

CITROËN

MEMENTO TECHNIQUE



N° 425

ÉDITION 1959

Mis à disposition par ²⁴ www.citroen-rosalie.fr

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
	Bougies de réchauffage (Types)	9
	Boîtes de vitesses (Caractéristiques)	12
	Boîtes de vitesses (Poids et capacité)	19
	Boulons de bielle (Couples de serrage)	20
	Busés 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

	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
	Cylindres totales	4
	Cylindres unitaires	5
D	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		
	Encombrements des batteries d'accumulateurs.....	9 A-B		Maîtres-cylindres (Diamètres).....	16
	Épaisseurs des disques d'embrayage.....	11		Mètres parcourus par tour moteur.....	14
	Équipements Diesel.....	9 C		Moteurs (Caractéristiques).....	4
	Équipements électriques.....	9		Moteurs (Poids et capacités en huile).....	19
	Erreurs des compteurs de vitesses.....	14		Moteurs (Vitesses à 1 km.h).....	14
	Essence (Capacités des réservoirs).....	19	N		
	Essieux (Caractéristiques).....	15		Niveaux d'huile.....	19
	Essieux (Poids).....	19		Nombre de cylindres des moteurs.....	4
F				Nombre de lames des ressorts de suspension.....	17
	Flèches des ressorts (En charge).....	17		Nombre de places (Tourisme).....	3
	Flotteurs de carburateurs.....	10		Nombre de portées du vilebrequin.....	4
	Formes des pistons.....	5		Nombre de tours moteur à 1 km/h.....	14
	Freins.....	16		Nombre de vitesses.....	12
G				Numéros des châssis.....	2
	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				Numéros Pièces détachées des soupapes.....	6
	Hauteurs des culasses.....	5	O		
	Hauteurs sous coque.....	15		Ordres d'allumage.....	9 A-B
	Hauteurs des véhicules.....	3		Organes (Poids et capacités).....	19
	Huile (Capacités des organes).....	19	P		
I				Parallélisme.....	15
	Injecteurs (types et réglages).....	9 C		Pignons de boîtes de vitesses.....	12
J				Pignons de compteurs.....	14
	Jauges d'huile.....	19		Pignons de couples coniques.....	13-14
	Jeux aux soupapes.....	8		Pistons (Formes).....	5
	Joints de culasses (Volumes).....	5		Pneus.....	14

TABLE DES MATIÈRES (suite)

ORDRE ALPHABÉTIQUE

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

Modèles C 4 et C 6 (tourisme et utilitaires)

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

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Modèles 8 - 10 - 15 (tourisme et utilitaires)

TYPE	1932		1933		1934		1935		1936		1937		1938	
	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à
8 A Tourisme	800.000		807.000		828.000									
8 B Tourisme					850.001		850.125							
8 U 5 - 500 kg			880.000		882.000		883.300		883.500					
10 A Tourisme	250.000		253.500		267.000		275.504							
10 B Tourisme					420.000		424.100		425.900					
10 AL Tourisme	290.000		291.200		298.200		300.082							
10 BL Tourisme					460.000		461.313							
10 U 8 - 800 kg			160.000		162.500		164.500		164.700					
10 U 12 - 1200 kg			185.000		187.000		190.000							
15 A Tourisme	650.000		651.000		653.500		654.000		654.469					
15 B Tourisme					660.021		660.820							
15 AL Tourisme	670.000		670.500		672.300									
15 BL Tourisme					675.000		675.226							
29 U 2 tonnes			720.000											
29 S 2 tonnes			700.000		700.150		701.000							

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Tourisme (moteurs à soupapes en tête)

TYPE	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996	
	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
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				456.800		456.800		456.800		456.800	
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

Mis à disposition par Citroën 21

Citroën-rosalie.fr

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		677.501		.....	
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		444.612		.....	
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		125.372		125.477	
2 CV AZ .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		150.001		156.750		222.900		321.315		424.015		478.000	
2 CV AZ *** .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		1.000.001		1.061.831	
2 CV AZ *** .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		2.000.001		2.004.484	
11 BC .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		300.001		301.000		304.940		307.180		307.861		.....	
11 BF .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		427.620		441.580		444.570		.....	
15 Six - H .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		726.001		727.680		729.101		.....		.....		.....	
DS - 19 .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		63		9.999		31.572		52.501	
ID - 19 - Normale ..	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		730.248	
ID - 19 - Luxe ....*	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		200.001		206.521		230.000	
ID - 19 - Confort .**	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		3.000.001		3.008.761	

* Quelques ID 19 Confort sont sorties dans cette série.

** Les ID 19 Luxe sortent dans la même série que les ID 19 Confort.

*** Ces voitures peuvent être avec petite lunette AR et avec ou sans porte de malle.

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VEHICULES

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				199.900													
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						

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Utilitaires et poids lourds (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
23/45	312.000	315.700	320.180	325.600	332.100	340.800	346.750	355.200	360.700	368.170	376.508	385.539	390.693	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23/35													6.000.527	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23/50													6.101.091	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 U	809.100	811.050	812.710	815.600	819.700	824.100	827.570	829.900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 UA			855.000	855.076	855.130	856.200	855.267	855.300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 U-Di	775.030	775.280	776.864	779.100	781.000	781.600	782.437	782.900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 UA-Di		850.152	850.229	850.452	850.600	850.715	850.867	851.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
H	1	1.000	1.440	4.300	8.100	13.700	21.200	30.550	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HZ			50.000	50.400	51.700	53.600	56.160	59.800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HY																										
2 CV AU					300.000	301.700	309.450	322.500	338.500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 CV AZU								450.001	452.650	475.395	497.950	527.541	561.256	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 U (3,60) (4 vi- tesses)								950.001	950.027	950.499	950.729	950.941	951.153	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 U (4,60) (4 vi- tesses)								910.001	910.900	914.500	916.513	918.493	919.999	7.075.053	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 UA-Di (5,33)								960.000	960.030	960.340	960.535	960.799	960.955	961.016	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 UC-Di								980.001	980.057	980.298	980.453	980.562	980.608	980.608	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 U-Di (4,60)								970.001	970.400	971.830	972.937	974.000	974.990	975.652	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 P UA-Di								990.001	990.040	990.300	990.546	990.780	992.052	992.052	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 CD-UC ³											955.001	955.030	955.111	955.208	955.271	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 DU-C ³ -Di											985.001	985.004	985.103	985.229	985.306	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 C-DU (4 x 4) (4,60)																										
46 DU-Di (4 x 4) (4,60)																										
46 C-DU (4 x 4) (3,60)																										
46 DU-Di (4 x 4) (3,60)																										
55 U (4,60) (5 vi- tesses)																	935.001	935.006	935.024	935.156	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 CD-PUA (5,33) PO																	962.001	962.009	962.052	962.080	962.116	.....	.....	.....	.....	.....
46 C-DU (5,33) PO																	952.001	952.120	952.223	952.461	952.687	.....	.....	.....	.....	.....
46 CD-PUA (4,60) PO																	922.001	922.297	923.253	924.932	926.178	.....	.....	.....	.....	.....

DATES APPROXIMATIVES DE SORTIE DES VÉHICULES

Utilitaires et poids lourds (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
55U (3,60) 5 vitesses.																		930.001	930.020	930.051	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 U (5,33)																		940.001	940.011	940.025	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 CD-PUA (5,33) .																		964.001	964.035	964.040	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 DPUA-Di																		993.001	993.089	993.159	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 UA-Di																			994.001	994.097	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 U (4,60) 5 vitesses																		901.001	901.958	{ 902.280 910.010 }	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 PUA (5,33).....																		963.001	963.014	963.019	.....	.....	.....	.....	.....	.....
47 Di (4,60).																					7.551.501	.....	.....	.....	.....	.....
47 Di (3,60).																					7.575.501	.....	.....	.....	.....	.....
47 Di (5,33).																			7.600.001	7.600.049	.....	.....	.....	.....	.....	.....
47 Di-P (5,33)																			7.625.001	7.625.037	.....	.....	.....	.....	.....	.....
47 Di-C³																			7.651.001	7.651.049	.....	.....	.....	.....	.....	.....
47 Di (4 × 4) (4,60).																			7.675.001	7.675.008	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 DU-Di (3,60) PO																	981.001	981.094	981.292	981.506	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 DU-Di (4,60) PO																	978.001	978.036	978.908	979.274	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46 DU-Di (5,33) PO																	991.001	991.036	991.120	991.204	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Mis à disposition par Citroën

