (Caractéristiques, n ^{os} Pièces détachées)	7

Ressorts de rappel de culbuteurs (Caractéristiques, n ^{os} Pièces détachées)	7
Ressorts de suspension (Caractéristiques)	17
Roues	14
Roulements de pignons d'attaque	13
S	
Serrage (Couples)	20
Sortie des véhicules (Dates et n ^{os} de châssis)	1
Soupapes (Dimensions et n ^{os} Pièces détachées)	6
Soupapes (Jeux et levées)	8
Starters (Réglages sur carburateurs)	10
Starters (Réglages sur pompes d'injection)	9 C
Suspension (Ressorts, nombre de lames)	17
Suspension (Barres et amortisseurs)	18
Symboles usine des véhicules	3
Symboles usine des moteurs	4
T	
Tambours de freins (Diamètres)	16
Tarages des ressorts d'embrayages	11
Tarage des ressorts de soupapes	7
Taux de compression	5
Tensions des batteries	9 A-B
Types de moteurs	4
Types de roues	14
Types de véhicules (Dates de sortie)	1
Types de véhicules (Caractéristiques)	3
V	
Vilebrequins (Dimensions)	4
Vis de compteurs	14
Vis platinées (Réglages)	9 A-B
Vis de serrage de couronnes (Couples de serrage)	20
Vitesses (Au régime d'utilisation)	14
Vitesses (Nombre)	12
Vitesses de régulation (Moteurs)	4
Vitesses de conjonction des dynamos	9 A-B
Voies	3
Voltages des batteries	9 A-B
Volumes des chambres de compression	5
Volumes des joints de culasse	5
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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 2	28.400	30.800	44.700	55.800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 2 Luxe	60.000	61.100	62.500	72.300	110.000	136.400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 12	150.000	153.000	177.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 12 (v. à c.)	203.000	203.100	204.700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 14	250.000	260.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 14 F	260.000	310.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 14 G	310.000	324.800	368.159	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 15, B 15 F	210.000	210.700	218.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 15 G	218.000	219.500	226.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

* (v. à c.) = Vente à crédit.

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	682.690

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	612.000	636.900	652.500	667.400	675.905	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 B - Performance	154.770	156.600	163.950	177.700	195.500	212.100	236.600	{ 270.800 400.001 }	{ 299.999 403.600 }	427.300	441.990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 Six - G	682.690	682.729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 Six - D	682.730	682.800	685.500	691.600	701.600	713.100	721.650	723.710	724.950	725.390	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 CV A .....	.....	.....	1	924	7.100	21.850	43.150	77.950	121.200	125.100	125.315	125.371	125.376	125.564	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 CV AZ .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150.001	156.750	222.900	321.315	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 BC .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300.001	301.000	304.940	307.180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 BF .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	427.620	441.580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 Six - H .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	726.001	727.680	729.062	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
DS - 19 .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	63	9.999	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

$\frac{12560}{125570}$

 $\frac{12567}{125571}$

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Utilitaires et Poids Lourds (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 UB 500 kg.....			885.001		886.000		886.600		887.900		889.150		890.500										
500 Di (Diesel).....							890.000		890.520														
11 UB 850 kg.....			166.000		167.500		169.100		171.500		174.100		176.500		178.150								
850 Di (Diesel).....							182.000		183.000														
11 U-12 1.200 kg.....			192.000		192.900																		
23 U 1.500 kg.....			195.001		196.100		197.900		199.900 230.000		200.000 231.500		241.000		247.400								
23 LU 1.500/1.800 kg.....												247.401		254.500									
23 RU 2 tonnes.....													300.001				303.700		306.100			312.000	
23 Di 1.500 kg (Diesel).....							40.000		40.758		41.450		41.899		42.125								
32 U court ou long.....	20.001		21.250		22.110		22.700		24.100		24.750												
32 S surbaissé.....	1		450																				
32 B surbaissé.....			1.001		1.150		1.500		1.750		1.810												
32 Di court ou long (Diesel).....									30.000		30.500												
32 B-Di surbaissé (Diesel).....									5.000		5.420												
45 U court ou long.....	770.001		771.100		771.800		772.150		772.750		773.050		774.600		782.200			797.500		802.500			809.100
45 S surbaissé.....	750.001		750.600																				
45 B surbaissé.....			751.001		751.150		751.360		751.720														
45 Di court ou long (Diesel).....									775.000		775.030												
45 B-Di surbaissé (Diesel).....									752.050														
45 G court ou long (Gazo).....													771.201				774.500						
45 GS surbaissé (Gazo).....													755.001		755.057								
7 TU (TUB 850 kg).....										900.001			900.300										
11 TU (TUB 850 kg).....												950.001		951.150		952.000							

NUMÉROS DE CHASSIS

Pour trouver l'année de sortie, se reporter aux tableaux précédents.

	0 à 9.999	10.000 à 19.999	20.000 à 29.999	30.000 à 39.999	40.000 à 49.999	50.000 à 59.999	60.000 à 69.999	70.000 à 79.999	80.000 à 89.999	90.000 à 99.999
0 à 100.000	A, C, AC 4 C 6, C 4 G 7 A, 32 S, 32 B-Di H, A (2 CV) DS-19	A, C 3, AC 4 C 6, C 6 E 7 B H, A (2 CV)	A, B 2, C 3 AC 4 7 B, 7 S, 32 U H, A (2 CV)	B 2, C 3 AC 4 7 B, 32 Di H, A (2 CV)	B 2, C 3 AC 4 23 Di H, A (2 CV)	B 2, C 3 AC 4, C 6 F 7 C, HZ A (2 CV)	B 2, C 3 AC 4, C 6 F 7 C HZ, A (2 CV)	B 2, C 3 AC 4, C 6 F 7 C HZ, A (2 CV)	B 2 AC 4 7 C HZ, A (2 CV)	B 2 AC 4 7 C A (2 CV)
100.000	C 3, B 2 A (2 CV) AC 4, C 4 G H 11 A	B 2 A (2 CV) AC 4, C 4 G H 11 A, 11 B	B 2 A (2 CV) AC 4 H 11 B	B 2 AC 4 11 B	..... ..... ..... ..... 11 B	B 12 C 4 G 1 (800 kg) AZ (2 CV) 11 B	B 12 C 6 1 (1800 kg) C 4 G 1 (800 kg) AZ (2 CV) 10 U 8 11 UB (850 kg) 11 B	B 12 C 6 1 (1800 kg) C 6 1 (2 tonnes) AZ (2 CV) C 4 G 1 (1200 kg) 11 UB (850 kg) 11 B	B 12 C 4 GI (1200 kg) 10 U 12 AZ (2 CV) 850 Di 11 B	B 12 11 U 12 AZ (2 CV) 23 U 11 B
200.000	B 2, B 12 AZ (2 CV) C 4 G MFP AC 4 F 1 (500 kg) 7 C, 11 B	B 15, B 15 G AZ (2 CV) C 4 G MFP 7 C, 11 B	B 15 G AZ (2 CV) AC 4 F 1 (1000 kg) 11 B	23 U 11 B 11 B	23 U 23 LU 11 B 11 B	B 14 10 A 23 LU 11 B B 14 G	B 14, B 14 F 10 A 11 B 11 B B 14 G	B 14 F 11 B 11 BL	B 14 F 11-UA 11 B 11 BL	B 14 F 10 AL 11 C 11 B 11 BL
300.000	B 14 F 11 BC AC 4 F AU (2 CV) 23 RU, AU	B 14 G AC 4 F AU (2 CV) 23 RU	B 14 G AC 4 F AU (2 CV) 23 RU	..... ..... AU (2 CV) 23 RU	..... ..... 23 RU 23 RU	..... 11 AL 23 R	..... 11 AM 23 R 11 BL	..... ..... ..... 11 BL	..... ..... ..... 11 BL	..... ..... ..... 11 BL
400.000	AC 4 F 11 B 11 BL 11 BF	AC 4 F 11 B 11 BL 11 BF	10 B 11 B 11 BL 11 BF	..... ..... 11 BL .....	..... ..... 11 BL	AZU (2 CV) 11 BL	10 BL AZU (2 CV) 11 BL	10 BL AZU (2 CV) 11 BL	..... ..... 11 BL	..... ..... 11 BL
500.000	C 6 G 11 BL 11 BL	..... 11 BL 11 BL	..... 11 BL C 6 GT	..... 11 BL C 6 G MFP	..... 11 BL	C 6 G 1 (1800 kg) 11 BL 15 A	..... ..... C 6 GI (2 tonnes) 11 BL 15 B	..... ..... C 6 GI (2 tonnes) 11 BL 15 AL	..... ..... C 6 GI (2 tonnes) 11 BL 15-Six	..... 11 BL 15-Six
600.000	.....	.....	11 BL	11 BL	11 BL	11 BL	11 BL	.....	.....	.....
700.000	29 S 15-Six	..... 15-Six	29 U 15-Six 15 Six H	..... ..... .....	..... ..... .....	45 S 45 B-Di 45 GS 45 UA	..... 45 U 45 Di 45 G 8 U 5	45 U 45 U-Di 500 Di	45 U 45 U-Di	45 U
800.000	8 A 45 U C 4 IX 7 TU	8 A 45 U C 4 IX 55 U	8 A 45 U C 4 IX (500 kg) 46 CDU (4x4) 3,60 46 CDU (4x4) 4,60 46 CDU (4,60) PO	8 B C 4 VIII (500 kg)	7 UA	45 UA-Di 11 TU 55 UC ¹ 46 CD-UC ²	..... ..... 55 PUA (car) 46 CDU (5,33 PO)	7 UB 55 U-Di 46 CDU-Di (4x4) 4,60 .....	..... ..... 55 UC ¹ -Di 46 CD-UC ² -Di .....	..... ..... 55 P-UA-Di (car) 46 DU-Di (5,33 PO)
900.000	.....	.....	.....	.....	.....	46 CD-U (3,6 PO)	..... 46 DU-Di (4,60 PO)	..... 46 DU-Di (3,60 PO)	..... 46 DU-Di (3,60 PO)	.....