www.citroen-rotalie.fr

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) DS 19	A, B 2, C 3 AC 4 7 B, 7 S, 32 U H, A (2 CV) DS 19	B 2, C 3 AC 4 7 B, 32 Di H, A (2 CV) DS 19	B 2, C 3 AC 4 23 Di H, A (2 CV) DS 19	B 2, C 3 AC 4, C 6 F 7 C, HZ A (2 CV) DS 19	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 H 	11 B H 	B 12 C 4 G 1 (800 kg) AZ (2 CV), 11 B HY 	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 G 1 (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, ID 19	B 15, B 15 G AZ (2 CV) C 4 G MFP 7 C, 11 B ID 19	B 15 G AZ (2 CV) AC 4 F 1 (1000 kg) 11 B, ID 19	23 U 11 B, AZ (2 CV)	23 U 23 LU 11 B AZ (2 CV)	B 14 10 A 23 LU 11 B AZ (2 CV)	B 14, B 14 F 10 A 11 B AZ (2 CV)	B 14 F 11 B AZ (2 CV)	B 14 F 11-UA 11 B AZ (2 CV)	B 14 F 10 AL 11 C 11 B AZ (2 CV)
300.000	B 14 F 11 BC AC 4 F AU (2 CV), 23 RU AZ (2 CV)	B 14 G AC 4 F, AU (2 CV) 23 RU AZ (2 CV)	B 14 G AC 4 F, AU (2 CV) 23 RU AZ (2 CV)	B 14 G AU (2 CV) 23 RU AZ (2 CV)	B 14 G 23 RU AZ (2 CV)	B 14 G 11 AL 23/45 11 BL AZ (2 CV)	B 14 G 11 AM 23/45 11 BL AZ (2 CV)	11 BL AZ (2 CV)	11 BL AZ (2 CV)	11 BL AZ (2 CV)
400.000	AC 4 F 11 B 11 BL, 11 BF AZ (2 CV)	AC 4 F 11 B 11 BL, 11 BF AZ (2 CV)	10 B 11 B 11 BL, 11 BF AZ (2 CV)	11 BL 11 BF, AZ (2 CV)	11 BL 11 BF, AZ (2 CV)	AZU (2 CV) 11 BL AZ (2 CV)	10 BL AZU (2 CV) 11 BL AZ (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)
500.000	C 6 G 11 BL AZU (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)	11 BL AZ (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)	C 6 G 1 (1800 kg) 11 BL AZU (2 CV)	11 BL AZU (2 CV)	C 6 G 1 (2 tonnes) 11 BL	C 6 G 1 (2 tonnes) 11 BL	11 BL
600.000	11 BL	11 BL	C 6 GT 11 BL	C 6 G MFP 11 BL	11 BL	15 A 11 BL	15 B 11 BL	15 AL	15-Six	15-Six
700.000	29 S 15-Six	 15-Six	29 U 15-Six, 15 Six H	ID 19 .....	..... .....	45 S 45 B-Di, 45 GS	 45 Di 45 G	45 U 45 Di 45 G	45 U 45 U-Di	45 U
800.000	8 A, 45 U	8 A, 45 U	8 A, 45 U	8 B	7 UA	45 UA, 45 UA-Di .....	..... .....	8 U 5, 7 UB	500 Di .....	.....
900.000	C 4 IX, 7 TU 55 U (4,60)	C 4 IX 55 U (4,60), 5 vit.	C 4 IX (500 kg) 46 CDU (4×4) 4,60 (4×4) 3,60 46 CDPUA (4,60) PO	C 4 VIII (500 kg) 35 U (4,60), 5 vit. 55 U (3,60), 5 vit.	55 U (5,33)	11 TU, 55 U 46 CD-UC* 46 CD-U (3,60) PO	55 PUA (5,33) 46 CDPUA (5,33) 46 CDPUA (5,33) PO	46 DUDI (4×4) (4,60) 46 DUDI (4×4) (3,60) 46 DU-Di (4,60) PO	55 UC-Di 55 DUC-Di (3,60) PO	55 PUADI PO 55 UADI 46 DUDI (5,33) PO

NUMÉROS DE CHASSIS

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

	0 à 99.999	100.000 à 199.999	200.000 à 299.999	300.000 à 399.999	400.000 à 499.999	500.000 à 599.999	600.000 à 699.999	700.000 à 799.999	800.000 à 899.999	900.000 à 999.999
1.000.000 } AZ (2 CV)										
2.000.000 } AZ (2 CV)										
3.000.000 } ID 19										
4.000.000 }										
5.000.000 }										
6.000.000 } 23/35	23/50									
7.000.000 } 55 U (4,60) 4 vit.						47 Di (4,60) 47 Di (3,60)	47 DiU (5,33) 47 Di-P 47 Di-C ² 47 Di (4×4)(4,60)			
8.000.000 }										
9.000.000 }										
10.000.000 }										

Mis à disposition par Citroën 24

www.citroen-rosalie.fr

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Propulsion Arrière (tourisme)

Les voies sont mesurées au sol.

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

TYPE de châssis	APPELLATION commerciale	SYMBOLE usine	CARROSSERIE	EMPAQUEMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS				NOMBRE de places	OBSERVATIONS	
					Avant en m	Arrière en m	Long- ueur en m	Lar- geur en m	Hau- teur 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	Pont Banjo, Ressorts longs.
C	5 Ch		Torpédo 2 places	2,250	1,180	1,180	3,200	1,400	1,550	410	263	280	543	720	2	
C3	5 Ch		Torpédo 3 places Trèfle	2,350	1,180	1,180	3,250	1,340	1,650	410	285	305	590	835	3	
B2	B2		Conduite intérieure	2,830	1,190	1,190	3,680	1,410	1,830	600	485	525	1.010	1.380	4	
B12	B12		Conduite intérieure 4 places	2,873	1,220	1,220							1.000	1.345	4	
B14	B14, B14 F, B14 G		Torpédo et conduite intérieure	2,873	1,230	1,230				710			1.150	1.470	4	
AC 4	C4, C4 III		Conduite intérieure normale	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,738	710	580	600	1.180	1.495	4	
AC4	C4, C4 III		Conduite intérieure longue	2,970	1,320	1,320	4,220	1,580	1,738				1.245	1.685	4	
AC4 F	C4 F		Conduite intérieure normale	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,738	710	600	635	1.235		5	
AC4 F	C4 F		Familiale longue	2,970	1,420	1,420	4,220	1,700	1,740	715	640	650	1.290		7	
C4 G	C4 G, C4 G MFP.		Conduite intérieure normale	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,740	740	600	635	1.200	1.510	5	
C4 G	C4 G, C4 G MFP.		Familiale large	2,980	1,420	1,420	4,300	1,700	1,740	745	640	650	1.290	1.600	7	
C4 IX	C4 IX		Berline	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,740	710	580	620	1.185	1.495	4	
C6	C6 normale		Berline ordinaire	2,950	1,320	1,320	4,200	1,580	1,750	780	600	655	1.275	1.585	4	
C6	C6 normale		Berline large	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750							Série B à roues AV indépendantes.
C6	C6 longue		Familiale ordinaire	3,120	1,320	1,320	4,370	1,580	1,750	780	605	720	1.340	1.780	6	
C6	C6 longue		Familiale large	3,120	1,390	1,390	4,370	1,650	1,750							
C6 E	C6 E		Berline normale	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750	810			1.325		5	
C6 E	C6 E		Familiale longue	3,120	1,390	1,390	4,370	1,650	1,750	830			1.380		7	
C6 F	C6 F		Berline normale	2,950	1,420	1,420	4,200	1,700	1,750	810			1.325		4	
C6 F	C6 F		Familiale longue	3,120	1,420	1,420	4,370	1,700	1,750	830			1.380		7	
C6 G	C6 G, C6 G MFP.		Berline normale	2,960	1,420	1,420	4,600	1,700	1,740	850	690	695	1.380	1.690	5	
C6 G	C6 G, C6 G MFP.		Familiale large	3,130	1,420	1,420	4,730	1,700	1,740	850	685	710	1.400	1.840	7	
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	
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 indiqué (carrosserie de série).

TYPE de châssis	APPELLATION commerciale	SYMBÔLE usine	CARROSSERIE	EMPATIMENT en m	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS			CHARGE utile moyenne en kg	OBSERVATIONS
					Avant en m	Arrière en m	Long- ueur en m	Lar- geur en m	Hau- teur en m	Châssis nu en kg	Car- rossé à vide en kg	Total en charge en kg		
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	1,482	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	1,494 J1,500	5,235	1,910	2,282	1,340	1,790	.....	1,800	Châssis court.
C 6 1 (2.000 kg)	C 6 2 tonnes .....	.....	Plateforme ridelle bâchée	4,250	1,420	1,516	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	1,560	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	1,560	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	1,540	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	1,640	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	1,640	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	1,700	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	Long- ueur en m	Lar- geur en m	Hau- teur 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; di- rection Gemmer ou cré- maillère. Essieu tubu- laire puis cruceforme.
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; di- rection Gemmer ou cré- maillère. Tambours AV et AR : 12". Essieu cruce- forme 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	Conduittelimousine	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	5 ou 2+500 kg	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	Conduittelimousine	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	Suspension Hydropneu.
A	2 CV	A	Berline.....	2,400	1,260	1,260	3,780	1,480	1,600	281	213	494	4	340	460	800	
AZ	2 CV	AZ	Berline.....	2,400	1,260	1,260	3,780	1,480	1,600	281	213	494	4	340	460	800	
DS	DS-19	DS	Berline.....	3,125	1,500	1,300	4,810	1,790	1,470	785	385	1.170	4	940	710	1.650	Freins à disque à l'AV
ID	ID-19 normale	DM	Berline.....	3,125	1,500	1,300	4,810	1,790	1,470	750	360	1.110	4	920	710	1.630	Tambour AR : 10".
ID	ID-19 Luxe	DM	Berline.....	3,125	1,500	1,300	4,810	1,790	1,470	754	366	1.120	4	920	710	1.630	