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	Longueur en m	Largeur en m	Hauteur en m	Châssis 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	
C 3	5 Ch		Torpédo 3 places Trèfle	2,350	1,180	1,180	3,250	1,340	1,650	410	285	305	590	835	3	
B 2	B 2		Conduite intérieure	2,830	1,190	1,190	3,680	1,410	1,830	600	485	525	1.010	1.380	4	
B 12	B 12		Conduite intérieure 4 places	2,873	1,220	1,220	....	....	....	....	....	....	1.000	1.345	4	Pont Banjo, Ressorts longs.
B 14	B 14, B 14 F, B 14 G		Torpédo et conduite intérieure	2,873	1,230	1,230	....	....	....	710	....	....	1.150	1.470	4	
AC 4	C 4, C 4 III		Conduite intérieure normale	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,738	710	580	600	1.180	1.495	4	
AC 4	C 4, C 4 III		Conduite intérieure longue	2,970	1,320	1,320	4,220	1,580	1,738	....	....	....	1.245	1.685	4	
AC 4 F	C 4 F		Conduite intérieure normale	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,738	710	600	635	1.235	....	5	
AC 4 F	C 4 F		Familiale longue	2,970	1,420	1,420	4,220	1,700	1,740	715	640	650	1.290	....	7	
C 4 G	C 4 G, C 4 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	
C 4 G	C 4 G, C 4 G MFP.		Familiale large	2,980	1,420	1,420	4,300	1,700	1,740	745	640	650	1.290	1.600	7	
C 4 IX	C 4 IX		Berline	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,740	710	580	620	1.185	1.495	4	
C 6	C 6 normale		Berline ordinaire	2,950	1,320	1,320	4,200	1,580	1,750	780	600	655	1.275	1.585	4	
C 6	C 6 normale		Berline large	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750	....	....	....	....	....	....
C 6	C 6 longue		Familiale ordinaire	3,120	1,320	1,320	4,370	1,580	1,750	780	605	720	1.340	1.780	6	
C 6	C 6 longue		Familiale large	3,120	1,390	1,390	4,370	1,650	1,750	....	....	....	....	....	....
C 6 E	C 6 E		Berline normale	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750	810	....	....	1.325	....	5	
C 6 E	C 6 E		Familiale longue	3,120	1,390	1,390	4,370	1,650	1,750	830	....	....	1.380	....	7	
C 6 F	C 6 F		Berline normale	2,950	1,420	1,420	4,200	1,700	1,750	810	....	....	1.325	....	4	
C 6 F	C 6 F		Familiale longue	3,120	1,420	1,420	4,370	1,700	1,750	830	....	....	1.380	....	7	
C 6 G	C 6 G, C 6 G MFP.		Berline normale	2,960	1,420	1,420	4,600	1,700	1,740	850	690	695	1.380	1.690	5	
C 6 G	C 6 G, C 6 G MFP.		Familiale large	3,130	1,420	1,420	4,730	1,700	1,740	850	685	710	1.400	1.840	7	
8 A ou 8 B	8 ou Rosalie	P 35	Berline	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	655	560	605	1.165	1.475	4	
10 A ou 10 B	10	P 34	Berline	3,000	1,420	1,440	4,575	1,720	1,679	805	645	705	1.350	1.725	5	
10 A ou 10 B	10	P 34	Familiale	3,000	1,420	1,440	4,723	1,720	1,679	805	650	735	1.385	1.890	7	
10 AL ou 10 BL	10 légère	P 34	Berline	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	695	560	645	1.205	1.515	4	Série B à roues AV indépendantes.
15 A ou 15 B	15	P 36	Berline	3,150	1,420	1,440	4,720	1,720	1,686	900	695	755	1.450	1.825	5	
15 A ou 15 B	15	P 36	Familiale	3,150	1,420	1,440	4,873	1,720	1,686	900	....	....	1.505	2.010	7	
15 AL ou 15 BL	15 légère	P 36	Berline	2,915	1,340	1,340	4,340	1,620	1,677	775	650	710	1.360	1.670	4	
7 UA	7 MI ou 9 MI		Berline	2,700	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	735	....	....	1.280	1.650	5	
11 UA	11 MI		Berline	3,000	1,420	1,440	4,575	1,720	1,679	785	....	....	1.320	1.690	5	
11 UA	11 MI		Conduite intérieure	3,000	1,420	1,440	4,720	1,720	1,679	785	....	....	1.330	1.700	5	
11 UA	11 MI		Familiale	3,000	1,420	1,440	4,720	1,720	1,679	785	....	....	1.355	1.860	7	

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	EMPAITEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS			CHARGE utile moyenne en kg	OBSERVATIONS
					Avant en m	Arrière en m	Longueur en m	Largueur en m	Hauteur en m	Châssis nu en kg	Carrossé à vide en kg	Total en charge en kg		
B 14 F, B 14 G	B 14 F, B 14 G			2,873	1,230	1,230	....	....	....	....	....	....	500	
B 15	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	1,420	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	1,420	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

Tractions Avant (tourisme)

Les voies sont mesurées au sol.

Les poids et dimensions correspondent au modèle de carrosserie indiqué.

TYPE de châssis	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	Conduitelimousine	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+500 kg	....	....	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 10x31.
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	Conduitelimousine	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+500 kg	....	....	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	
15 Six H	15	6H	Berline.....	3,087	1,487	1,487	4,760	1,790	1,560	800	525	1.325	5	860	940	1.800	
A	2 CV	A	Berline.....	2,400	1,260	1,260	3,780	1,480	1,600	280	215	495	4	340	460	800	
AZ	2 CV	AZ	Berline.....	2,400	1,260	1,260	3,780	1,480	1,600	280	215	495	4	340	460	800	
DS	DS-19	DS	Berline.....	3,125	1,500	1,300	4,800	1,790	1,470	785	385	1.170	4	940	710	1.650	Freins à disque à l'AV. Tambour AR : 10".

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 indiqué (carrosserie de série).

TYPE de châssis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine	CARROSSERIE	EMPATTEMENT 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	MI	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 MI	PUA	Boulangère	2,700	1,340	1,340	4,230	1,620	1,960	750	....	....	1.140	....	....	1.680	500	
11 UA	11 MI	PUB	Commerciale.....	3,000	1,420	1,440	4,720	1,720	1,680	785	....	....	1.355	....	....	1.860	500	
11 UB	850 kg MI	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 MI	PUC	Plate-forme bâchée....	3,150	1,420	J1,540	4,960	1,960	2,700	1.100	....	....	1.500	....	....	2.900	1.200	
23 U	T 23 ou 1.500 kg ...	PUD	Plate-forme bâchée....	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	1.230	....	....	1.900	....	....	3.500	1.500	
23 LU	T 23 long ou 1.500 1.800 kg	PUD 4	Plate-forme 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	T 23 R ou 2 tonnes...	PUD 7	Plate-forme 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.
23 R	T 23 R ou 2 tonnes...	PUD 9	Plate-forme bâchée....	3,750	1,625	J1,540	5,800	1,980	2,710	1.395	965	1.255	2.220	1.230	3.270	4.500	2.280	
32 U	T 32 ou 2,5 tonnes...	P 39	Plate-forme 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	T 32 ou 2,5 tonnes...	P 39	Plate-forme 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	T 32 ou 2,5 tonnes surbaissé	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	T 45 ou 3,5 tonnes ..	P 38	Plate-forme bâchée....	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	2.500	....	....	....	....	....	7.600	3.500	Châssis court mod. avant-guerre.
45 U	T 45 ou 3,5 tonnes ..	P 38	Plate-forme 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-guerre.
45 S, 45 B	T 45 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 surbaissé.
45 U	T 45 ou 4 tonnes ...	P 38-7	Plate-forme 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-guerre.
45 U	T 45 ou 4 tonnes ...	P 38-7	Châssis cabine ...	4,600	1,800	J1,780	6,924	2,190	2,110	2.751	....	....	3.050	....	....	8.000	4.000	
45 U	T 45 ou 4 tonnes	P 38-9	Châssis car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,190	....	2.940	....	....	....	....	....	8.300	....	Châssis spécial.
55 UC ¹	T 55 court.....	P 38-11C ¹	Châssis-cabine ...	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,270	2,280	2.840	1.635	1.550	3.185	....	....	....	....	....
			Châssis-benne ....	....	....	....	....	....	....	....	1.645	2.465	4.110	1.950	7.350	9.300	5.000	Benne. Genève L = caisse 3 m.

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

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 châssis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine	CARROSSERIE	EMPATTEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			CHÂSSIS 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					
55 U	T 55 normal	P 38-11	Châssis-cabine ...	4,600	1,800	J1,780	**	7,020	2,270	2,280	2.920	1.670	1.595	3.265	....	....	....	....
			Plateau bâché	3,140	1.750	2.335	4.085	2.275	7.025	9.300		5.000	Bâche : 130 kg.
			Plateau-ridelle	2,280	1.745	2.260	4.005	2.275	7.025	9.300		5.000	
55 UA	T 55 long	P 38-12U	Châssis-cabine ...	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,290	2,280	3.110	1.780	1.675	3.455	2.650	6.650	9.300	5.000	Caisse L = 3,60. 4,60.			
			Châssis-benne ...	....	....	....	....	....	2,280	....	....	....	1.890	2.340	4.230	2.000	7.300		9.300	5.000
55 P UA	T 55 car	P 38-20	Châssis-car (nu) ..	....	....	....	....	....	....	3.165	1.510	1.655	3.165	2.650	6.650	9.300	5.000			
46 CD-UC ²	T 46 tracteur	P 38-15C ²	Châssis - cabine avec système accrochage	3,600	1,800	J1,780	5,297	2,270	2,280	1.800	1.850	3.650	2.000	6.900	8.500	17.400	10.000	Semi-remorque.
46 C-DU ^{3,60}	T 46 4x4 court.....	P 38-19C ¹	Châssis-cabine ...	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,270	2,600	3.530	2.320	1.555	3.875	2.740	7.260	10.000	....	....	....	En terrain accidenté.
46 C-DU ^{4,60}	T 46 4x4 normal ...	P 38-19	Châssis cabine ...	4,600	1,800	J1,780	7,020	2,270	2,600	3.690	2.280	1.755	4.035	2.740	7.260	10.000	....	....	....	Poids total en charge : 8 T.
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.	TAMH TUC	Fourgon	2,350	1,540	1,600	4,040	1,960	2,130	....	....	....	1.380	....	....	2.350	850			
			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 : 7,3 m ³ .
HP	1.200 kg TA	HP	Cabine fermée ...	....	....	....	....	....	....	....	950	330	1.280	1.445	1.255	2.700	1.200	....	....	—
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 : 7,3 m ³ .
HPZ	850 kg TA.....	HPZ	Cabine fermée...	....	....	....	....	....	....	....	940	315	1.255	1.310	990	2.300	850	....	....	—
AU	Camionnette 2 CV TA.	AU	Fourgon	2,400	1,260	1,260	3,600	1,500	1,700	....	340	260	600	370	480	850	250*	....	....	Volume utile : 1,8 m ³ Avec un seul pas- sager.
AZU	Camionnette 2 CV TA.	AZU	Fourgon	2,400	1,260	1,260	3,600	1,500	1,700	....	340	260	600	370	480	850	250	....	....

** 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	CARROSSERIE	EMPATTEMENT en m	VOIES			DIMENSIONS hors tout			POIDS A VIDE			POIDS MAXIMUM en charge			CHARGE UTILE moyenne en kg	OBSERVATIONS
					Avant en m	Arrière en m		Long-gueur en m	Lar-gueur en m	Hau-teur à vide en m	Châssis nu en kg	Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg	Avant en kg	Arrière 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	
23 Di	T23 ou 1.500 kg Diesel	DPUD	Plate-forme bâchée	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	3,500	1,500	
32 Di	T 32 Diesel	DP 39-C	Plate-forme bâchée	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	1,850	.....	.....	.....	.....	.....	5,200	2,500	Châssis court.
32 Di	T 32 Diesel	DP 39-L	Plate-forme bâchée	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	1,900	.....	.....	.....	.....	.....	5,200	2,500	Châssis long.
32 B-Di	T 32 surbaissé Diesel.	DP 39-S	Car	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	2,100	.....	.....	.....	.....	.....	6,000	.....	Car 24/25 places.
45 Di	T 45 court Diesel ...	DP 38-C	Plate-forme bâchée	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,600	3,500	Châssis court.
45 Di	T 45 long Diesel ...	DP 38-L	Plate-forme bâchée	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,600	3,500	Châssis long 1939.
45 B-Di	T 45 surbaissé Diesel.	DP 38-S	Car	5,330	1,815	J1,710	9,250	2,350	2,630	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,150	.....	Car 32/33 places.
45 U-Di	T 45 Diesel	DP 38-7	Plate-forme bâchée	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	T 45 Diesel Car	DP 38-9	Car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,287	.....	3,120	.....	.....	.....	.....	.....	8,300	.....
55 UC ¹ -Di	T 55-Di court	DP 38-11 ^{cl}	Châssis-cabine	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,270	2,280	3,020	1,740	1,630	3,370	.....	.....	8,300	.....
			Châssis-benne .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,765	2,505	4,270	2,100	7,200	9,300	5,000	Benne. Genève. L : 3 m.
55 U-Di	T 55-Di normal	DP 38-11	Châssis-cabine ...	4,600	1,800	J1,780	7,020	2,270	2,280	3,090	1,790	1,650	3,440	.....	.....	.....	.....
			Plateau bâché .....	.....	.....	.....	.....	.....	3,140	.....	1,875	2,385	4,260	2,390	6,910	9,300	5,000	Bâche : 130 kg.
			Plateau ridelle ...	.....	.....	.....	.....	.....	2,280	.....	1,865	2,315	4,180	2,390	6,910	9,300	5,000	
			Châssis-benne .....	.....	.....	.....	.....	.....	2,280	.....	2,015	2,395	4,410	2,105	7,195	9,300	5,000	Caisse L { 3,60. 4,60.
55 UA-Di	T 55-Di long	DP 38-12 ^u	Châssis cabine ...	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,290	2,280	3,265	1,915	1,695	3,610	2,770	6,530	9,300	5,000	
55 P-UA-Di	T 55-Di car	DP 38-20	Châssis car (nu) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,285	1,635	1,650	3,285	2,770	6,530	9,300	5,000	
46 C-UC ² Di	T 46 tracteur	DP 38-11 ^{ca}	Châssis-cabine avec sys- tème-accrochage	3,600	1,800	J1,780	5,297	2,270	2,280	.....	1,920	1,900	3,820	2,000	6,900	.....	.....
46 D-UD ^{3,60}	T 46-Di 4x4 court ..	DP 38-19 ^{cl}	Châssis cabine ...	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,270	2,600	3,700	2,440	1,605	4,045	2,860	8,500	17.400	10.000	Semi-remorque. En terrain accidenté.
46 D-UD ^{4,6}	T 46-Di 4x4 normal	DP 38-19	Châssis cabine ...	4,600	1,800	J1,780	7,020	2,270	2,600	3,860	2,400	1,805	4,205	2,860	7.140	10.000	.....	Poids total en charge 8 t.
GAZOGÈNE																		
23 LU	T 23 Gazo	PUD 4	Plate-forme bâchée	3,750	1,625	J1,540	.....	1,960	2,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,800	1,500	Gazo : Imbert ou Brandt.
45 G	T 45 Gazo (3,5 t)....	P 38-G	Plate-formes ridelles...	4,600	1,800	J1,780	.....	2,350	3,100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,600	3.100 environ	Gazo : Brandt, Im- bert ou Sabatier (350-450 kg).