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			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		
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	5,780	1,980	2,765	1.365	965	1.350	2.315	1.230	3.370	4.500	2.280	
23 R	T 23 R Hydrovac ...	PUD 10	Plate-forme bâchée..	3,750	1,625	J1,540	5,780	1,980	2,765	1.365	965	1.350	2.315	....	....	4.500	....	Freins HYDROVAC.
			Châssis cabine ...	....	....	....	5,580	1,950	2,280	1.365	930	815	1.745	....	....	....	....	
23-50	T 23-50	PUD 11	Châssis cabine ...	3,750	1,625	J1,540	5,580	1,950	2,280	1.400	940	830	1.770	1.500	3.500	5.000	2.700	Freins HYDROVAC.
23-50	T 23-50 CDL	PUD 12	Châssis cabine ...	3,750	1,625	J1,540	5,565	1,950	....	....	990	790	1.780	1.500	3.500	5.000	....	Freins HYDROVAC.
23-35	T 23-35	PUD 13	Châssis cabine ...	3,750	1,625	J1,540	5,580	1,950	....	1.295	935	740	1.675	1.500	2.400	3.500	....	
			Plate-forme bâchée ..	....	....	....	5,780	1,980	2,765	....	970	1.275	2.245	1.500	2.400	3.500	....	
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	1.800	....	....	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	....	....	....	....	....	7.000	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	....	....	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 indiqué (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 (4,60)	P 38-11	Châssis-cabine ...	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	2,280	2,320	1,670	1,595	3,265					Bâche : 130 kg.
			Plateau bâché ...	....	....	....	....	....	3,130	....	1,750	2,335	4,085	2,275	7,025	9,300	5,000	
			Plateau-ridelle ...	....	....	....	....	....	2,280	....	1,745	2,260	4,005	2,275	7,025	9,300	5,000	
			Châssis-benne ...	....	....	....	....	....	2,280	....	1,890	2,340	4,230	2,000	7,300	9,300	5,000	
55 U	T 55 (5,33)	P 38-12 U	Châssis-cabine ...	5,330	1,800	J1,780	8,460	2,272	2,280	3,110	1,780	1,675	3,455	2,650	6,650	9,300	5,000	Semi-remorque.
46 CD-UC ^a	T 55 Tracteur	P 38-15C ^a	Châssis - cabine avec système accrochage	3,600	1,800	J1,780	5,297	2,272	2,280	....	1,800	1,850	3,650	2,000	6,900	....	....	
			— d° —	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8,500	17,400	10,000	
46 C-DU	T 46 (4,60) PO	P 38-17	Châssis-cabine ...	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	2,280	2,920	1,670	1,595	3,265	2,000	7,300	9,300	5,000	
46 C-DU	T 46 (3,60) PO	P 38-17C ^a	Châssis-cabine ...	3,600	1,800	J1,780	5,577	2,272	2,280	2,840	1,635	1,550	3,185	2,000	7,300	9,300	5,000	Poids total en charge : 8 t. En terrain accidenté. Sans treuil. Avec treuil. Avec remorque.
46 C-DU	T 46 (5,33) PO	P 38-18U	Châssis-cabine ...	5,330	1,800	J1,780	8,460	2,272	2,280	3,110	1,780	1,675	3,465	2,000	7,300	9,300	5,000	
46 C-DU 4x4	T 55 (4x4) (4,60) ...	P 38-19	Châssis-cabine ...	4,000	1,800	J1,780	7,017	2,272	2,600	3,690	2,280	1,755	4,035	2,740	7,200	10,000	....	
46 C-DU 4x4	T 55 (4x4) (3,60) ...	P 38-19C ^a	Châssis-cabine ...	3,600	1,800	J1,780	5,577	2,272	2,600	3,530	2,320	1,555	3,875	2,740	7,260	10,000	....	
46 4x4 A	T 46 (4x4) remorque	P 38-19	Châssis-cabine ...	4,600	1,780	J1,844	7,200	2,500		4,160	2,430	2,100	4,530	3,000	7,000	10,000		Sans treuil. Avec treuil. Avec remorque.
			— d° —	....	....	....	7,461	2,500	....	4,500	2,710	2,160	4,870	3,000	7,000	10,000	....	
			— d° —	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15,000	....	
46 4x4 B	T 46 (4x4) car	P 38-19	Châssis-cabine ...	4,600	1,780	J1,844	7,200	2,500	....	4,160	2,430	2,100	4,530	3,000	7,000	8,500	....	
55 PUA	T 55 car (5,33)	P 38-20	Châssis-car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,272		3,165	1,510	1,655	3,165	2,000	7,300	9,300		Volume utile : 7,3 m ³ .
46 CDP-UA	T 46 car PO	P 38-21	Châssis-car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,272	....	3,165	1,510	1,655	3,165	2,000	7,300	9,300	....	
55 PUA	T 55 car (4,60)	P 38-25	Châssis-car	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	....	2,850	1,410	1,440	2,850	2,000	7,300	9,300	....	
46 CD-PUA	T 55 car (4,60)	P 38-26	Châssis-car	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	....	2,850	1,410	1,440	2,850	2,000	7,300	9,300	....	
7 TU	TUB 850 kg TA	TUB	Fourgon	2,350	1,480	1,612	7,040	1,910	2,130				1,340			2,350	850	Volume utile : 7,3 m ³ .
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	
H	1,200 kg TA	H	Fourgon	2,500 A gauche 2,536 A droite	7,610	1,650	4,260	1,990	2,300	....	1,105	395	1,500	1,445	1,255	2,700	1,200	
HP	1,200 kg TA	HP	Cabine fermée ...	....	....	....	....	....	....	....	950	330	1,280	1,445	1,255	2,700	1,200	

** 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 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	SYMBÔLE usine	CARROSSERIE	EMPALEMENT 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	Long- ueur en m	Lar- geur en m	Hau- teur à vide en m		Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg	Avant en kg	Arrière en kg	Total en kg		
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 m³.
HPZ	850 kg TA.....	HPZ	Cabine fermée ...	....	....	....	....	....	....	....	940	315	1,295	1,310	990	2,300	850	
HY	1.500 kg TA.....	HY	Fourgon	A gauche 2,500 A droite 2,536	1,618	1,650	4,263	1,997	2,300	....	960	390	1,350	1,475	1,450	2,325	1,500	
HY	1.500 kg TA.....	HY	Cabine fermée ...	....	....	....	....	1,950	2,300	....	950	330	1,280	....	....	....	....	
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 m³. 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	

Mis à disposition par Citroën 21

www.citroen-rosselle.fr

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- ueur en m	Lar- ueur 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	Total 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	T 23 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	2,850	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 (3,60).....	DP 38-11 ¹	Châssis-cabine....	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,272	2,280	3.020	1.740	1.630	3.370	....	....	....	....	
			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 (4,60).....	DP 38-11	Châssis-cabine....	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	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.
46 DUC ² Di	T 55 tracteur.....	DP 38-11 ²	Tracteur avec sys- tème attelage..	3,600	1,800	J1,780	5,297	2,272	2,280	....	1.920	1.900	3.820	2.100	6.900	....	....	Avec attelage.
			— d° —	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8.500	17.400	10.000	Semi-remorque.
46 DU-Di	T 55 Di-U (4,60) PO.	DP 38-11	Châssis-cabine....	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	2,280	3.090	1.790	1.650	3.440	....	....	....	....	
46 DU-Di	T 55 Di-U (3,60) PO.	DP 38-11 ¹	Châssis-cabine....	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,272	2,280	3.020	1.740	1.630	3.370	....	....	....	....	
46 DU-Di	T 55 Di-U (5,33) PO.	DP 38-12 ²	Châssis-cabine....	5,330	1,800	J1,780	8,460	2,272	....	3.265	1.915	1.695	3.610	2.390	6.910	9.300	....	

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	EMPALEMENT 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- ueur en m	Lar- geur 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	Total en kg		
DIESEL (suite)																		
55 UA-Di	T 55 Di (5,33)	DP 38-12 ^a	Châssis-cabine...	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,287		3.160	1.560	1.600	3.160	2.770	6.530	9.300		Avec attelage. Semi-remorque.
46DU-Di (4x4) (4,60)	T 55 Di (4×4) (4,60).	DP 38-11 C ₁ (4x4)	Châssis-cabine...	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	....	3.860	2.400	1.805	4.205	3.300	7.800	10.000	....	
46DU-Di (4x4) (3,60)	T 55 Di (4×4) (3,60).	DP 38-11 C ₁ (4x4)	Châssis-cabine...	3,600	1,800	J1,780	5,577	2,272	....	3.700	2.440	1.605	4.045	3.300	7.800	10.000	....	
47 Di	T 47 Di-U (4,60) ...	DP 38-15	Châssis-cabine...	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	2,280	3.090	1.790	1.650	3.440	3.000	7.300	9.300	....	
47 Di	T 47 Di-U (3,60) ...	DP 38-15 ^a	Châssis-cabine...	3,600	1,800	J1,780	5,577	2,272	2,280	3.020	1.740	1.630	3.370	3.000	7.300	9.300	....	
47 Di	T 47 Di-U (5,33) ...	DP 38-18 ^a	Châssis-cabine...	5,330	1,800	J1,780	8,460	2,272	2,280	3.265	1.915	1.695	3.610	3.000	7.300	9.300	....	
47 Di-C ²	T 47 tracteur	DP 38-15 ^a	Tracteur avec sys- tème attelage . — d° —	3,600	1,800	J1,780	5,297	2,272	2,280	3.230	1.870	1.870	3.740	3.000	7.300	9.300	....	
47 Di (4x4) (4,60)	T 47 Di 4×4 (4,60) ..	DP 38-15 (4x4)	Châssis-cabine...	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	....	3.760	2.380	1.880	4.260	3.300	7.300	10.000	....	
47Di (4x4) (3,60)	T 47 Di 4×4 (3,60) ..	DP 38-15 C ₁ (4x4)	Châssis-cabine...	3,600	1,800	J1,780	5,577	2,272	....	3.670	2.280	1.890	4.170	3.300	7.300	10.000	....	
55 PUA-Di	T 55-Di car	DP 38-20	Châssis-car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,272	....	3.285	....	....	....	3.300	7.300	10.000	....	
46 DPUA-Di	T 55-Di car PO	DP 38-20	Châssis-car	5,330	1,800	J1,780	8,404	2,272	....	3.285	....	....	....	3.300	7.300	10.000	....	
46 DU-Di	T 55-Di 4×4 (4,60) ..	DP 38-19	Châssis-cabine ...	4,600	1,800	J1,780	7,027	2,272	2,600	3.860	2.400	1.805	4.205	2.860	7.140	10.000		En terrain accidenté. Poids total en charge 8 t.
46 DU-Di	T 55-Di 4×4 (3,60) ..	DP 38-19 ^a	Châssis-cabine ...	3,600	1,800	J1,780	5,580	2,272	2,600	3.700	2.440	1.605	4.045	2.860	7.140	10.000	....	
47 Di-P	T 47 Di car (5,33) ..	DP 38-21	Châssis-car	5,330	1,800	J1,780	8,460	2,272		3.145	1.545	1.600	3.145	3.300	7.300	9.300		
47 Di-P	T 47 Di car (4,60) ..	DP 38-26	Châssis-car	4,600	1,800	J1,780	7,017	2,272	....	29 70	1.470	1.500	....	3.300	7.300	9.300	....	
GAZOGENE																		
23 LU	T 23 Gazo	PUD 4	Plate-forme bâchée	3,750	1,625	J1,540		1,960	2,700							3.800	1.500 environ	Gazo : Imbert ou Brandt.
45 G	T 45 Gazo (3,5 t) ...	P 38-G	Plate-forme 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	PUIS- SANCE fiscale	MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUIS- SANCE 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	Quelques vilebrequins à por- tées de 32 à l'AV et 33 à l'AR.	
C, C 3	.....	5	4	55×90	0,856	2	33	35	24	11	2.100		
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.	Moteur fixe ou flottant. Moteur fixe. Moteur fixe ou flottant (MFP).
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.	
C 4 IX	.....	9	4	72×100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		
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.	
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	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 UA	.....	9	4	72×100	1,628	3	50	48	33/35	34	3.500		
11 UA	.....	11	4	78×100	1,911	3	50	48	33/35	42	3.500		

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	SYMBOLÉ 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	Di- 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		
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		
C 4 G 1 (1.200 kg) ...		10	10	4	75×100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		
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		
C 6 1 (1.800 kg)		12	14	6	72×100	2,442	4	52	48	35	42	3.000		
C 6 1 (2 tonnes)		12	14	6	72×100	2,442	4	52	48	35	42	3.000		
C 6 G 1 (2 tonnes) ...		13	15	6	75×100	2,650	4	55	48/50	33	50	3.000		
C 6 G 1 (2 tonnes) ...		13	15	6	75×100	2,650	4	55	48/50	33	50	3.000		
C 6 G T (Tracteur) ..		12	17	6	80×100	3,000	4	55	48/50	33	50	3.000		
S U 5 (500 kg 2 ^e stade) .	P 35	8	8	4	68×100	1,452	3	46	42	35	32	3.200		
10 U 8 (800 kg)	P 34	10	10	4	75×100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
10 U 12 (1.200 kg) ...	P 34	10	10	4	75×100	1,767	3	55	48	33	36	3.200		
29 U (2 tonnes MFP) .	P 36	13	15	6	75×100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		
29 S	P 36	13	15	6	75×100	2,650	4	55	48	33	53	3.200		

Sur banc d'essai de
pompes 1,5 kg/cm² à
1.000 tr/mn de la
pompe. Huile à 70° C.
Débit par trou calibré à
2,8 mm.

Moteur fixe ou flottant
(MFP).

Sur moteur 1 kg/cm²
mini. de 600 à 700 tr/mn
du moteur. Huile à
70° C.

Moteur fixe ou flottant
(MFP).

Moteur fixe.

Sur banc d'essai de
pompes 1,5 kg/cm² à
1.000 tr/mn de la
pompe. Huile à 70° C.
Débit par trou calibré à
2,8 mm.

Moteur fixe.

Sur moteur 1 kg/cm²
mini. de 600 à 700 tr/mn
du moteur. Huile à
70° C.

Moteur fixe.

Sur banc d'essai de
pompes 1,5 kg/cm² à
1.000 tr/mn de la
pompe. Huile à 70° C.
Débit par trou calibré à
2,8 mm.

Moteur flottant

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

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

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

TYPE de véhicule	PUISSANCE fiscale	MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE effective		RÉGLAGE de la pression d'huile	OBSERVATIONS
		Nombre de cylindres	Alésage et course	Cylindrée totale	Nombre de portées	Diamètre d'origine	Diamètre d'origine	Largeur initiale	Ch	À tours/ minute		
7 A	7	4	72×80	1,303	3	50	45	35	32	3.200		
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 {	11	4	78×100	1,911	3	50	48	33	56	3.800		
11 D	11	4	78×100	1,911	3	54	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		Pression huile 2,9 à 3,2 kg/cm² 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	4.000		Pression huile 2,5 à 2,8 kg/cm² à 3.500 tr/mn. Huile à 60-70° C.
DS-19	11	4	78×100	1,911	3	54	48	33	75	4.500		
ID-19 normale	11	4	78×100	1,911	3	54	48	33	62	4.000		
ID-19 luxe et confort ..	11	4	78×100	1,911	3	54	48	33	66	4.500		Pression huile 3,5 kg/cm² à 1.000 tr/mn de la pompe. 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 du 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			
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	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.		
23 LU (1.500, 1.800 kg)		9	11	4	78×100	1,911	3	50	48	35/33	42/48	3.500			
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			
32 S	P 39	15	17	4	94×110	3,053	5	64	56	39	48	2.500			
23 R, 23/35, 23/50, 23 CDL	PUD	11	9	4	78×100	1,911	3	54	48	33	50	3.800	Sur moteur : Huile à 70/80° C à 1,5 kg/cm ² à 500 tr/mn moteur.	2.500	Certains avec alé- sage 100.
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			
55 TT	P 38	17	17	6	94×110	4,580	7	64	56	39	73	2.500			
46 TT	P 38	20	20	6	100×110	5,181	7	64	56	39	90	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, HY	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	AY=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.		TAMH-Ambulance.
AZU	AZ	2	2	2	66×62	0,425	2	AY=43 AR=48	36	19	12	3.500			

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

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

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

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

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

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

TYPE de véhicule	SYMBOLE usine moteur	PUISSEANCE fiscale		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSEANCE 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			
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/cm² 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 réglés à 2.300 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 : 1.700 à 2 kg/cm². 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	} Sur moteur : 1.750 kg/cm². Huile à 70/80°C à 1.800 tr/mn du mo- teur. Pression prise à l'arrivée sur la culasse.	2.350	
45 U-Di - 45 UA-Di..	DP 38	12	12	6	94×110	4,580	7	74	64	37	70	2.200		2.300	
55 Di	DP 38	12	12	6	94×110	4,580	7	74	64	42	76	2.400		2.300	
47 Di	DP 38	14	14	6	100×110	5,183	7	74	64	42	85	2.300			
GAZOGÈNES															
23				4	78×100	1,911	3	50	48	35/33			} Sur banc d'essai : 2,5 kg/ cm² (Voir 7 et 11).		} Sur moteur : 1,5 kg/cm². Huile à 80° C à 1.000 tr/ mn du moteur. Pression prise à la sortie d'arbre à cames.
45 G	P 38 G	14	14	6	100×110	5,183	7	....	56	39	60	3.000		....	
Nota - Il n'a pas été livré de moteurs P 39 pour gazogènes, mais seulement des pièces pour transformation. Les 23 gazogènes n'ont pas été déclarés au Service des Mines par l'Usine. * Certains moteurs ont été livrés avec des portées de vilebrequin 0,25 mm plus faibles que la cote nominale.															

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	
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	
C 4 G, C 4 MFP	460.655	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	
	451.515	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
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	
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	
8 A, 8 U 5	450.982	5,6	Tourisme.	66 — 69	Plat	64	363,2	
10 A, 10 AL, 10 U 8, 10 U 12	450.983	5,6	Tourisme.	84 — 86	Plat	65	441,8	
	451.508	6,2	Poids lourds.	76 — 78	Plat	65	441,8	
15 A, 15 AL, T 29 (1 ^{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 du piston : bombé, plat ou creux volume correspondant en cm ³	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
A, AU	A.112.01d et 01 c	6,2	Tourisme	36 à 37	3,117	Bombé — 2,78	.....	36,3 à 38	.....	.....	187,5	
A, AU	A.112.01 d 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)	.....	5,9	Tourisme	58-61	4,3	Creux + 3	1	69,3	83	3,3	325,7	
7 B (78×80)	.....	5,9	Tourisme	70-72	6,7	Creux + 3	1,5	81,2 à 83,2	83	4	382,2	
7 C (72×100)	451.976	5,9	Tourisme	71-73	4,3	Creux + 3	1	79,3 à 81,3	85	3,3	407,1	
7 C Économique (72×100)	451.976	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 79,3	85	3,3	407,1	
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B	451.960	5,9	Tourisme	78-80	6,7	Creux + 8	1,5	95,2 à 97,2	85	4	477,8	
11 BL, 11 B, 11 C (Performance)	457.024	6,2	Tourisme	78-80	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	
11 D, ID-19 Normale	D-112-01	6,8	Tourisme	74-76	6,7	Plat 0	1,5	80,2 à 82,2	84	.....	477,8	
15-Six G	453.039	6,3	Super	79-81	6,7	Plat 0	1,5	87,2 à 89,2	95	4	477,8	
15-Six D	456.412	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	95,3	4	477,8	
15-Six D (Depuis 1949), 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	A partir du moteur PK 4.000
DS-19	DS-112-01	7,5	Tourisme	67	6,7	Plat 0	1,5	75,2	86,5	.....	477,8	
ID-19 luxe et confort	DM-112-01	7,5	Tourisme	67	6,7	Plat 0	1,5	75,2	86,5	.....	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	
	452.378	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 78,3	85	3,3	407,1	N'a pas été monté en série.
		6,3	Poids lourds	66-68	4,3	Creux + 3	1	74,3 à 76,3	84	3,3	407,1	
		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)		6,3	Poids lourds	73-75	6,7	Creux + 8	1,5	89,2 à 91,2	83,5	4	477,8	
		7,5	Gazo	66-68	6,7	Plat 0	1,5	74,2 à 76,2	81	4	477,8	
11 UB, 11 TU, 23 U, 23 L (Depuis mai 39)	453.251	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	Moteur type Perfo.
23 R, H, HZ	453.242	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	Moteur type Perfo.
23 R, 23.35, 23.50, H, HZ, HY	456.983	6,5	Tourisme	78-80	6,7	Plat 0	1,5	86,2 à 88,2	82	.....	477,8	
32 U, 32 S	451.291	5,4	Tourisme	144-148	13	Creux + 14,5	.....	.....	142,2	.....	763,4	
	451.601	5,8	Poids lourds	117-121	13	Creux + 14,5	.....	.....	140	.....	763,4	
32 Gazo	456.054	8	Gazo	154	14	Bombé — 45	.....	.....	142,2	.....	863,9	
45 U, 45 B, 45 S	451.600	5,8	Tourisme	117-121	13	Creux + 14,5	.....	.....	140	.....	763,4	
	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	
45 G	456.053	8	Gazo	154	14	Bombé — 45	.....	.....	142,2	.....	863,9	
23 Di	.....	19	Gasol	.....	.....	Plat 0	Dépas ^t 0,5 à 0,6	23,6 à 25,6	95	.....	441,8	
32 Di	731.244	16,3	Gasol	.....	.....	Plat 0	Dépas ^t 1,4 à 1,5	46,98 à 52,51	129	.....	763,4	
45 Di, 45 U-Di, 45 UA-Di	731.732	18	Gasol	29 à 30	12,2 à 15,1	Plat 0	Dépas ^t 1,6	41,2 à 45,1	129	.....	763,4	
55 Di-TT, 46 Di-TT	731.963	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
55 Tracteur, 55 (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	Long- ueur totale	Clavettes ou goupille	Numéro pièces détachées	Angle total en °	Diamètre de la tête	Diamètre de la queue	Long- ueur 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.	460.723	120	37,3	8,9	137,25	2 clavettes.	
C 4 MFP, C 6 MFP	460.631	120	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.723	120	37,2	8,9	135,75	2 clavettes.	
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.	457.168	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 stellite, échap ^l .
11 D, ID normale	D-124-7	120	37	8,95	108,5	2 clavettes.	D-124-8a	120	37	8,95	105,5	2 clavettes.	Soupape tournante.
DS-19, ID 19 luxe et confort	DS-124-7	120	42	8,95	107,7	2 clavettes.	DS-124-8a	120	37	8,95	105,3	2 clavettes.	Soupape tournante et stellite.
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.	457.168	120	33,8	8,95**	112,75	2 clavettes.	Culasses 451.944/379.
11 BL (perfo), 11 C, 23 LU, 23 RU, H, HZ, HY	461.846	120	37	8,95**	101,5	2 clavettes.	457.735	120	33,8	8,95	102	2 clavettes.	
55 TT, 46 TT, 32, 45 TT (essence et gazo)	456.400	120	43	10**	173,75	2 clavettes.	457.766	120	40	10	173,75	2 clavettes.	
500 Di, 850 Di, 23 Di	730.857	90	36	9	122	2 clavettes.	730.858	90	31,6	9	122	2 clavettes.	
32 Di, 32 B-Di, 45 Di, 45 B-Di	730.397	90	44	10	169,4	2 clavettes.	730.398	90	38	10	169,4	2 clavettes.	
45 U-Di, 45 UA-Di, 55 Di-TT, 47 Di-TT	731.425	90	44	9,96	141,55	2 clavettes.	731.426	90	38	9,92	141,55	2 clavettes.	
A, AU	A 124-7	120	34,5	8	77,1	Cuvette.	A 124-8	90	31	8	76,4	Cuvette.	
AZ, AZU	A-124-7 a	120	34,5	8	77,1	2 clavettes.	A-124-8 a	90	31	8	76,4	2 clavettes.	Culasses AZ 112-01, AZ 112-01 a.