Nota. — Les 23 LU Gazo n'ont pas fait l'objet de déclaration au Service des Mines par l'Usine.
Pour les T 32, il n'a été livré que des pièces pour transformation.

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

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	SYM- BOLE 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, C 3	.....	5	4	55×90	0,856	2	33	35	24	11	2.100		Quelques vilebrequins à por- tées de 32 à l'AV et 33 à l'AR.
B 2	.....	9	4	68×100	1,452	2	36	40/45	29	20	2.100		
B 12	.....	9	4	68×100	1,452	2	36	45	29	20	2.100		
B 14	.....	9	4	70×100	1,539	2	42	46	26	22	2.300		
AC 4	.....	9	4	72×100	1,628	3	52	48	35	30	3.000	} Sur banc d'essai de pompes 1,5 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 F	.....	9	4	72×100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
C 4 G	.....	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.
C 4 IX	.....	9	4	72×100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		Moteur fixe.
C 6	.....	14	6	72×100	2,442	4	52	48	35	42	3.000	} Sur banc d'essai de pompes 1,5 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 F	6 C	14	6	72×100	2,442	4	52	48	35	42	3.000		
C 6 G	M 6	15	6	75×100	2,650	4	55	48/50	33	50	3.200	} Sur moteur 1 kg/cm ² mini. de 600 à 700 tr/ mn du moteur. Huile à 70° C.	Moteur fixe ou flottant (MFP).
8 A ou 8 B	P 35	8	4	68×100	1,452	3	46	42	35	32	3.200		
10 A ou 10 B	P 34	10	4	75×100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
10 AL ou 10 BL	P 34	10	4	75×100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
15 A ou 15 B	P 36	15	6	75×100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		
15 AL ou 15 BL	P 36	15	6	75×100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		
7 UA	.....	9	4	72×100	1,628	3	50	48	33/35	34	3.500	} Sur banc d'essai de pompes 2,5 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.
11 UA	.....	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	SYMBOLE usine moteur	PUISSANCE fiscale		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'huile	OBSERVATIONS
		Marchan- dise	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		
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 1,5 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 (MFP).
C 4 G 1 (1.200 kg) ...		10	10	4	75×100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700	Moteur fixe ou flottant (MFP).	
C 4 IX (500 kg)		9	9	4	72×100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		
C 4 VIII (500 kg 1 ^{er} stade)	P 35	9	9	4	68×100	1,452	3	46	42	35	32	3.200		Moteur fixe.
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 1,5 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	425	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 (500 kg 2 ^e stade) P 35		8	8	4	68×100	1,452	3	46	42	35	32	3.200	} Sur banc d'essai de pompes 1,5 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 8 (800 kg)	P 34	10	10	4	75×100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
10 U 12 (1.200 kg) ...	P 34	10	10	4	75×100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
29 U (2 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	*	*	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 commerciale 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			
11 D	11	4	78×100	1,911	3	50	48	33	60	4.000			
15 Six G, 15 Six D	16	6	78×100	2,867	4	50	48	33	76	3.800			
15 Six H	16	6	78×100	2,867	4	55	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.	
AZ	2	2	66×62	0,425	2	{ AV=43 AR=48	36	19	12	3.500			
DS-19	11	4	78×100	1,911	3	54	48	33	75	4.500		Pression huile 3,5 kg/cm ² à 2.000 t/m. Huile à 60/65° C.	

Sauf pour 7 A et 7 B 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)

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'huile	RÉGULÉ à tours/minute	OBSERVATIONS			
		Marchan- disés	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 U 12 (1.200 kg) ..	.....	11	11	4	78×100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500					
23 U (1.500 kg) ....	.....	11	11	4	78×100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500					
23 LU (1.500,1.800 kg)	9	11	4	78×100	1,911	3	50	48	35/33	42/48	3.500				Certains 23 LU avec moteur performance. Moteur performance.		
23 RU (2 tonnes) ...	.....	9	11	4	78×100	1,911	3	50	48	33	48	3.500					
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 alé- sage 100.
32 S	P 39	15	17	4	94×110	3,053	5	64	56	39	48	2.500						
55 TT	P 38	17	17	6	94×110	4,580	7	64	56	39	73	2.500						
45 U	P 38	17	17	6	94×110	4,580	7	64	56	39	73	2.500						
45 S et 45 B	P 38	17	17	6	94×110	4,580	7	64	56	39	73	2.500						
7 TU (TUB).....	9	9	4	72×100	1,628	3	50	48	33	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes : 2,5 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					
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 3.500 tr/mn moteur. Huile à 60- 70° C.					
AZU	AZ	2	2	2	66×62	0,425	2	{ AV= 43 AR= 48	36	19	12	3.500						
46 TT	P 38	20	20	6	100×110	5,181	7	64	56	39	90	2.500						

Sauf pour 7 UA et 7 UB, 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, 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	SYMBOLE 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 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.	3.650	} Tous ces moteurs doivent être régulés 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	
23 Di	D 1	7	7	4	75×100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
32 Di	D 3	10	12	4	94×110	3,053	5	74	64	37	55	2.500	} Sur moteur : 1,5 kg/cm ² . Huile à 80° C à 1.000 tr/ mn du moteur. Pression prise à la sortie d'arbre à cames.	2.500	
32 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	
55 Di et 46 Di- ^u	DP 38	12	12	6	94×110	4,580	7	74	64	42	76	2.400	2.350		
GAZOGÈNES															
23 .....	.....	.....	.....	4	78×100	1,911	3	50	48	35/33	.....	.....	} Sur banc d'essai : 2,5 kg/ cm ² (Voir 7 et 11).	.....
45 G.....	P 38 G	14	14	6	100×110	5,183	7	.....	56	39	60	3.000	} Sur moteur : 1,5 kg/cm ² . Huile à 80° C à 1.000 tr/ mn du moteur. Pression prise à la sortie d'arbre à cames.	.....

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.
C 4 F	451.138	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
	451.139	6	Poids lourds.	68	Plat	52,5 ou 55	407,1	Ne fournissons plus.
C 4 G, C 4 MFP	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	
C 4 IX, C 4 VIII	460.654	5,3	Tourisme.	82 — 85	Plat	55	407,1	
C 6	450.186	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	Ne fournissons plus.
C 6 F, 1.800 kg ou 2 tonnes	451.135	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	}
	451.136	6	Poids lourds.	67 — 69	Plat	52,5 ou 55	407,1	
C 6 G, C 6 MFP, 2 tonnes	460.656	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	}
	451.516	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
C 6 GT (Alésage 80)	460.658	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	502,6	Ne fournissons plus.
8 A, 8 U 5	450.982	5,6	Tourisme.	66 — 69	Plat	64	363,2	
10 A, 10 AL, 10 U 8, 10 U 12	450.983	5,6	Tourisme.	84 — 86	Plat	65	441,8	} 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	}
	451.509	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	75	441,8	
15 A, 15 AL, T 29 (Double sortie d'eau)	450.925	5,5	Tourisme.	84 — 86	Plat	90	441,8	}
	451.550	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	90	441,8	

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	VOLUME du retrait en cm ³	VOLUME total (V) en cm ³	HAUTEUR de la culasse en mm	DIMINUTION de volume pour 1 mm de rabotage de la culasse	CYLINDRÉE unitaire en cm ³	OBSERVATIONS
						bombé, plat ou creux volume correspondant en cm ³						
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	Sans cale 36 à 37 +3,117	.....	Bombé — 2,78	.....	36,3 à 38	.....	.....	187,5	
AZ, AZU	AZ 112-01 et 01 a	6,2	Tourisme	40 à 41	.....	Plat 0	.....	40 à 41	.....	.....	212,5	
AZ, AZU	AZ 112-01 et 01 a	7	Tourisme	40 à 41	.....	Bombé+5	.....	35 à 36	.....	.....	212,5	
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	
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	Ne fournissons plus.
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	Remplacé par 457.024.
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	
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	Remplacé par 457.024.
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	A partir du moteur PK 4.000.
15-Six D (Depuis 1949), 15-Six H	456.412	6,5	Tourisme	79-81	6,7	Plat 0	1,5	87,2 à 89,2	95	4	477,8	
11 D	D-112-01	6,8	Tourisme	72-74	6,7	Plat 0	1,5	80,2 à 82,2	84	.....	477,8	A partir du moteur PK 4.000.
DS-19	DS-112-01	7,5	Tourisme	67	6,7	Plat 0	1,5	75,5	87	.....	477,8	
7 UA, 7 UB, 7 TU	452.378	5,9	Tourisme	70-72	4,3	Creux + 3	1	79,3 à 81,3	85	3,3	407,1	N'a pas été monté en série. Ne fournissons plus.
	451.982	6,3	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 78,3	85	3,3	407,1	
	452.379	5,9	Poids Lourds	66-68	4,3	Creux + 3	1	74,3 à 76,3	84	3,3	407,1	N'a pas été monté en série. Ne fournissons plus.
	452.379	5,9	Tourisme	78-80	6,7	Creux + 8	1,5	95,2 à 97,2	85	4	477,8	
11 UA, 11 UB, 11 TU, 23 U (Avant mai 39)	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	
11 UB, 11 TU, 23 U, 23 L (Depuis mai 39)	453.251	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	Ne fournissons plus. 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	
23 R, H, HZ	456.983	6,5	Tourisme	78-80	6,7	Plat 0	1,5	86,2 à 88,2	82	.....	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	Remplacé par 451.600.
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 451.600.
	451.600	5,8	Poids Lourds	117-121	13	Creux + 14,5	.....	.....	140	.....	763,4	
45 U, 45 UA, 55 TT	451.600	5,8	Tourisme	117-121	13	Creux + 14,5	.....	.....	140	.....	763,4	Remplacé par 451.600.
45 G	456.053	8	Gazo	154	14	Bombé — 45	.....	.....	142,2	.....	863,9	
23 Di	730.942	19	Gasoil	.....	.....	Plat 0	Dépast 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	Dépast 1,4 à 1,5	46,98 à 52,51	129	.....	763,4	
45 Di	741.243	16,3	Gasoil	36,8 à 39,4	12,2 à 15,1	Plat 0	Dépast 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	Dépast 1,6	49 à 54,5	129	.....	763,4	
55 Di-TT, 46 Di-TT	731.512	18	Gasoil	29 à 30	12,2 à 15,1	Plat 0	Dépast 1,6	41,2 à 45,1	129	.....	763,4	Remplacé par 731.512. Remplacé par 731.732.
	731.732	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 CD-UC ² , 46 CDU 4×4	457.725	6,1	Tourisme	136 à 140	.....	Creux + 14,5	.....	.....	141,5 ⁺⁰ -0,25	.....	.....

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	Lon- gueur totale	Clavettes ou goupille	Numéro pièces détachées	Angle total en °	Diamètre de la tête	Diamètre de la queue	Lon- gueur totale	Clavettes ou goupille	
A, B 2, B 12, B 14, B 15	117.268*	90	30	8	129,7	Goupille.	117.268*	90	30	8	129,7	Goupille.	
A, B 2, B 12, B 14, B 15 (réparation)...	117.833*	90	30	8,45	129,7	Goupille.	117.833*	90	30	8,45	129,7	Goupille.	
C, C 3	10.937*	120	24	7	106,5	Goupille.	10.937*	120	24	7	106,5	Goupille.	
C, C 3 (réparation)	10.937/01*	120	24	7,3	106,5	Goupille.	10.937/01*	120	24	7,3	106,5	Goupille.	
AC 4, C 6, C 4 F, C 6 F	450.051	120	35	8,9	136	Goupille.	450.051	120	35	8,9	136	Goupille.	
AC 4, C 6, C 4 F, C 6 F (réparation)...	460.096*	120	35	9,5	136	Goupille.	460.096*	120	35	9,5	136	Goupille.	
C 6 F (C 6 FN)	460.336*	120	35	8,9	136	2 clavettes.	460.336*	120	35	8,9	136	2 clavettes.	
C 4 IX, C 4 G, C 6 G	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.
C 4 MFP, C 6 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.
8	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**	114,25	2 clavettes.	Culasses 451.960-453.039-456.412.
15-Six H	461.715	120	37	8,95	112,75	2 clavettes.	457.168	120	33,8	8,95	114,25	2 clavettes.	Soupape stellitée, échap ^t .
11 D	D-124-7	120	37	8,95	108,5	2 clavettes.	D-124-8	120	33,8	8,95	113,5	2 clavettes.	Soupape tournante.
DS-19	DS-124-7	120	42	8,95	107,7	2 clavettes.	DS-124-8	120	37	8,95	105,5	2 clavettes.	Soupape tournante et stellitée.
11 UA, 11 UB, 11 U 12, 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 U 12, 23 U	461.715	120	37	8,95**	112,75	2 clavettes.	461.717	120	33,8	8,95**	112,75	2 clavettes.	Culasses 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.
55 TT, 46 TT, 32, 45 TT (essence et gazo)	456.400	120	43	10**	173,75	2 clavettes.	457.241	120	33,8	8,95	103	2 clavettes.	
500 Di, 850 Di, 23 Di	730.857	90	36	9	122	2 clavettes.	456.401	120	40	10**	173,75	2 clavettes.	
32 Di, 32 B-Di, 45 Di, 45 B-Di	730.397	90	44	10	169,4	2 clavettes.	730.858	90	31,6	9	122	2 clavettes.	
45 U-Di, 45 UA-Di, 55 Di-TT, 46 Di-TT	731.425	90	44	9,96	141,55	2 clavettes.	730.398	90	38	10	169,4	2 clavettes.	
A, AU	A 124-7	120	34,5	8	77,1	Cuvette.	731.426	90	38	9,92	141,55	2 clavettes.	
AZ, AZU	A-124-7 a	120	34,5	8	77,1	2 clavettes.	A 124-8	90	31	8	76,4	Cuvette.	
							A-124-8 a	90	31	8	76,4	2 clavettes.	Culasses AZ 112-01, AZ 112-01 a.

* 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	LON- GUEUR libre	DIA- MÈTRE extérieur	DIA- MÈTRE du fil	NOM- BRE 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 ½ 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 ½ 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 ½ U	D	42	32 ± 1,5	50	17,8 ± 0,75		
11 Performance, 15 Six, 11 TU (TAMH) 23 LU, 23 RU, H, HZ, 11 D, 15 Six H	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	
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	
AZ, AZU	Extérieur..	A 124-9	38	30,5 ± 0,15	3,8	3,75 U	D	24	40 ± 2	31	18 à 20	
	Intérieur..	A 124-9 a	28	21,6	2	3	G	14,5	7,4 à 8,3	21,5	3,6 à 4,4	
DS-19	Extérieur..	DS 124-25	44,5	32	4,3	6	D	37	24,2 ± 1,350	28,5	52 ± 2,800	
	Intérieur..	DS 124-9	32,25	22,2	2,3	6	G	24,5	5,250 ± 0,300	16	11 ± 0,600	
500 kg, 850 kg, 23 Di	Extérieur..	730.746	51 ^{+ 0,5} / ₀	34 ^{+ 0,3} / _{- 0,2}	4	4,6 U	D	31,8	38,1	38,3	23,3 ± 0,75	
	Intérieur..	730.745	48 ^{+ 0,5}	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, 55 TT, 46 TT	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	
	Intérieur..	730.400	89	22,8 ^{+ 0,3} / _{- 0,2}	2,8	14 U	G	58	17 ^{+ 1,5} / ₀	69	11	Remplacé par 731.474.
45 U-Di, 45 UA-Di, 55 Di-TT, 46 Di-TT....	731.474	56	36,8 ± 0,2	4,8	7 T	D	45,5	33 ± 1,7	35,5	70 ± 3,5	Soupapes courtes.	

* 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 8, 10 U 12 15 A, 15 AL, T 29	2,40	.....	41,20	43,40	9,20	0,1	.....	90,1	89,1	0,8	0,30	0,35	0,20	0,25	Pignons	7,5	
7 A, 7 B	3	.....	45	45	11	0,1	.....	70,8	70,8	0,9	0,33	0,40	0,15	0,20	Chaîne	8	
7 C, 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	
A, AU	3	.....	45	45	11	0,05	.....	55	55	0,7	0,29	0,35	0,15	0,20	Pignons	7,06	
AZ, AZU	3	.....	45	45	11	0,05	.....	55	55	0,7	0,53	0,43	0,20	0,20	Pignons	7,06	
11 D	3	.....	45	45	11	0,1	.....	88,7	88,7	1,2	0,618	0,50	0,20	0,25	Chaîne	8,15	
DS 19	3	.....	45	45	11	0,1	.....	88,7	88,7	1,2	0,64	0,49	0,20	0,25	Chaîne	8,15	
32, 45 TT (Essence et Gazo) 55 TT, 46 TT .....	.....	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	
55 Di-TT, 46 Di-TT, 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	

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales
ALLUMEUR — BATTERIE — BOUGIES — DYNAMO

TYPE du véhicule	AVANCE A L'ALLUMAGE					ALLUMAGE			BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	Calage initial		Avance automatique			Type	Écartement des grains	ÉCARTEMENT des pointes de bougies	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			
*	**		Degrés	tr/mn												
A, B 2, B 12.....	18	3	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	60	.....	.....	.....	Conjoncteur	.....
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	En rechange, utiliser les allumeurs des 10 ou des 15. Les dynamos peuvent être équipées de régu- lateurs.
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 dépression	Grains de contact	Pointes de bougies	Tension en volts	Capacité en A/h	Encombrement maxi			Conjoncteur ou Régulateur	Vitesse de conjonc- tion en t/mn dynamo	
	en degrés	en mm	Décolle à tr/mn moteur	Maxi								Longueur	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	
7 C, 11 BL.....	8	0,61	700	29	3.600	7-11 1162	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 1102	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	
11 BL Performance (1945) ..	12	1,38	200/1000	22/26	3.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur de 35 (buse 25). Avec carburateur 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	
11 D.....	12	1,38	500	29	4.000	11 DC2	Avec	0,4	0,6/0,7	6	75	235	175	240	Régulateur	< 850	Avec carburateur de 32. Avec carburateur de 33, 36 Wi.
15 Six, 15 Six H.....	8	0,61	500	29	4.000	PVL 6	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90/105	270	175	240	Régulateur	< 950	
A, AU.....	8	0,38	400/1200	32/38	2.700	.....	.....	0,4	0,6/0,7	6	50	170	155	220	Régulateur	< 1.200	
AZ, AZU (piston plat).....	10±1	0,38	400/1200	22/28	2.800	.....	.....	0,4	0,6/0,7	6	50	170	155	220	Régulateur	< 1.200	
AZ, AZU (piston bombé).....	12±1	0,38	400/1250	13/17	2.800	.....	Sans	0,4	0,6/0,7	6	50	170	155	220	Régulateur	< 1.200	
DS-19.....	12	1,38	200/1000	3,3/7,3	1.000	.....	Sans	0,15-0,40	0,6/0,7	6	75	235	175	240	Régulateur	< 850	
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	7-11U 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	175×2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 U, 55 TT.....	10	1,02	600	25	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	75	235	175×2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
46 TT.....	10	1,02	600	12	1.250	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 (S et B).....	10	1,02	600	25	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175×2	240	Régulateur	< 1.500	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	175×2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
500 Di, 850 Di, 23 Di.....	.....	5,25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	90	270	175×2	240	Régulateur	< 950	
32 Di, 45 Di.....	33	10,86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	150	410	175×2	240	Régulateur	< 1.500	
32 B-Di, 45 B-Di, 45 U-Di, 45 UA-Di.....	33	10,86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	150	410	175×2	240	Régulateur	< 1.500	} Pompes d'injection Lavalette ou CAV.
45 U-Di, 45 UA-Di.....	17	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	150	410	175×2	240	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection PM.

NOTA. — L'ordre d'allumage est : pour les 4 cylindres : 1.3.4.2, pour les 6 cylindres, sauf 15-6 (D) : 1.5.3.6.2.4, pour la 15-6 D : 1.4.2.6.3.5.

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

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CONJONCTEURS — BOUGIES

CONJONCTEUR-DISJONCTEUR DUCELLIER								
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	730397 remplacé par 700801				
CONJONCTEUR-DISJONCTEUR CITROËN OU S.N.A.								
7 et 11 L	6	702028	sur couvercle	700398 remplacé par 700411				
CONJONCTEUR-DISJONCTEUR CITROËN								
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 } 35-36 36	146
15 six.....	6,2	44 L	W 175-T1	H 10	111	514	CR 36	146
15 six (Depuis 1949), 15 six H.....	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	
46 CDU-22, 46 DCU (4x4)	6,1						36	
AZ - AZU.....	6,2 et 7			LA 10	116,5	714	35	
11 D.....	6,8						36	
DS 19.....	7,5						35 B	

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	BDN40S2	40 G 20 R | 6 G 20 B
POMPE D'INJECTION				15 G 20 BA		
Organe	Lavalette	C.A.V.	P.M.	PORTE-INJECTEUR LAVALETTE		PORTE-INJECTEUR P.M.
Pompe complète	6 B 60	BPE6B60 0320 E	AFC 6	FKB 50 S	V 50 B 24	V.B. 50
Pompe alimentation	EPK 22 BF 1	BFPK 22 N 1	LG	RÉGLAGE INJECTEUR		
Régulateur	EP/M 80		B 10 FG	Sur banc d'essai :		
		pneumatique	B 15 FD	gas-oil pulvérisé en cône régulier, ne doit pas goutter sous une pression de $100 + \frac{5}{0}$ kg/cm ² .		
		mécanique	EC	de $125 + \frac{5}{0}$ kg/cm ² .		
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. = $10,05 - \frac{0,05}{0}$ Lavalette = 29,25						
Distance de l'extrémité du poussoir mobile à la face AV du porte-starter P.M. = 29,5.						
RÉGLAGE DU DÉBIT DES POMPES						
Pompe d'injection LAVALETTE.						
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 .						
Pompe d'injection P.M.						
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 centistokes à 50 ° C).						
Mettre la crémaillère en position de « PLEINE CHARGE ».						
Conditions de débits :						
Laisser chauffer la pompe d'injection pendant 4 minutes en la faisant tourner à 1.100 tr/mn.						
Régler les débits aux chiffres suivants :						
Tr/mn de la pompe		Débits par cylindre en cm ³ /m				
1.100		45,5 ± 1,5 cm ³				
500		21,5 ± 0,75 cm ³				
Débits pour 1.000 coups de piston						
		43 ± 1 cm ³				
Contrôle de la régulation :						
Régulation pneumatique :						
Contrôler le débit sous une dépression de 40 gr/cm ² exactement à 1.100 tr/mn. Le débit par cylindre doit être de 20 à 35 cm ³ .						
Régulateur mécanique :						
Tr/mn de la pompe		Débits pour 1.000 coups de piston				
Surcharge.....		76 à 86 cm ³				
Ralenti.....		9 à 13 cm ³				
		0				
Marche		43 cm ³ Mini				
		17,5 cm ³ Maxi				