** 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 .....	.....	45,5 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	8 U	G	37	31	.....	.....		
C, C 3 .....	.....	40 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	7 U	G	.....	.....	.....	.....		
B 14, B 14 G, B 15, B 15 G .....	.....	53,5	25,5	3	8 U	G	40,5	12 ± 1,2	.....	.....		
A C 4, C 4 F, C 6, C 6 F	460.018	58 ± 0,5	31	4	6 U	D	41,2	38 $\begin{smallmatrix} + 4 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	49	18 ± 1		
C 4 G, C 6 G	460.414	61 ± 0,5	31 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	4	5 ½ U	D	44,2	38 $\begin{smallmatrix} + 4 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	52	18 ± 1		
C 4 MFP, C 6 MFP, 8, 10, 15, T29	Extérieur..	460.773	64,5	31 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	3,8	7 U	D	45,4	30 $\begin{smallmatrix} + 3 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	.....	.....	
	Intérieur..	460.772	54	21,5 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	2,5	8 ½ U	G	35,4	12 $\begin{smallmatrix} + 1 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	.....	.....	
7 et 11 TT, 23 U, 23 LU, 7 TU .....	.....	461.250	60	30 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	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, 23 R, 23/35, 23/50, H, HZ, HY, 11 D, 15 Six H, ID 19 normale	Extérieur..	452.914	46,5	30 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	3,5	7,5 T	D	29	29,5 ± 2	37	14,6 ± 1	
	Intérieur..	461.896	43	20 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	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 $\begin{smallmatrix} + 0,6 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	
A, AU, 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, ID 19 luxe et confort..	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 $\begin{smallmatrix} + 0,5 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	34 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	4	4,6 U	D	31,8	38,1	38,3	23,3 ± 0,75	
	Intérieur..	730.745	48 $\begin{smallmatrix} + 0,5 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	22,8 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	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 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	4,8	9 U	D	67	50 $\begin{smallmatrix} + 2 \\ - 3 \end{smallmatrix}$	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 $\begin{smallmatrix} + 3 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	79	29	
	Intérieur..	730.400	89	22,8 $\begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,2 \end{smallmatrix}$	2,8	14 U	G	58	17 $\begin{smallmatrix} + 1,5 \\ - 0 \end{smallmatrix}$	69	11	Remplacé par 731.474.
45 U-Di, 45 UA-Di, 55 Di-TT, 47 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, HY	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, ID 19 normale	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, ID 19 luxe et confort ..	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		ÉCARTEMENT des points de bougies	BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	Calage initial		Avance automatique			Type	Écar- tement des grains		Tension en volts	Capacité en A/h	Encombrement max			Conjoncteur ou régulateur	Vitesse de Conjonction en tr/mn dynamo	
	En degrés et minutes	En mm	Décolle à	Maxi							Long- ueur	Largeur	Hauteur			
	*	**														
A, B 2, B 12.....	18	3	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	60				Conjoncteur		En rechange, utiliser les allumeurs des 10 ou des 15. Les dynamos peuvent être équipées de régu- lateurs.
C, C 3	17	2,5	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	45	.....	.....	.....	Conjoncteur	.....	
B 14, B 15 TT	18	3	Avance fixe			Magnéto / ou Voltex	0,3	0,4	6	60	.....	.....	.....	Conjoncteur	500	
AC 4, C 4 III, C 4 F	7,15	0,5	1.000	25	3.600	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C 6, C 6 F	10,16	1	600	30	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C 4 G, C 4 IX, C 6 G, C 6 GI	12	1,38	800	18	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C 4 G MFP	12	1,38	800	18	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
C 6 G MFP	12	1,38	800	18	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	460	
8, 10	7	0,5	700	23	3.200	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjoncteur	550	Allumeur utilisable sur C 4 TT.
15, 29 U	9	0,8	700	24	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Régulateur	550	Allumeur utilisable sur C 6 TT.
29 S	9	0,8	700	24	3.800	Batterie	0,4	0,7	12	90	340	175	240	Régulateur	550	

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

* En degrés volant.

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

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Véhicules équipés de moteurs à soupapes en tête

ALLUMEUR — BATTERIE — DYNAMO

TYPE du véhicule	AVANCE A L'ALLUMAGE OU A L'INJECTION					ALLUMEUR		ÉCARTEMENT		BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	Calage fixe		Avance automatique			Repère	Avec ou sans dépression	Grains de contact	Pointes de bougies	Tension en volts	Capacité en A/h	Encombrement maxi			Conjoncteur ou Régulateur	Vitesse de conjonction en t/mm dynamo	
	en degrés	en mm	Décolle à tr/mm moteur	Maxi degrés et minutes	tr/mm moteur							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 11C2	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 11C2	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90 et 75	235	175	240	Régulateur	< 950	
7 C Économique.....	6	0,35	1.200	28,30	3.300	7 E 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
11 BL Performance.....	8	0,61	1.000	28,30	4.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
11 BL Performance (1945) ..	12	1,38	200/1000	23/28	3.250	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur de 35 (buse 25).
11 BL Performance (1945) ..	12	1,38	200/1000	22/26	3.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec 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	Avec carburateur de 32.
11 BL, 11 B (Depuis 1950) ..	12	1,38	200/1000	22/26	3.300	11 C 2	Avec	0,4	0,6/0,7	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur de 32.
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 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	
1D 19 TT.....	10	.....	200/1000	29	3.300	11 D 7 E 2	Avec	0,4	0,6/0,8	6	75	235	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.....	10	.....	200/1000	11/31	3.600	.....	Sans	0,30-0,50	0,6/0,8	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	n° PD : DS. 211.05.
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH) ..	8	0,61	600	24	3.400	TUC	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjoncteur	< 950	
23 U, 23 LU.....	8	0,61	600	29	3.600	7-11 U PUD	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjoncteur	< 950	
23 RU, 23 R, 23/35, 23/50, 23 CDL.....	12	1,38	600	24	3.400	PUD 11 C 2	Sans	0,4	0,6/0,7	6	75	220	175	205	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	
HZ, HY.....	8 ± 1/2	1	500	40/46	2.800	H	Sans	0,4	0,6/0,7	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
32 U.....	10	1,02	600	30	2.800	P 39	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjoncteur	< 950	
32 S (et B).....	10	1,02	600	30	2.800	P 39	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 U, 55 TT.....	10	1,02	600	25	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	75/90	235	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
46 TT.....	10	1,02	600	25	2.000	P 38 100	Sans	0,4	0,4/0,5	12	75/90	235	175 x 2	235	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 S (et B).....	10	1,02	600	25	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	2 batteries de 6 volts.
45 G.....	33	10,77	.....	Avance fixe	.....	P 38 GZ	Sans	0,4	0,3/0,4	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 950	
500 Di, 850 Di, 23 Di.....	33	5,25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection
32 Di, 45 Di.....	33	10,86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	Lavelette ou CAV.
32 B-Di, 45 B-Di, 45 U-Di, 45 UA-Di, 55 Di (Car).....	33	10,86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	150	395	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection PM.
45 U-Di, 45 UA-Di, 55 Di, 47 Di (Car).....	17	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	150	395	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection PM.
45 UADi, 55 Di, 47 Di.....	33	10,86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	75/90	235	175 x 2	235	Régulateur	< 1.500	Pompes d'injection Lavelette.
45 UADi, 55 Di, 47 Di.....	17	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	75/90	235	175 x 2	235	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 DUCELLIÉ				
Type du véhicule	Tension en volts	Numéro pièces détachées	Emplacement du repère	Type de dynamo et numéro pièces détachées
T 32 T 45 S et Di	12	702.048	sur couvercle	700.801
CONJONCTEUR-DISJONCTEUR CITROËN OU S.N.A.				
7 et 11 L	6	702.028	sur couvercle	700.411
CONJONCTEUR-DISJONCTEUR CITROËN				
2 tonnes Car	12	702.037	sur couvercle	700.396

BOUGIES

TYPE du véhicule	TAUX de compression	A. C.	Bosch	Champion	Eyquem	Gergovia	Marchal	Prelyo
A - AU	6,2			LA 10	116	714	35	
7 A - 7 B - 7 C - 7 S	5,9	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	37, 39	146
7 C (économique)	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	36, 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	37, 39	146
11 BL - 11 B	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	36	146
11 BL - 11 B	6,5	44 L	W 175-T1	L 10	112	614	35-36	146
15 six	6,2	44 L	W 175-T1	H 10	111	514	36	146
15 six (Depuis 1949), 15 six H	6,5	44 L	W 175-T1	L 10	112	614	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	37, 39	146
11 UA-11 UB-11 U-12-11 TU	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	36	146
23 U - 23 LU	5,9	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	37, 39	146
H - HZ - 23 RU	6,2	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	36	146
H - HZ - HP - 23 R - 23/35-23/50	6,5	44 L	W 175-T1	H 10	112	614	35-36	146
45 U - 45 UA	5,4	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	37, 38	146
45 U - 45 UA	5,8	45 L	W 145-T1	H 10	111	514	36	
45 gazo	8			LA 10			32	
55 TT - 46 TT	6,1						36	
AZ - AZU	6,2 et 7			LA 10	116,5	714	35	
11 D, ID 19 normale	6,8			L 10			36	
DS 19, ID 19 luxe, confort	7,5			H 10			35 B	

ÉQUIPEMENT DIESEL

POMPES — INJECTEURS — BOUGIES

BOUGIES DE RECHAUFFAGE DI.					INJECTEURS		
No Pièces détachées	DEP	Beru	D-B	Isoxal	Lavalette	C.A.V.	P.M.
731.746 731.388	130		N° 28		DN 40 S 2 DN 35 S 510	BDN40S2	40 G 20 R | 6 G 20 B 15 G 20 BA
POMPE D'INJECTION					PORTE-INJECTEUR		
Organe	Lavalette	C.A.V.	P.M.		Lavalette	P.M.	
Pompe complète	6 B 60	BPE6B60 0320 E	AFC 6 AFZ 6		FKB 50 S | V 50 B 24 KB 50 SA 24 FA	V.B. 50 V. 50	
Pompe alimentation	EPK 22 BF 1	BFPK 22 N 1	LG LK		RÉGLAGE INJECTEUR		
Régulateur	EP/M 80		B 10 FG		Sur banc d'essai : gas-oil pulvérisé en cône régulier, ne doit pas goutter sous une pression de 100 + $\frac{5}{0}$ kg/cm². de 125 + $\frac{5}{0}$ kg/cm².		
		pneumatique	B 15 FD				
		mécanique	EC				

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 du 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/cm². 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 ».

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
Ancien modèle... 1250	55,5 à 58,5
500	20,5 à 22,5
Moteur 94 x 110... 1150	48 à 50
500	42 à 44

Pour
1.000 coups
de piston

Contrôler ensuite le débit sous une dépression de 40g/cm² exactement à 1250 tr/mn le débit par cylindre doit être de 35 à 40 cm³.

Pompe d'injection P.M.

Sur banc d'essai :
Mêmes conditions que pour pompe d'injection P.M.

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	Débits pour 1.000 coups de piston
94 x 110... 1.100	50 ± 1,75 cm ³	45,5 ± 1,5 cm ³
500	21,5 ± 0,75 cm ³	43 ± 1 cm ³
100 x 110... 1.100		57 ± 1,5 cm ³
1.200		30 cm ³

Contrôle de la régulation :

Régulation mécanique :		tr/mn de la pompe	Débits pour 1.000 coups de piston
94 x 110	Surcharge	150 tr/mn	76 à 84 cm ³
	Ralent	200 tr/mn	13 à 17 cm ³
	Début coupure	1.125 tr/mn	43 cm ³
	Coupure	1.225 tr/mn	0 cm ³ rigoureusement
100 x 110	Début coupure	1.200 tr/mn	30 cm ³ mini
	Coupure	1.250 tr/mn	0 cm ³

Régulation pneumatique :

Contrôler le débit sous une dépression de 40 gr/cm² exactement à 1.100 tr/mn. Le débit par cylindre doit être de 20 à 35 cm³.

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	700.554.		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.	700.554.		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.	700.554.		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	700.554.		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	702.170		Citroën 700.905.	R2 S1	702.168.	Sur couvercle côté Dyn = S1 côté Bat = R2	Citroën 700.905.
15 six G	6	RT S5	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	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	700.700	Sur couvercle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	700.905.				
23 R	6	SP 11	700.700	Sur couvercle côté bornes Bat et Dyn (Tension et type).	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	702.171.	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 ID 19 Tous types	6	Réf. S184	D 535-1	Sur socle côté opposé aux bornes Bat et Dyn (tension et type)			ED 3 S 57	D. 535.1	Sur couvercle côté Dyn S1 côté Bat R12		
H, HZ, HY 23 R. 23/35, 23/50	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 47 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.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

BOBINES D'ALLUMAGE

VOITURES FRANCE										
Fournisseurs	7 - 11 B - 11 BL - 23 R - H		15 SIX		DS 19 - ID 19		45 - 55 TT - 46 TT - ESSENCE		2 CV	
	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur
R B	709.399	E 50 6 v	709.379	E 50 6 v 6 cyl.			709.217	12 v T 6 J 8		
S E V	709.398	Hyper Bobine 6 v	709.380	Sixil Hyper Bobine 6 v		3 H (ID 19)	709.213	Hyper Bobine 12 v		
DUCELLIER	709.400	6 v	709.378	6 v Super Six	A. 212.01a (DS)	2071 (ID 19)	709.624	12 v Super Dynamic	A 212-01 A 212-01a	Ducel 6 v L 1 ou Ducel 1.041
S N A	709.695	6 v								
VOITURES POUSSIÈRE (PO)										
Fournisseurs	11 B - 11 BL		PVL 6		DS 19 - ID 19		23 R		45-55 TT, 46 TT Essence	
	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur	Número pièces détachées	Référence du fournisseur
DUCELLIER							709.675	6 v Tropic	709.673	12 v Tropic
S E V	709.398	Hyper Bobine 6 v								

CARBURATEURS

SOLEX MONTAGE 12

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 BFHG	17	85 à 90	51	050	4,5	140	26	2	
C, C 3	26 BFHD	13	70	52	050	3	115	26	2	
B 14, B 14 F, B 14 G, B 15	26 BFHG	19	100	51	055	4,5	140	26	2	
AC 4	30 BFDV	22	105	52	050	5	150	26	2	
AC 4 F	30 BFHD	23	115	51	055	5	150	26	2,5	
C 4 G MFP	30 BFVD à starter	24	115	51	050	5	150	26	2,5	
C 4 IX	30 BFHD	23	115	51	055	5	145	26	2,5	
C 4 GI	30 BFDV	24	115	51	050	5	150	26	2	
C 6, C 6 E	30 BFVD	23	110/115	41	055	5,5	155	42	2	
C 6 F	30 BFVD	24	120	56	055	5,5	155	42	2,5	
C 6 G	35 BFVD à starter	25	130	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 G MFP	35 BFVD à starter	26	135	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 1 (1.800 kg)	35 BFGV	22/24	110/125	51	145/155	5,5	155	65	2,5	
C 6 GI (2 tonnes)	35 BFVG	23	115	51	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GI (car)	35 BFVG	24	125	56	055	5,5	165	65	2,5	
8 A, 8 U 5	30 BFVG	22	105	51	050	4	145	26	}	2
		22	110	56	060	4,5	140	26		
10 A, 10 AL, 10 U 8, 10 U 12	30 BFVG	24	120	56	050	5	155	26	}	2
		24	115	51	050	5	170	26		
15 A	35 BFVG	26	130/135	51	055	5,5	165	65	2	
15 AL	35 BFVG	26	135	56	055	5,5	165	65	2	
T 29 (2 tonnes)	35 BFDVLR	24	125	51	055	2 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- TICITE 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	

Mis à disposition par Citroën 21

www.citroen-rosalie.fr

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)	PONTEAU	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	GICLÉUR principal	AUTOMA- TICITÉ ou émulsion	RALENTI		STARTER		FLOTTEUR (Poids en grammes)	POINTEAU	GICLÉUR de pompe	GICLÉUR 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.
11 Performance	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.
ID 19 Normale	34 PBIC	27	140	165 n° 19	130	50	4	115	5,7	2	50	.....	» » »
ID 19 Luxe et Confort	34 PBIC	26	125	175 n° 19	130	50	4	115	5,7	2	50	.....	Culasse fonte.
													Culasse aluminium.
Zénith													
11 Performance (Août 50)	32 IN	27	135	150	140	50	6	110	11	1,75	45	émulsion 3 N	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	24-30 EEAC	20	035	1 - 0,60	2,5	050	.....	.....	13,5	2,45	0,40	.....	Filtre Volkes.
		26,2	046	2 - 0,60	2,5	050	.....	.....			bouché	.....	Filtre Miofiltre.
Weber													
DS 19	24-30 DCLC	21	105	220	.....	45	4,50	140	18	1,75	0,50	.....	Filtre Volkes ou Miofiltres
		26	145	230	.....	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 tubes émulsion F 13.
DS 19	24-30 DCLC	21	105	220	.....	45	4,50	140	18	1,75	0,50	.....	Tubes émulsion 1 ^{er} corps F 17
		26	145	230	.....	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 ^e corps F 18
DS 19 (Novembre 56)	24-30 DCZC	21	105	220	.....	45	4,50	105	18	1,75	0,50	.....	Tubes émulsion 1 ^{er} corps F 17
		26	145	240	.....	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 ^e corps F 18.
Solex Montages 21 et 22													
A	22 ZACI	16,5	65	A	150	40	Trou calibré	120	11	1,2	.....	.....	Filtre Técalémit BTT 598.
AZ	26 BCI	17	95	255 F	180	40	»	100	5,7	1,2	.....	.....	Taux compression 6,25.
AZ	26 BCI	15,5	100	195 M	240	42	»	90	5,7	1,2	.....	.....	Taux compression 7.
AZ	26 CBI	15,5	100	195 M	.....	42	.....	90	5,7	1,2	.....	.....	Frein de ralenti (essence)
AZ (exportation)	26 BCI	17	107	195 M	.....	42	.....	90	5,7	1,2	.....	.....	