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 numéros 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 DUCELLIER (montage aluminium)						RÉGULATEUR S.N.A. (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	ED2 S13	A 535-1b	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Ducellier A 532-0d Paris-Rhône A 532-0c
AZ, AZU	6						12.83B ED2 S14	A 535-1c A 535-1d			Ducellier A 532-0f Paris-Rhône A 532-0e
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. ED2 S10 Cibié H12	702.170. 702.324 702.176	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Citroën 700.905 Ducellier 702.268 Paris-Rhône 702.267
15 Six 15 Six H	6	SP 5 Nouvelle référence 1276.	700.700.	Sur socle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).		Citroën 700.882.	R12 S1. ED2 S10 Cibié H12	702.170. 702.324 702.176	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Citroën 700.882. Ducellier 702.268 Paris-Rhône 702.267
DS 19	6	ED-S-57	D 535-1	»		Ducellier D 532-0 b					
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. ED2 S10 Cibié H12	702.170. 702.324 702.176	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		Citroën 700.814 Ducellier 702.268 Paris-Rhône 702.267
45 U 55 TT 46 TT	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. ED2 S21 ED2 S28	702.171. 702.343 702.345	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12	Bleu.	Citroën 700.816 Ducellier 702.277 Paris-Rhône 702.276
45 UA 45 U-Di 45 UA-Di 45 Gazo 55 Di-TT 46 Di-TT	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. ED2 S25	702.172. 702.344	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12	Rouge.	Paris-Rhône C13-R 700.930 Ducellier 700.801

Nota : — Il a été monté quelques voitures « 11 » avec régulateur Cibié n° 702-174 type 1,6 v, 20 ampères.

CARBURATEURS

SOLEX MONTAGE 12

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLÉUR principal	AUTOMA- TICITÉ ou émulsion	GICLÉUR de ralenti	STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	OBSERVATIONS	
						Gicleur d'air	Gicleur 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 BFGV	23	115	51	055	5,5	165	65	2,5		
C 6 GI (car)	35 BFGV	24	125	56	055	5,5	165	65	2,5		
8 A, 8 U 5	30 BFGV	}	22	105	51	050	4	145	26	}	2
			22	110	56	060	4,5	140	26		
10 A, 10 AL, 10 U 8, 10 U 12	30 BFGV	}	24	120	56	050	5	155	26	}	2
			24	115	51	050	5	170	26		
15 A	35 BFGV	26	130/135	51	055	5,5	165	65	2		
15 AL	35 BFGV	26	135	56	055	5,5	165	65	2		
T 29 (2 tonnes)	35 BFDVLR	24	125	51	055	2 x 3,5	170	65	2,5		

CARBURATEURS

SOLEX MONTAGE 20

Véhicules équipés de moteurs à soupapes latérales

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMA- TICITÉ 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

TYPE du véhicule	TYPE	BUSE	GICLEUR principal	AUTOMA- TICITÉ ou émulsion	GICLEUR de ralenti	STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	OBSERVATIONS
						Gicleur d'air	Gicleur d'essence			
A, B 2, B 12	26 GHF	21	105	220	045	4,5	140	26	2	
C, C 3	26 AHD	16	85	220	045	3,5	120	26	2	
B 14, B 15	26 GHF	21	105	220	045	4,5	140	26	2	
C 4 G	30 AHD	25	125	230	055	4,5	125	26	2,5	
C 4 IX	30 AHD	25	125	230	055	4,5	125	26	2,5	

Nota. — 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	GIC LEUR d'éco- nomie	OBSERVATIONS
					Calibreur d'air	Gicleur d'essence	Gicleur d'air	Gicleur d'essence					
Solex Montage 12													
7 A	30 BFHD	20	110	56	.....	045	4	130	26	2	.....	.....
7 B	30 BFHD	19	105	51	.....	045	4,5	140	26	2	.....	.....
7 S	30 BFHD	23	120	51	.....	045	5	145	26	2	.....	.....
7 C	30 THD	19	105	56	.....	045	5	130	26	2	.....	.....
11 A, 11 AL	30 THD	22	115	51	.....	045	6	140	26	2	.....	.....
Solex Montage 20													
7 C	30 HTD	20	110	250	.....	045	5	130	26	2	.....	.....
11 AL	30 HTD	23	125	240	.....	045	6	140	26	2	.....	.....
11 A	30 HTD	22	120	250	.....	045	6	140	26	2	.....	.....
Solex Montages 21 et 22													
7 C	30 DHT	22	115	210	150	050	5	130	26	1,5	.....	.....
7 Économique	30 ATHD	21	110	240	150	045	3,5	125/130	26	1,5	.....	.....
11 AM, 11 BL, 11 B, 11 C	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, 15 Six H	30 PAAI	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 (Mai 1950) 11 D	32 PBIC	26	135	190	150	50	4	125	11	1,5	50	60	{ Taux compression 6,5 - 11 D 6,8.
11 D (Juin 55) - TT	33 PBIC	27	140	170 n° 19	150	50	4	125	11	2	50	60	{ Filtres Volkes ou Miofiltre.
11 D Familiale Commerciale	34 PBIC	29	140	165 n° 19	130	50	4	115	11	2	50	60	{ Taux comp. 6,8. Filtre Miofiltre.
Zénith													
11 Performance (Août 50)	32 IN	27	135	150	140	50	6	110	11	1,75	45	.....	{ Taux compression 6,5.
11 Performance (Juillet 52) - 11 D	32 INA	27	145	150	140	50	6	110	11	1,75	45	4 N	{ Filtres Volkes ou Miofiltre.
11 D (Juillet 55) - TT	36 WI	29	145	Pulvé. : 3,6 Vent. : 90	115	60	.....	.....	12	2	.....	.....	{ Taux compression 6,5. 11 D 6,8
DS 19													{ Filtres Volkes ou Miofiltre.
Weber													
DS 19	24-30 DCLC	21	105	220	.....	45	.....	140	.....	.....	50	.....	{ Filtre Miom
			26	145	230	.....	65	.....	.....	.....	.....	.....	{ 2 tubes émulsion F 13.
DS 19 (Novembre 56)	24-30 DCLC	.....	.....	220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	{ Tubes émulsion 1 ^{er} corps F 17.
			.....	.....	230	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	{ 2 ^e corps F 18.
Solex Montages 21 et 22													
A	22 ZACI	16,5	65	210	150	40	Trou calibré	120	11	1,2	.....	.....	Filtre Técalémit BTT 598.
AZ	26 BCI	17	95	155	180	40	»	120	5,7	1,2	.....	.....	Taux compression 6,25.
AZ	26 BCI	15,5	100	190	100	42	»	90	5,7	1,2	.....	.....	Taux compression 7.

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'éco- nomie	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	A régulateur. A régulateur A régulateur A régulateur A régulateur } Réglage pour Poids lourds.	
11 U-12	30 RTHG	22	115	51	.....	045	6	140	26	2	.....	.....
32 U, 32 S	35 BFDVLR	26	125	51	.....	055	2x3,5	175	69	2,5	.....	.....
45 U, 45 S	35 RTVG	26	125	51	.....	055	2x3,5	165	69	2,5	.....	.....
	40 BFDVLR	29	160	56	.....	060	2x5,5	220	69	2,5	.....	.....
P 107 chenille	40 RTVG	28	150	51	.....	060	2x5,5	200	69	2,5	.....	.....
	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	A régulateur A régulateur A régulateur } Réglage pour carburant Poids lourds.	
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	2x2,5	165	69	2,5	.....	.....
45 U, 45 S	40 RVTG	28	160	240	.....	060	2x5	200	65	2,5	.....	.....
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	A régulateur. A régulateur. A régulateur.	
23 U	30 RGHT	22	115	230	150	50	5,5	135	26	1,5	.....	.....
11 TU, 23 U Type Armée	30 RGHT	26	130	220	150	50	6	145	26	1,5	.....	.....
23 L	30 RGHT	26	130	220	150	50	6	145	26	1,5	A régulateur. A régulateur. A régulateur. Avec filtre Técalémit BTT 539. Avec filtre Técalémit BTT 564. Sans filtre. Avec filtre à bain d'huile BH 123.	
23 R	32 AIC	23	100	180	120	45	4,5	115	11	1,5	50	50		
		23	105	180										
		23	110	220										
		24	120	220										
T 23 R Zénith	32 INC	23	115	170	140	50	6	110	12	1,75	Tube émul.	2 P		
T 23 R Zénith	32 INC	Venturi 1,5	Taux compression 6,2. Taux compression 6,5. Taux compression 6,2. Taux compression 6,5. A régulateur. A régulateur. .....Compres. 5,4 Filtre Técalémit n° 5. Compres. 5,8 Camion PO	
T 23 R Solex	32 BIC	22	115	190 n° 10	150	50	4	125	12,5	1,5	.....	.....
T 23 R Solex	32 BIC	22	110	190 n° 10	150	50	4	125	12,5	1,5	Filtre MIOM	BTT 613 n° 17476		
32 U, 32 S	35 RVTG	26	135	240	.....	60	2,5	165	69	2,5	50	50	
45 U, 45 S, 45 UA	40 RVTG	28	160	240	.....	60	4	200	65	2,5	.....	.....
	40 RVAFG	29	160	230	.....	60	5,5	170	65	2,5	.....	.....
55 UC 1, 55 U, 55 UA	40 RVAFG	29	155	230	.....	60	5,5	170	65	2,5	.....	.....
	40 RVAFG	29	155	240	.....	60	5,5	170	65	2,5	.....	.....
46 CD-UC 2		Taux compression 6,1. Avec filtre Técalémit BTT 9989. Avec filtre Técalémit BTT 598. Taux compression 6,25. Taux compression 7.
46 CDU 4x4 TT	40 RVADP	32	165	510	170	70	5,5	170	21	2,5	70	65		
H, HZ	32 RBI	21	120	260	100	50	5,5	130	11	1,5	.....	.....
AU	22 ZACI	16,5	65	210	150	40	Trou calibré	120	11	1,2	.....	.....
AZU	26 BCI	17	95	155	180	40								
AZU	26 BCI	15,5	100	190	100	42	.....	90	5,7	1,2	.....	.....

EMBRAYAGE

RESSORTS - RÉGLAGE DES LINGUETS

Cotes de réglage des linguets : les cotes doivent se mesurer sur un organe en position « embrayé » (done 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'enrou- lement	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 ⁺³ ₋₁	.....	.....	10	Ne fournissons plus.
C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP, C 4 G MFP.	89.034	9	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	47,7	21	9,3	
C 6 F, C 6 G MFP, 10	89.034	9	56/58	27	3,8	8 ½ 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 ½ T	D	40	52 ±2	47,7	21	9,2	
15, C 6 I (1.800 kg), C 6 GI (2 tonnes), T 29	89.034	12	56/58	27	3,8	8 ½ 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	27,40 ⁰ _{-0,3}	4,2	5 U	D	35,5	47 ⁺³ ₀	28,3	11,5	10,5	Embrayage à 6 ressorts.
11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B, 11 C, 11 D	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 bidisque. G	491.053	6	44	25,8	4	5 ¼ U	G	29,5	68 ±2	42,1	16,1	7,5	
15 Six bidisque. D	495.057	6	44	25,8	4	5 ¼ U	G	29,5	68 ±2	44,1	16,1	7,5	
15 Six monodisque, 15 Six H	493.074	9	50,2	26,3	4	6 U	D	33,2	68 ⁺⁴ ₀	45,2	17,8	9,3	Ressorts peints orange.
32 U (6 linguets)	89.034	12	56/58	27	3,8	8 ½ T	D	40	52 ±2	39	20	10	
45 U { 1 ^{re} disposition : 6 linguets tôle	490.600	12	62	30 ±0,2	3,8	8 ½ T	G	40	46 ±2	35,8	17,8	8,6	
TT { 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	
55 TT { 3 ^e disposition : 3 linguets acier	491.116	9	58,6	27	4	.....	.....	39,67	59 ^{+4,5} ₀	42	8,5	8,6	
H, HZ	{ H 312-2	6	46,7	25,9	3,8	5,5 U	.....	29,7	64 ^{+4,5} ₀	45,5 ^{+1,5} ₀	18,8	9,3	{ Ressorts peints en vert. Ressorts peints en bleu. Ressorts peints en gris.
	{ H 312-2a	3	33,8	24 ±0,15	3	4,5 U	.....	21	25 ⁺³ ₀				
	{ H 312-2b	9	50	24 ±0,15	3	4,5 U	.....	33,2	55 ⁺⁴ ₀				
A, AU	A 312-2	6	34,8	18,25	2,8	6 U	D et G	25	27 ^{+2,5} ₀	32 ^{+1,5} ₀	12	7,4	Ressorts peints en rose.
AZ, AZU	A 312-2a	6	37,2	18,25	2,5	7 U	.....	25	18 ^{+2,5} ₀	33 ^{+1,5} ₀	12	7,4	Depuis 52 { 3. rose. 3. orange.
DS 19	{ D 312-2	6	46	25	3,5	6	D	{ 29,7	64 ^{+4,5} ₀	37 ^{+1,5} ₀	17,8	9	Ressorts peints en vert.
	{ D 312-2a	3	48,5	25	3,5	6,5	D	{ 29,7	52 ^{+4,5} ₀				Ressorts peints en blanc.
								{ 26,5	à bloc				

* 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 vitesses 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 3 ^e pour traction avant)				
	Avant	Synchro- nisées	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	Marche Arrière	1	2	3	4	M.A.R.
C, C 3	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, B 2, B 12, B 14, B 15, AC 4.... } C 6	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
C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP.... } C 6 F, C 6 G, C 6 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
C 4 F Montagne, C 6 I 1.800 kg } et 2 tonnes	4	0	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{41} = 0,153$	$\frac{16}{41} \times \frac{24}{34} = 0,275$	$\frac{16}{41} \times \frac{34}{23} = 0,576$	1	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,127$	0,153	0,275	0,576	1	0,127
C 4 GI 1.200 kg, C 6 GI 1.800 kg } et 2 tonnes, C 6 GT	4	0	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{41} = 0,153$	$\frac{16}{41} \times \frac{24}{33} = 0,284$	$\frac{16}{41} \times \frac{33}{24} = 0,536$	1	$\frac{16}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,127$	0,153	0,284	0,536	1	0,127
8, 10, 10 AL, 7 UA, 7 UB, 11 UA, } 11 UB, 8 U 5, 10 U 8, 500 Di... }	3	2	$\frac{16}{28} \times \frac{17}{30} = 0,324$	$\frac{16}{28} \times \frac{22}{24} = 0,523$	1	....	$\frac{16}{28} \times \frac{14}{18} \times \frac{18}{30} = 0,266$	0,324	0,523	1	....	0,266
15, 15 AL	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
10 U 12, 11 U 12, 23 U, 23 L, 23 R, } 23 Di, 850 Di, 29 U, 29 S (à billes) }	4	2	$\frac{18}{43} \times \frac{16}{41} = 0,163$	$\frac{18}{43} \times \frac{24}{33} = 0,304$	$\frac{18}{43} \times \frac{36}{29} = 0,519$	1	$\frac{18}{43} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,136$	0,163	0,304	0,519	1	0,136
29 U, 29 S, 32 U, 32 S, 32 Di (Timken)	4	2	$\frac{19}{42} \times \frac{16}{41} = 0,176$	$\frac{19}{42} \times \frac{24}{33} = 0,329$	$\frac{19}{42} \times \frac{36}{29} = 0,561$	1	$\frac{19}{42} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,147$	0,176	0,329	0,561	1	0,147
45 U, 45 S, 45 Di } 55 TT	4	2	$\frac{20}{41} \times \frac{16}{41} = 0,190$	$\frac{20}{41} \times \frac{24}{33} = 0,354$	$\frac{20}{41} \times \frac{34}{31} = 0,535$	1	$\frac{20}{41} \times \frac{16}{24} \times \frac{20}{41} = 0,158$	0,190	0,354	0,535	1	0,158
	4	2	$\frac{17}{36} \times \frac{15}{41} = 0,172$	$\frac{17}{36} \times \frac{24}{33} = 0,343$	$\frac{17}{36} \times \frac{30}{26} = 0,545$	1	$\frac{17}{36} \times \frac{15}{24} \times \frac{20}{41} = 0,144$	0,172	0,343	0,545	1	0,144
7 A, 11 AL, 11 A	3	2	$\frac{21}{38} \times \frac{26}{24} \times \frac{17}{33} = 0,310$	$\frac{17}{33} = 0,515$	$\frac{22}{28} = 0,785$	....	$\frac{21}{31} \times \frac{16}{26} \times \frac{26}{24} \times \frac{17}{33} = 0,230$	0,394	0,656	1	....	0,293
7 B, 7 C, 11 BL, 11 B, 11 C, 11 D....	3	2	$\frac{20}{39} \times \frac{26}{24} \times \frac{16}{34} = 0,261$	$\frac{16}{34} = 0,470$	$\frac{22}{28} = 0,785$	....	$\frac{20}{32} \times \frac{16}{26} \times \frac{26}{24} \times \frac{16}{34} = 0,196$	0,332	0,600	1	....	0,250
15 Six 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
7 TU, 11 TU	3	2	$\frac{16}{29} \times \frac{18}{30} \times \frac{20}{27} = 0,245$	$\frac{16}{29} \times \frac{23}{24} \times \frac{20}{27} = 0,391$	$\frac{20}{27} = 0,740$	....	$\frac{16}{29} \times \frac{18}{17} \times \frac{21}{30} \times \frac{20}{27} = 0,303$	0,338	0,528	1	....	0,405

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 3 ^e pour traction avant)				
	Avant	Synchr- nisées	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	Marche Arrière	1	2	3	4	M.A.R.
15 Six D, 15 Six H.....	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, AZ, AZU.....	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
DS 19.....	4	3	$\frac{11}{39} = 0,282$	$\frac{19}{34} = 0,560$	$\frac{22}{27} = 0,816$	$\frac{27}{23} = 1,175$		$\frac{25}{28} \times \frac{10}{34} = 0,235$	....	....	....	....	....
46 TT (boîte Fuller).....	5	....	$\frac{20}{43} \times \frac{12}{42} = 0,132$	$\frac{20}{43} \times \frac{18}{36} = 0,232$	$\frac{20}{43} \times \frac{29}{34} = 0,396$	$\frac{20}{43} \times \frac{38}{25} = 0,706$	1	$\frac{20}{43} \times \frac{14}{24} \times \frac{21}{42} = 0,135$	....	....	....	....	....

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	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tiple- cation	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 } C 6, C 6 F, C 6 G (familiale)..... }	9×46	0,195	400.138	30	40	10×43	0,232	403.173	9×43	0,209	400.073*	8×43	0,186	400.203	8×46	0,174	400.254*
C 6, C 6 E, C 6 F, C 6 G 1 ^{er} mod. (s. fam.)	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 ^e mod., C 6 MFP (sauf familiale).	9×43	0,209	400.213	35	40	.....	.....	.....	**	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
C 6 G 2 ^e mod., C 6 MFP (familiale) .	9×46	0,195	400.226*	35	40	.....	.....	.....	**	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 A, 10 A 2 ^e 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 ^e 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 G1, 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; 1 Écrou 400.029;
1 Entretoise 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 du pignon.

TYPE du véhicule	COUPLE DE SÉRIE			DIAMÈTRE DES PORTÉES DE ROULEMENTS SUR PIGNONS		AUTRES POSSIBILITÉS											
	Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Côté écrou	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tiple- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tiple- 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, 7 C (Roues Stop), 11 B familiale, 11C	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 s. famil.	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 Économique 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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
DS 19.....	9×35	0,257	D 344-01a	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
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	.....	.....
AZ	8×31	0,258	A 344-01b	20	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A	8×31	0,258	A 344-01a	20	25	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 (1.200 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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 TT, 46 TT.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
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 344-01a	35	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AU	7×31	0,226	AU344-01	20	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AZU	8×31	0,258	A 344-01b	20	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

* 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		CIRCONFÉRENCE 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 0 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 0 P	5	9×43	0,466	35,80	3.000	84	
C 4 MFP (septembre 32)	150×40		1,300	1,400	2,105	}	D	KS 0 P	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				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	}	D	H 0 P	9×46	0,435	38,20	3.000	79	
8 U 5	14×45		1,500	2,250	2,227				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	}	D	K 0 P	8×43	0,426	39,00	3.000	70	
10 U 8 (juillet 33)	15×45 | 16×45		1,750	3,250	2,323				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	14×50J	**1,500	2,250	2,378	D	6 81	6	8×47	0,404	41,00	3.000	73	
1.800 kg : C 6 1	30×5	32×6	3,500	5,500	2,607	D	TL 6 0	6	7×44	0,414	40,20	3.000	75	
	16×50	16×50J	3,500	3,500	2,485	D	6 87	6	7×44	0,395	42,00	3.000	71	
2 tonnes : C 6 G 1	17×50	17×50J	2,000	3,500	2,507	D	6 91	6	6×41	0,375	44,20	3.000	68	
29 U	18×50	18×50J	2,000	3,500	2,601	}	D	8 100	6×41	0,380	43,80	3.200	73	
29 S	18×50	18×50J	2,000	3,500	2,601				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 moteurs 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	types	nombre de tocs				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 + 507.244
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. 508.265 + 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. 508.265 + 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	
15 Six H	165 × 400	...	1,600	1,700	2,004	....	5-20 BM	5	8 × 31	0,518	31,10	3.800	122	4 × 16	A.381-3	A.381-1	+ 0,9	pignon Ø = 19, vis Ø = 30.7
A	125 × 400	...	1,100	1,100	1,862	D	3-30 BM	3	8 × 31	0,325	51,14	3.500	68	4 × 16	A.381-3a	A.381-1a	+ 0,9	pignon Ø = 20.7, vis Ø = 28.9
AZ	125 × 400	...	1,100	1,100	1,862	D	3-30 BM	3	8 × 31	0,325	44,87	3.500	78	....	....	....	....
DS-19 AV	165 × 400	}	1,700	1,400	2,009	....	écrou central	....	9 × 35	0,606	32,14	4.500	140	8 × 15	507.196	D 381-1	....
AR	155 × 400																	
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 × 45C	...	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	

* 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.