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	Marche	Arrière	1	2	3	4	M.A.R.
C, C3	3	0	$\frac{18 \times 18}{32 \times 32} = 0,316$	$\frac{18 \times 25}{32 \times 25} = 0,562$	1	....	.....	.....	0,316	0,562	1	....	....
A, B 2, B 12, B 14, B 15, AC 4.... C 6	3	0	$\frac{17 \times 16}{29 \times 30} = 0,312$	$\frac{17 \times 22}{29 \times 24} = 0,537$	1	....	$\frac{17 \times 12 \times 19}{29 \times 16 \times 30} = 0,235$	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	$\frac{17 \times 17}{30 \times 30} = 0,321$	$\frac{17 \times 23}{30 \times 24} = 0,543$	1	....	$\frac{17 \times 14 \times 18}{30 \times 18 \times 30} = 0,264$	0,264	0,321	0,543	1	....	0,264
C 4 F Montagne, C 6 I 1.800 kg et 2 tonnes	4	0	$\frac{16 \times 16}{41 \times 41} = 0,153$	$\frac{16 \times 24}{41 \times 34} = 0,275$	$\frac{16 \times 34}{41 \times 23} = 0,576$	1	$\frac{16 \times 16 \times 20}{41 \times 24 \times 41} = 0,127$	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	$\frac{16 \times 16}{41 \times 41} = 0,153$	$\frac{16 \times 24}{41 \times 33} = 0,284$	$\frac{16 \times 33}{41 \times 24} = 0,536$	1	$\frac{16 \times 16 \times 20}{41 \times 24 \times 41} = 0,127$	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	$\frac{16 \times 17}{28 \times 30} = 0,324$	$\frac{16 \times 22}{28 \times 24} = 0,523$	1	....	$\frac{16 \times 14 \times 18}{28 \times 18 \times 30} = 0,266$	0,266	0,324	0,523	1	....	0,266
15, 15 AL	3	2	$\frac{16 \times 17}{28 \times 30} = 0,324$	$\frac{16 \times 24}{28 \times 22} = 0,624$	1	....	$\frac{16 \times 14 \times 18}{28 \times 18 \times 30} = 0,266$	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, 23 U, 23 S (à billes) 23/35, 23/50, 23 CDL	4	2	$\frac{18 \times 16}{43 \times 41} = 0,163$	$\frac{18 \times 24}{43 \times 33} = 0,304$	$\frac{18 \times 36}{43 \times 29} = 0,519$	1	$\frac{18 \times 16 \times 20}{43 \times 24 \times 41} = 0,136$	0,136	0,163	0,304	0,519	1	0,136
23 U, 23 S, 32 U, 32 S, 32 Di (Timken)	4	2	$\frac{19 \times 16}{42 \times 41} = 0,176$	$\frac{19 \times 24}{42 \times 33} = 0,329$	$\frac{19 \times 36}{42 \times 29} = 0,561$	1	$\frac{19 \times 16 \times 20}{42 \times 24 \times 41} = 0,147$	0,147	0,176	0,329	0,561	1	0,147
45 U, 45 S, 45 Di } Jusqu'à juillet 42. 55 TT } Depuis juillet 42..	4	2	$\frac{20 \times 16}{41 \times 41} = 0,190$	$\frac{20 \times 24}{41 \times 33} = 0,354$	$\frac{20 \times 34}{41 \times 31} = 0,535$	1	$\frac{20 \times 16 \times 20}{41 \times 24 \times 41} = 0,158$	0,158	0,190	0,354	0,535	1	0,158
	4	2	$\frac{17 \times 15}{36 \times 41} = 0,172$	$\frac{17 \times 24}{36 \times 33} = 0,343$	$\frac{17 \times 30}{36 \times 26} = 0,545$	1	$\frac{17 \times 15 \times 20}{36 \times 24 \times 41} = 0,144$	0,144	0,172	0,343	0,545	1	0,144
7 A, 11 AL, 11 A	3	2	$\frac{21 \times 26 \times 17}{33 \times 24 \times 33} = 0,310$	$\frac{17}{33} = 0,515$	$\frac{22}{28} = 0,785$	....	$\frac{21 \times 16 \times 26 \times 17}{31 \times 26 \times 24 \times 33} = 0,230$	0,230	0,394	0,656	1	....	0,293
7 B, 7 C, 11 BL, 11 B, 11 C, 11 D...	3	2	$\frac{20 \times 26 \times 16}{39 \times 24 \times 34} = 0,261$	$\frac{16}{34} = 0,470$	$\frac{22}{28} = 0,785$	....	$\frac{20 \times 16 \times 26 \times 16}{32 \times 26 \times 24 \times 34} = 0,196$	0,196	0,332	0,600	1	....	0,250
15 Six G	3	2	$\frac{21 \times 18}{34 \times 38} = 0,292$	$\frac{21 \times 29}{34 \times 26} = 0,688$	$\frac{21 \times 34}{34 \times 21} = 1$	....	$\frac{21 \times 18 \times 20}{34 \times 24 \times 38} = 0,244$	0,244	0,292	0,688	1	....	0,244
7 TU, 11 TU	3	2	$\frac{16 \times 18 \times 20}{29 \times 30 \times 27} = 0,245$	$\frac{16 \times 23 \times 20}{29 \times 24 \times 27} = 0,391$	$\frac{20}{27} = 0,740$	....	$\frac{16 \times 18 \times 21 \times 20}{29 \times 17 \times 30 \times 27} = 0,303$	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	Synchro- 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, HY.....	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	0,513	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, ID 19 TT.....	4	3	$\frac{11}{39} = 0,282$	$\frac{18}{34} = 0,529$	$\frac{22}{27} = 0,816$	$\frac{27}{23} = 1,175$		$\frac{25}{28} \times \frac{10}{34} = 0,262$	....	....	....	....	....
55 TT, 46 TT, 47 Di 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	$\frac{20}{43} \times \frac{14}{24} \times \frac{21}{42} = 0,135$	....	....	....	....	....

Mis à disposition par Citroën 21 www.citroenrosalie.fr

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 PORTÈES DE ROULEMENTS SUR PIGNON		AUTRES POSSIBILITÉS											
	Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tipli- 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	.....	.....	.....	**	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
S 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
S 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	0,139	400.246	38,10	44,45	6×41	0,146	400.198	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 tonnes : C 6 G 1, 29 U	6×41	0,146	400.198	38,10	44,45	7×44	0,159	400.246	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29 S	9×28	0,346	403.272	38,10	44,45	10×26	0,384	403.290	8×26	0,308	403.293	.....	.....	.....	.....	.....	.....

** 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 Entroise 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- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Côté écrou	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tipli- cation	Numéro pièces détachées	Nombre de dents	Démul- tipli- 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	.....	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	.....				.....	.....	.....
7 A, 7 B montagne	8×35	0,228	.....	.....	.....	9×31	0,290	408.337	8×31	0,258	408.326				.....	.....	.....
7 B, 7 C (Roues Stop), 11 B familiale, 11 C	8×31	0,258	507.238	.....	.....	10×31	0,322	408.559	9×31	0,290	507.239	8×35	0,228	408.469	Diamètre des roulements de la couronne=40.		
7 C (Roues Pilote), 11 BL, 11 B s. famil.	9×31	0,290	508.460	.....	.....	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, ID 19 TT	9×35	0,257	D 344-01a	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 UA, 11 UA	8×43	0,186	403.185	30	35	9×43	0,209	.....	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 344-01b	20	25	7×31	0,226	AU 344-01a	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
UTILITAIRES																	
7 UB (500 kg)	8×43	0,186	403.185	30	35	9×43	0,209	.....	9×46	0,195	403.163	8×46	0,174	408.584	.....	.....	.....
500 Di	8×46	0,174	.....	30	35	9×43	0,209	.....	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	.....	9×46	0,195	400.138	8×46	0,174	.....
850 Di	8×46	0,174	.....	30	40	10×43	0,232	403.173	9×43	0,209	.....	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	431.019	35	40	6×41	0,146	431.294	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 R, 23 Di, 23/35, 23/50	6×41	0,146	431.294	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	431.322	45	45	6×45	0,133	408.387	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
55 TT, 46 TT, 47 Di TT	6×41	0,146	431.619	.....	.....	6×45	0,133	431.620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45 S, 45 B, 45 B-Di	10×29	0,344	408.323	40	45	12×29	0,413	.....	9×29	0,310	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
H, HZ, HY	6×29	0,206	H 344-01b	35	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AU	7×31	0,226	AU 344-01a	20	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AZU	8×31	0,258	A 344-01b	20	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

** 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 parcours 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				9×46	0,412	40,40	3.000	74	
C 6 MFP (septembre 32)	160×40		1,400	1,600	2,127				9×43	0,445	37,80	3.000	79	
8 A	140×40		1,300	1,400	2,023				9×46	0,395	42,00	3.200	76	
10 AL	140×40		1,300	1,400	2,023				9×43	0,423	39,20	3.200	81	
10 AL (juin 32)	150×40		1,250	1,400	2,105				9×43	0,440	38,00	3.200	84	
10 A berline	150×40		1,400	1,400	2,105	D	KS 0 P	5	9×46	0,412	40,40	3.200	79	
10 A familiale	160×40		1,350	1,600	2,127				9×46	0,416	40,40	3.200	80	
15 AL	160×40		1,400	1,400	2,127				10×43	0,494	33,80	3.200	95	
15 A	160×40		1,500	1,600	2,127				9×43	0,445	37,80	3.200	85	
7 UA, 11 UA sauf familiales	150×40		1,300	1,500	2,105				8×43	0,392	42,40	3.500	83	
7 UA, 11 UA familiales et commerciales	160×40		1,300	1,600	2,127				8×43	0,395	42,00	3.500	83	
UTILITAIRES														
500 kg : C 4, C 4 F, C 4 G, C 4 VIII	14×45		1,500	2,250	2,227	D	H 0 P	5	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	5	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	2,378	D	6 81	6	8×47	0,404	41,00	3.000	73	
1.800 kg : C 61	30×5 | 32×6	3,500	5,500	2,607	2,607	D	TL 6 0	6	7×44	0,414	40,20	3.000	75	
2 tonnes : C 6 G 1	16×50 | 16×50J	3,500	3,500	2,485	2,485	D	6 87	6	7×44	0,395	42,00	3.000	71	
29 U	17×50 | 17×50J	2,000	3,500	2,507	2,507	D	6 91	6	6×41	0,375	44,20	3.000	68	
29 S	18×50 | 18×50J	2,000	3,500	2,601	2,601	D	8 100	8	6×41	0,380	43,80	3.200	73	
	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.														