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

Véhicules équipés de moteurs 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	types	nombre de tocs				à tours moteur	km/h	Rap- port	numéros pièces détachées			Erreur %
			vis	Pignons														
UTILITAIRES (suite)																		
850 Di	16×45C	...	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	15×50C	J	2,250	3,000	2,444	D	6—87 W	6	8×47	0,416	40,00	3.000	75	5×11	506.347	506.351	+9,2	
23 Di jusqu'à septembre 1938.	15×50C	J	2,250	3,000	2,444	D	6—87 W	6	7×44	0,386	43,00	3.200	74	5×12	506.194	506.214	+7,1	
23 Di depuis septembre 1938.	15×50C	J	2,250	3,000	2,444	D	6—87 W	6	6×41	0,357	46,80	3.200	68	4×11	506.246	506.245	+1,6	
23 L	16×50C	J	2,750	3,250	2,485	D	6—87 W	6	8×47	0,423	39,50	3.000	76	5×11	506.347	506.351	+7,3	
23 R jusqu'à septembre 1946.	16×50C	J	2,500	3,250	2,485	D	6—87 W	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	650×20C	J	3	3,500	2,599	D	6—87 W	6	6×41	0,389	43,80	3.500	80	5×13	508.090	507.242	....
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 couple- compteur 4×11.
23 R	32×6	J	4,000	4,500	2,639	D	TL6×85	6	6×41	0,391	43,80	3.500	80	5×13	508.090	507.242	....
32 U	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	7×44	0,427	39,90	2.300	59	5×11	506.347	506.351	+6,5	
32 Di	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	7×44	0,427	39,90	2.500	64	5×11	506.347	506.351	+6,5	
32 S.	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	10×26	0,412	40,40	2.300	57	5×11	506.347	506.351	+4,9	
32 B-Di	170×20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	10×26 +13×20	0,412	40,40	2.500	62	5×11	506.347	506.351	+4,9	
45 U, 45 G, 55 TT	C×20	J	4,000	5,000	2,998	D	B10 124	10	6×41	0,438	....	....	....	....	....	....	....	} Quelques 45 U avec pneus Métalic A 20.
	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	
	B×20	J	4,750	5,750	2,927	D	B 10 124	10	6×41	0,428	....	....	....	....	....	....	....
45 Di, 55 Di, TT	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	
	C×20	J	4,000	5,000	2,998	D	B 10 124	10	6×41	0,438	....	....	....	....	....	....	....
45 S, 45 B, 45 GS	B×20	J	4,750	5,750	2,927	D	B 10 124	10	6×41	0,428	....	....	....	....	....	....	....
	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	-3,9	
46 CDUC ² -55 (car)	8,25+20X	J	4,750	5,750	2,844	D	B 10 124	10	6×41	0,416	....	....	....	....	....	....	....
46 CDU (4×4)	900×20XY	J	4,750	5,750	2,950	D	B 10 124	10	6×41	0,430	....	....	....	....	....	....	....
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	2,130	D	5—20	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.3813a	AU.301-1	+1,7	
AZ	135×400	...	1,100	1,200	1,879	D	3—30 BM	3	8×31	0,325	44,87	3.500	78	»	»	»	»	

* 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 au 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 vol- ture à vide en ° et '	CHASSE en ° et '	PARALLÉLISME		RAYON de braquage en m	CARROSSAGE pour vol- 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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 12	2,10	1 à 2	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 14, B 14 F, B 14 G	1,9	1 à 2	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AC 4, C 6	2,17	0,30 à 1	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
C 4 F, C 4 G, C 4 MFP, C 4 IX, C 6 F, C 6 G, C 6 MFP	1,30	0,30 à 1	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 A, 10 A, 15 A, premiers modèles	1,30	0,30 à 1	.....	2 à 4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 A, 10 AL, 10 A, 15 A	2,30	1,30 à 2	.....	2 à 4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 AL	2,30	2,30 à 3	.....	2 à 4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
C 6 G 1, 29 U, 29 S	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
32 U	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	8,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....
32 S, 32 B	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	10,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 CD-UC 2, 46 CD-UC 2 Di, 55 UC 1, 55 UC1 Di	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	8,600	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 U, 45 Di, 45 Di long, 45 G	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	9,200*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*8,600 m pour 45 court.
55 U, 55 UA	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 S, 45 B, 45 B-Di, 45 UA, 45 UA-Di	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	10,750	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 UDi, 55 UA-Di	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 CDU (4x4), 46 CDU-Di (4x4)	2	10	.....	0 à 5	9,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 UA, 7 UB, 500 Di	1,30	0,30 à 1	.....	3 à 6	8,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 UA, 11 UB, 11 U 12, 850 Di	1,30	0,30 à 1	.....	3 à 6	8,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 U, 23 Di	2	0,30 à 1	.....	3 à 6	8,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 L, 23 R	2	0,30 à 1	.....	3 à 6	8,250	.....	.....	.....	.....	.....	.....
H	1±0,30	0 ⁺¹ ₋₀	0 à 2	.....	6,000	.....	.....	.....	.....	332 ⁺⁵ ₀	434 ⁺⁵ ₀	} Année 1949.
HZ	1±0,30	0 ⁺¹ ₋₀	0 à 2	.....	6,000	.....	.....	.....	.....	318±5	420 ⁺¹⁰ ₀	
7 TU, 11 TU, TUB	1±0,30	0±0,15	0 à 2	.....	6,400	.....	0,5	320 ⁺¹⁰ ₀	.....	.....	.....
7 A, 7 B, 7 C, 7 S	1±0,30	1,30±0,15	0 à 2	.....	6,600	.....	0 à 1	285 ⁺⁵ ₀	275 ⁺¹⁰ ₀	267 ⁺⁵ ₀	257 ⁺¹⁰ ₀	
11 AL, 11 BL, 11 AM	1±0,30	1,45±0,15	0 à 2	.....	6,600	1,30±0,30	0 à 1	295 ⁺⁵ ₀	285 ⁺¹⁰ ₀	275 ⁺⁵ ₀	264 ⁺¹⁰ ₀	
11 A, 11 B (5-6 places)	1±0,30	1,45±0,15	0 à 2	.....	6,900	1±0,30	0 à 1	295 ⁺⁵ ₀	295 ⁺¹⁰ ₀	275 ⁺⁵ ₀	274 ⁺¹⁰ ₀	
11 B (7 à 9 places), 11 C	1±0,30	1,30±0,15	0 à 2	.....	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 2	.....	6,900	1±0,30	0 à 1	.....	.....	275 ⁺⁵ ₀	295 ^{+11,5} ₀	
15-Six (7 à 9 places)	1,30	0±0,15	0 à 2	.....	7,200	1±0,30	0 à 1	.....	.....	275 ⁺⁵ ₀	315 ^{+11,5} ₋₅	
15-Six H	0 à 0,35	1±0,15	0 à 2	.....	6,900	1±0,30	0 à 2	.....	.....	251±5	277±5	
DS 19	0,15	1,30	.....	1 à 3	5,500	0 à 0,15	0 à 2	.....	.....	228±10	332±10	
A	1±0,30	0,15	4 à 5	.....	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0 à 8	.....	.....	298 ⁺⁵ ₀	385 ⁺⁶ ₀	} Année 1949.
AU	1,30	15	4 à 5	.....	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0 à 8	.....	.....	298 ⁺⁵ ₀	435 ⁺⁶ ₀	
AZ	1,30	15	1 à 3	.....	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0 à 8	.....	.....	293±2,5	393±2,5	} Année 1955.
AZU	1,30	15	1 à 3	.....	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0 à 8	.....	.....	293±2,5	418±2,5	
AZ	1,30	15	1 à 3	.....	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0 à 8	.....	.....	298 ⁺² ₀	388 ⁺² ₀	} Année 1956.
AZU	1,30	15	1 à 3	.....	5,250	0,30 ^{+0,30} ₀	0 à 8	.....	.....	298 ⁺² ₀	438 ⁺² 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	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 ¼	1	1/19	1/16	AR	0,800	
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 BL (Performance) ..	H	10 et 12	10	5	1	1 ¼	1	1/19	1/16	AR	0,800	12'' sorti en mars 1946.
11 B	H	12	12 et 10	5	1	1 ¼	1	1/19	1/16	AR	0,800	
11 C	H	12	12 et 10	5	1	1 ¼	1	1/19	1/16	AR	0,800	
15 Six, 15 Six H	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 ¼	1	1/20 1/25	1/16	AR	0,850	
DS-19	H	disque ∅=294	10''	AV=8 AR=5	.....	2 cyl. ∅=38	18 mm	.....	1/53	AV	....
7 TU (TUB)	H	12	12	5	1	1 ¼	1	1/38	1/30	AR	0,850	
11 TU (TAMH)	H	12	12	5	1	1 ¼	¾	1/38	1/30	AR	0,850	
H, HZ	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 ¼	¾	1/8 1/3	1/18	AR	0,850	
7 UA, 7 UB	M	10	10	*	.....	.....	.....	1/23	1/27	4 roues	....	* { 4,5 voie de 1 m 34 5 voie de 1 m 44
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 ½	1 ¾	1 ¾	1/17	1/120	AR	1,100	
32 U	M	14	16	AV 5 AR 6,5	.....	.....	.....	1/35	1/70	4 roues	....
55 TT sauf car, 55 Di-TT sauf car, 45 U, 45 UA, 45 U-Di, 45 UA-Di, 45 B, 45 B-Di	H+Servo	16	16	6,5	{ 1 pompe Duplex } { 1 ¼ × 1 ½ 40D }	1 ¾	1 cyl. dble 1 ¾	1/43	1/30	Transmission	1,300	Sur Di : pompe et réservoir de vide.
A, AU, AZ, AZU	H	200 mm	180 mm	5	7/8	1	19 mm	1/8 1/4,5	1/18	AV	0,500	
46 CD-UC 2	H+Servo	16	16	6,5	Maître-cylindre en tandem 1 ¾	1 ¾	1 cyl. dble 1 ¾	1/43	1/57	Transmission	1,614	
55 P-UA (car)	H+Servo	16	16	6,5	Maître-cylindre AV AR 1 ½ 1 ¾	1 ¾	1 cyl. dble 1 ¾	1/43	1/57	Transmission	1,454	

* 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	A V A N T							A R R I È R E						OBSERVATIONS		
	Composition			Longueur	Lar- geur	Épais- seur totale	Flèche en charge	N° pièces détachées	Composition		Lon- gueur en m	Lar- geur	Épais- seur totale		Flèche en charge	N° pièces détachées
7 UA, 8 A, 10 AL	2 de 6	5 de 5	.....	.....	50	37	....	352.324	1 de 6	8 de 5	.....	50	46	.....	303.180	
7 UB	2 de 6	5 de 5	.....	380+420	50	37	17	352.324								
500 Di	1 de 7	3 de 6	2 de 5	380+420	50	35	12	353.749	3 de 7	6 de 6	1,320	50	57	40	353.428	
11 UB 850 Di	3 de 6	4 de 5	.....	380+420	50	38	12	353.680*								*Ne fournissons plus.
11 U 12	1 de 6	9 de 5	.....	400+480	50	51	10	329.340	10 de 7	.....	1,420	60	70	40	353.230	
23 U, 23 LU, 23 Di	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400+480	50	51	10	353.750	11 de 7	.....	1,400	70	77	34,5	352.584	
23 R	1 de 6	9 de 5	.....	400+480	50	51	10	329.340								
32 U, 32 Di (court et long)	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400+480	50	51	10	353.750	3 de 9	7 de 8	1,420	70	83	contr. flèche 20	353.371	
32 S, 32 B, 32 B-Di surbaissé.	2 de 7	7 de 6	.....	400+480	50	56	20	353.360	1 de 9	.....	1,420	70	99	contr. flèche 16 à 20	355.018	Premiers châssis avec 10 lames de 9 à l'arrière.
45 U, 45 Di (court et long)	3 de 7	de 6,5	4 de 6	400+480	50	64,5	20	355.01501	12 de 9	.....	1,400	70	108	0 à	353.165	
45 S, 45 B, 45 B-Di surbaissé.	2 de 7	37 de 6	.....	400+480	50	56	20	353.360	1 de 9	11 de 8	1,400	70	97	contr. flèche 34	352.450	
45 UA, 45 UA-Di	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	
7 TU (TUB)	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	
11 TU (TAMH)	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	contr. flèche	353.811	
	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470+530	70	80	15 à 20	355.064	6 de 9	6 de 8	1,415	90	102	.....	354.312	Ressort principal. Ressort auxiliaire non vendu séparément.
									6 de 6	.....	.....	90	36	.....	
									6 de 9	.....	1,140	50	54	AV. 30 AR. 30	357.050	
									1 de 9 + une lame compensatrice	3 de 7 +2 de 6	1,170	50	51	AV. 45 AR. 30	354.470	

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	A V A N T						A R R I È R E						OBSERVATIONS	
	Composition		Longueur	Lar- geur	Épais- seur totale	Flèche en charge	N° pièces détachées	Composition		Lon- gueur en m	Lar- geur	Épais- seur totale		Flèche en charge	N° pièces détachées
A-AU	Ressorts à boudin		185	∅ du fil=14,4		A-431-1	Ressorts à boudin		170	∅ 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.
AZ, AZU	Ressorts à boudin		231	∅ du fil=14		A-431-1a	Ressorts à boudin		224	∅ du fil=14			A-431-2 a	
	Butée caoutchouc		30×75			A-435-76	Butées caoutchouc		30×75				A-435-76	Décembre 54, mai 55.
AZ, AZU	Ressorts à boudin		185	∅ du fil=14,4		A-431-1	Ressorts à boudin		170	∅ du fil=15,2			A-431-2	Juin 55.
	Butées caoutchouc		75			A-431-1b	Butées caoutchouc		75				A-435-1 b	
45 UA.....	Février 53						13 de 9		1,400	90	117		353.285	Ressort principal.
	Avril 53						6 de 6		1,000	90	36			Ressort auxiliaire.
45 UA.....	Avril 53						13 de 9		1,415	90	117		358.602	Ressort principal.
	Septembre 53.....						6 de 9		1,000	90	36			Ressort auxiliaire.
55 TT	2 de 8	5 de 7	5 de 6	470+530	70	81	15 à 20	358.632						
55 TT	Septembre 53.....						2 de 10	12 de 9	1,415	90	128		358.646	G Ressort principal.
	Juin 54.....						4 de 9		1,000	90	36		358.647	D Ressort auxiliaire.
55 TT	Juin 54.....						2 de 10	12 de 9	1,415	90	138		358.686	G Ressort principal.
	Mars 55						5 de 9		1,000	90	45		358.687	D Ressort auxiliaire.
55 (car) Mars 55							2 de 10	12 de 9	1,400	90	128		358.774	G Ressort principal.
							5 de 9		1,000	90	45		358.775	D Ressort auxiliaire.
55 TT sauf car							15 de 10		1,415	90	150		358.699	G
46 TT													358.700	D

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	LON- GUEUR totale	DIAMÈTRE du corps	CANNELURES		OBSERVATIONS
				Lon- gueur	Dia- mètre	
ESSIEU AVANT						
8 A, 10 AL (RI) ..	353.102	509	26	40	36	
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	Suspension améliorée à partir de septembre 1937.
11 B, 11 C	427.011	600	25	28	31,9	
15 Six	354.074	766	25,8	40-52	31,9	
15 Six H	358.614	1.250	25	40-52	31,9	
7 TU, 11 TU	357.010	616,5	32,8	46,6	37	
H, HZ 1 ^{er} mont.	H 432 l 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 lc 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. Interchangeables avec 421.322 3/4. Voir note technique 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	Essieu cruciforme. Sus- pension améliorée à par- tir de septembre 1937.
7 C, 11 BL	421.322	575	23,9	27	31,9	
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 2 b	1.2	19,6	14,5	24	

AMORTISSEURS SPICER

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°	Re- père	N°	Re- père			
7C, 11BL, 11B, 11C	AV.	353.934*	E	354.396	O	271±2,5	140±5	
7UA, 7UB, 11 UA/ 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.							
7 UA, 7 UB	AR.	353.935*	F	354.397	P	321±2,5	160±5	
15 Six et 15 Six H.	AV.							
15 Six H	AR.	354.356*	L	354.399	R	321±2,5	160±5	
15 Six berline, conduite 5 places	AR.							
15 Six familiale 7 places	AR.	D-436-06a	..	354.401	T	321±2,5	160±5	
H, HZ	AV.							
DS-19	AR.	D-436-06e	Y	H 436-03 H 436-04 a H 436-02	Y Z X	273,9 381 330,5	140±5 160±5 160±5	
	AV.							

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

AMORTISSEURS SPICER PO

TYPE du véhicule	AV.	AR.
11 BL, 11 B	Série	354.398
11 familiale	Série	354.397
15 Six	Série	361.088
15 familiale	Série	354.401

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 GAS-OIL			POIDS EN kg				OBSERVATIONS	
	Huile					Eau	Essence		SEV	Guiot	AC	Moteur	Boîte de vitesses	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, C 3	3,4	.....	0,560	.....	.....	8	18	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 2	4	.....	.....	.....	.....	25	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 12	4	.....	.....	.....	.....	8	.....	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B 14	4	.....	.....	.....	.....	8	30/34	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AC 4, AC 4 F	5	.....	.....	.....	.....	9	34/38	Ch	.....	.....	.....	165	26,5	.....	.....
C 4 G, C 4 MFP, C 4 IX 500 kg.	5	.....	.....	.....	.....	11,2	37	Ch	.....	.....	.....	170	26,5	.....	91
C 4 1.200 kg	5	.....	.....	.....	.....	12,8	37	Ch	.....	.....	.....	170	.....	.....	.....
C 6	7,5	.....	.....	.....	.....	13	55	Ex 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
C 6 E	7,5	.....	.....	.....	.....	14,850	55	Ex 10	.....	.....	.....	.....	26,5	.....	.....
C 6 F	7,5	.....	.....	.....	.....	13	55	Ex 12	.....	.....	.....	.....	26,5	.....	.....
C 6 G, C 6 MFP	7,5	.....	.....	.....	.....	14,500	67	Ex 12	.....	.....	.....	.....	26,5	.....	.....
C 6 G 1	7,5	.....	.....	.....	.....	18	58/70	Ex 12	.....	.....	.....	220	.....	.....	.....
8, 8 U 5	5	.....	1,500	1,800	.....	9,500	39	Ch P	SEV	D et E	AC	165	24	47	.....
10 A, 10 B, 10 U 8, 10 U 12	5	.....	1,500	1,600	.....	11,800	45	P	SEV	D et E	AC	170	24	66,5	.....
10 AL	5	.....	1,500	1,800	.....	11,800	41	P	SEV	D et E	AC	170	24	47	.....
15 A, 15 B	7	.....	1,500	1,600	.....	17	76	P	SEV	D et E	AC	.....	24	66,5	.....
15 AL	7	.....	1,500	1,500	.....	16	64	P	SEV	D et E	AC	.....	24	66,5	89
T 29 court et long	7,5	.....	2,200	1,500	1,200	17,800	55	P	SEV	D et E	AC	220	60	127	.....
T 29 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 GAS-OIL			POIDS EN kg				OBSERVATIONS	
	Huile										SEV	Guiot	AC	Moteur	Boîte de vitesses	Essieu avant	Essieu arrière		
	Moteur				Boîte de vitesses	Pont arrière	Mono- coup	Eau	Lock- heed	Essence ou gas-oil									
	Après vidange	Après démontage	Long. totale jauge	Entre min. et max.						Résér- voir	Alli- men- tation	Type	Type	Type					
7 A, 7 B	5/5,5	5/5,5	*	....	2	....	....	7,5	0,800	45	P	4BF-4	K	...	128	40	93	....	} Carter aluminium D. } Jauge flexible L=505. } Jauge flexible depuis } 1951 longueur=505. } Mini-maxi=1,7501.
7 C, 11 AL, 11 BL	4	4/4,5	{ 475 } { 285 }	1	2	....	....	7,5	0,800	45	P	4 BT	K	...	157	41	92	55	
11 A, 11 B, 11 C, 11 D.....	4	4/4,5	{ 475 } { 285 }	1	2	....	....	8	0,800	50	P	4 BT	K	...	157	41	94	57	} Jauge flexible depuis } 1953 longueur=445.
15 Six G	7	7	....	2,2	3,5	....	....	12	0,850	70	P	4 BT	K	...	221	73	109	65	
15 Six D, 15 Six H	7	7	....	2,5	2,75	....	....	12	0,850	70	P	4 BT	K	...	221	73	109	65	} Suspension 15 Six H } capacité huile=2,100l
DS-19.....	4	4/4,5	475	1	2,5	antigel 11 avec	5,8 à 6	65	P	H	...	142	56,5	17,8	20,6		Poids des ½ essieux AV. et AR.
A, AZ	2	2,2	....	0,5	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	4BF-4BT	K	AC	146	....	....	....
11 TU (TUB, TAMH, TUC).	4	4	....	....	3,5	....	....	10,5	0,850	45	P	4BF-4BT	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	285	1	2,5	....	....	9,5	0,850	60	P	4 BT	K	...	154	69	154	69	
23 RU	4	4/4,5	{ 475 } { 285 }	1	2,5	2,500	1	9,5	1,100	50	P	4 BT	K	...	154	69	100	167	
T 23.....	4	4/4,5	475	1	2,5	2,500	....	9,5	1,100	70	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 h ^r 209.
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 h ^r 209.
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 h ^r 209 } et nouvelle pompe à } huile. } Carter réduit h ^r 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	

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

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 GAS-OIL			POIDS EN kg				OBSERVATIONS
	Hulle							Eau	Lock- heed	Essence		SEV	Guiot	AC	Moteur	Boîte de vitesses	Essieu avant	Essieu arrière	
	Moteur				Boîte de vitesses	Pont arrière	Mono- coup			Réser- voir	Ali- men- tation	Type	Type	Type					
	Après vidange	Après démontage	Long. totale jauge	Entre min. et max.				Type	Type			Type							
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 h ^r 209.
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 h ^r 209.
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 h ^r 209 et nouvelle pompe à huile. Carter réduit h ^r 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	
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	
55 UC 1, 55 U, 55 UA	11	15	600	4	2,5	2	sans	23	1,300	100	P	4 BU	K	...	505	64	209,5	402	*Réservoir sur le côté.
45 S (surbaissé)	Voir 45 U court et long			....	2,5	4	1,2	23	1,300	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	....	
45 U-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.	
55 UC1-Di, 55 UDi, 55 UA-Di.	14,5	16	600	4	2,5	2	....	28	1,300	100	P	P.M.	...	629	64	209	403		
46 CD-UC 2.....	11	15	600	4	5,5	2	....	23	1,614	100	P	4 BU | K	...	505	75	209	402		
46 CD-UC 2-Di	14,5	16	600	4	5,5	2	....	28	1,614	100	P	P.M.	...	619	75	209	403		
46 CD-U (4x4).....	11	15	600	4	5,5	2	....	23	1,300	150	P	4 BU | K	...	505	75	....	402		
46 CD-U-Di (4x4)	14,5	16	600	4	5,5	2	....	28	1,300	150	P	P.M.	...	619	75	....	413		
AU, AZU.....	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	{ écrous de 12 : 7 à 8 } { écrous 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.
11 D	2 à 3	5 et 6 côté culbuteur	7 à 8	5	6	Avant	30 à 35	
15 Six	2 à 3	5,5	11 à 12	3,5 à 4	7 à 8	Avant	28 à 30	
15 Six H	2 à 3	5,5	11 à 12	3,5 à 4	7 à 8	Avant	28 à 30	
DS-19	2 à 3	6*	7,5 à 8,5	5	6	Avant	40	*Serrage à froid.
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, T 23	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	
55 UC 1, 55 U, 55 UA	5	8	10 à 12	7 à 8	12 à 14	Arrière	40 à 50	
45 U, 45 G								
46 CD-UC 2								
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	
55 UC 1-Di, 55 U-Di, 55 UA-Di	4,5	7	15	4,5	12 à 14	Arrière	40 à 50	
45 Di, 45 U-Di, 45 UA-Di								
46 CD-UC 2-Di								
45 B-Di								
A, AU, AZ, AZU .....	.....	2,5*	.....	.....	4 à 5	Avant	15 à 20	*Serrage à froid.

Imprimerie des Usines CITROËN

JANVIER 1957