* 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 cm²		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	* d. e. o. 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	* d. e. o. 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	500.268 *	+7	* d. e. o. 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	500.269 *	+4,3	* d. e. o. 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	508.264 *	+1,6	* d. e. o. 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	508.266 *	+6	* d. e. o. 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	508.265 *	+5,4	* d. e. o. 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	508.265 *	+5,4	* d. e. o. 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	508.264 *	+6,4	* d. e. o. 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	508.141	+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	118	6×11	508.420	508.141	+0,9	pignon Ø = 19, vis Ø = 30,7
A, AZ	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 381-3	A 381-1	+0,9	Via solidaire train 3 ^e - 4 ^e .
DS-19, ID 19 TT AV	165×400	...	1,700	1,400	2,009	....	écrou central	....	9×35	0,606	32,14	4.500	140	8×15	....	D 381-1	....	
AR	155×400	...	1,700	1,400	2,009	....	écrou central	....				3.800	135*					* ID 19 luxe et confort.
AR (PO) ...	165×400	...	1,700	1,400	2,009	....	écrou central	....				3.600	130*					* ID 19 normale.
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		CIRCONFÉRENCE de roulement du pneu (en mm)	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
23 R	650×20C	J	3,000	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	...
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	...
23/35, 23/50	650×20x	J*	...	...	2,634	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	0,412	40,40	2.500	62	5×11	506.347	506.351	+4,9
45 U, 45 G, 55 TT, 46	C×20	J	4,000	5,000	2,998	D	B 10 124	10	6×41	0,438	...	...	...	...	...	...	...
	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6×41	0,434	38,80	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	37,90	...	...	...	...	...	...
	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6×41	0,434	38,80	2.500	65	5×11	506.347	506.351	+4,5
45 Di, 55 Di, 47 Di	C×20	J	4,000	5,000	2,990	D	B 10 124	10	6×41	0,438	38,80	...	...	...	...	...	...
	B×20	J	4,750	5,750	2,927	D	B 10 124	10	6×41	0,428	37,90	...	...	...	...	...	...
45 U, 45 G, 55 TT, 46	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6×45	0,397	35,40	2.300	55	5×11	506.347	506.351	+4,5
	C×20	J	4,000	5,000	2,990	D	B 10 124	10	6×45	0,399	35,40	2.300	65	...	...	...	...
45 S, 45 B, 45 GS	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	10×29	0,422	39,50	2.300	58	5×12	506.194	506.214	-1,9
45 B-Di	230×20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	10×29 +12×29	0,422	39,50	2.500	63	5×12	506.194	506.214	-3,9
55 Tracteur - 55 - 47 Di et Car.	825×20x	J	4,750	5,750	2,844	D	B 10 124	10	6×41	0,416	...	2.300	60	...	...	...	...
55 (4×4) - 47 Di (4×4)	900×20x	J	4,750	5,750	2,950	D	B 10 124	10	6×41	0,430	...	2.300	60	...	...	...	...
H, HY	19×400	...	2,750	2,750	2,231	D	5—15	5	6×29*	0,372	44,73	3.500	72,76	6×14	507.588	H.381-1	+0,87
HZ, HY	17×400	...	2,750	3,000	2,128	D	5—20	5	6×29*	0,421	39,52	3.500	82,86	6×14	507.588	H.381-1	+5,25
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.381-1	+1,7
AZU	135×400	...	1,100	1,200	1,879	D	3—30 BM	3	8×31	0,327	50,86	3.500	68	4×18	A.381-3	A.381-1	+1,7

* Roues jumelées J.

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

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

Quelques 23 R avec
pneus de 600×20.

Quelques 23 R avec couple-
compteur 4×11.

*Quelques 23/35 sortis avec
des roues non jumelées.

Quelques 45 U avec
pneus Métallo A 20.

*Réducteur 21×16.

*Réducteur 23×24.

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 voiture à vide	CHASSE	PARALLÉLISME		RAYON de braquage	CARROSSAGE pour voiture à vide	PARALLÉLISME pincement à l'avant	Roues stop		Roues pilotes BM		
			Ouverture à l'avant en mm	Pincement à l'avant en mm				en m	en ° et '	en mm	en mm	
A, C, C3, B2	2,18	1 à 2	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
B12	2,10	1 à 2	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
B14, B14 F, B14 G	1,9	1 à 2	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
AC4, C6	2,17	0,30 à 1	.....	5 à 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
C4 F, C4 G, C4 MFP, C4 IX, C6 F, C6 G, C6 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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
C6 G1, 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-UC2, 46 CD-UC2 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*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
55 U, 55 UA, 46 TT	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
45 S, 45 B, 45 B-Di, 45 UA, 45 UA-Di	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
55 UDi, 55 UA-Di - 47 Di	2	0,30 à 1	.....	5 à 8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
55 (4×4), 47 Di (4×4)	2	10	.....	0 à 5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
7 UA, 7 UB, 500 Di	1,30	0,30 à 1	.....	3 à 6	8,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
11 UA, 11 UB, 11 U12, 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, 23/35, 23/50	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	
HZ, HY	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	313 ^{+11,5} ₀	
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	
DS19, ID 19, TT	0-0,15	1,30	1 à 3	.....	5,500	0 à 0,15	0 à 2	.....	.....	228±10	335±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	
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	
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	
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 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	12" sorti en mars 1946.
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 BL (Performance) ..	H	10 et 12	10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	
11 B	H	12	12 et 10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	
11 C	H	12	12 et 10	5	1	1 1/4	1	1/19	1/16	AR	0,800	
15 Six, 15 Six H	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 1/4	1	1/20 1/25	1/16	AR	0,850	
DS-19	H	disque Ø=294	10	AV=8 AR=5	.....	2 cyl. Ø=38	18 mm	.....	1/53	AV	5,800	
ID 19 TT	H		10	AV=8 AR=5	19 mm	2 cyl. Ø=38	16,5 mm	.....	1/130	AV	0,500	
7 TU (TUB)	H	12	12	5	1	1 1/4	1	1/38	1/30	AR	0,850	
11 TU (TAMH)	H	12	12	5	1	1 1/4	3/4	1/38	1/30	AR	0,850	
H, HZ	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 1/4	3/4	1/8 1/3	1/37	AR	.....	
HY	H	12	12	5	1	2 cylindres 1 1/4	3/4	.....	1/70	AV	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), 23 R	H	14	360 mm	AV 5 AR 6,7	1 1/2	1 3/8	1 3/4	1/17	1/46	AR	1,100	
23/35	H	14	360 mm	*	1 1/2	1 3/8	1 3/4	.....	1/56	AR	1,100	
23 R Hydrovac, 23/5 0	H+Servo	14	360 mm	*	1 3/4	1 3/8	1 3/4	.....	1/56	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, 46 TT, 47 Di	H+Servo	16	16	AV 80 AR 125	{ 1 pompe Duploix 1 1/2 x 1 1/4 }	1 3/4	1 cyl. dble 1 3/4	1/43	1/57	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	
55 Tracteur, 47 Tracteur	H+Servo	16	16	6,5	Maître-cylindre en tandem 44,4 %	1 3/4	1 cyl. dble 1 3/4	1/43	1/57	Transmission	1,614	
55 P-UA (car) - 55 PUA-Di (car) - 47 Di (car)	H+Servo	16	16	6,5	Maître-cylindre AV 1 1/2 AR 1 3/4	1 3/4	1 cyl. dble 1 3/4	1/43	1/57	Transmission	1,454	
55 (4x4) TT, 46 TT (4x4), 47 TT (4x4)	H+Servo	16	16	6,5	Pompe Duploix 2 1/4 x 1 1/2 x 40 D	1 3/4	1 cyl. dble 1 3/4	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	Premiers châssis avec 10 lames de 9 à l'arrière.
7 UB	2 de 6	5 de 5	.....	380+420	50	37	17	352.324								
	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	
500 Di	3 de 6	4 de 5	.....	380+420	50	38	12	.....								
11 UB 850 Di	1 de 6	9 de 5	.....	400+480	50	51	10	329.340	10 de 7	.....	1,420	60	70	40	353.230	
	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400+480	50	51	10	353.750								
11 U 12	1 de 6	9 de 5	.....	400+480	50	51	10	329.340	11 de 7	.....	1,400	70	77	34,5	352.584	
	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400+480	50	51	10	353.750								
23 U, 23 LU, 23 Di	2 de 7	7 de 6	.....	400+480	50	56	20	353.360	3 de 9	7 de 8	1,420	70	83	contr. flèche 20	353.371	
23 R	3 de 7	3 de 6,5	4 de 6	400+480	50	64,5	20	355.015	11 de 9	.....	1,420	70	99	contr. flèche 16 à 20	355.018	
	2 de 7	7 de 6	.....	400+480	50	56	20	353.360								
32 U, 32 Di (court et long)	3 de 7	6 de 6	.....	450+450	60	57	28	352.432	12 de 9	.....	1,400	70	108	0 à contr. flèche	353.165	
32 S, 32 B, 32 B-Di surbaissé.									1 de 9	11 de 8	1,400	70	97	34	352.450	
45 U, 45 Di (court et long)	1 de 8	6 de 7	4 de 6	470+530	70	74	15 à 20	353.321	13 de 9	.....	1,400	90	117	55 à 60	353.285	
	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470+530	70	80	15 à 20	355.335	13 de 9	.....	1,400	90	117	55 à 60	353.285	
45 S, 45 B, 45 B-Di surbaissé.	1 de 8	6 de 7	4 de 6	470+530	70	74	15 à 20	353.321	2 de 10	11 de 9	1,500	90	119	contr. flèche	353.811	
45 UA, 45 UA-Di	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470+530	70	80	15 à 20	355.335	6 de 9	6 de 8	1,415	90	102		} 354.312	Ressort principal. Ressort auxiliaire non vendu séparément.
									6 de 6	.....	.....	90	36	.....		
7 TU (TUB) .....					.....	.....	.....	.....	6 de 9	.....	1,140	50	54	AV. 30 AR. 30	357.050	
11 TU (TAMH) .....					.....	.....	.....	.....	1 de 9 + une lame compen- satrice	3 de 7 + 2 de 6	1,170	50	51	AV. 45 AR. 30	354.470	

Mis à disposition
Barres de Torsion

RESSORTS DE SUSPENSION

Véhicules utilitaires

Les longueurs sont données d'axe avant à étoquian et d'étoquian 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	8	du fil=14,4	....	A-431-1	Ressorts à boudin	170	8	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	8	du fil=14	....	A-431-1a	Ressorts à boudin	224	8	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	8	du fil=14,4	....	A-431-1	Ressorts à boudin	170	8	du fil=15,2	.....	A-431-2	Juin 55.
	Butée caoutchouc	75			....	A-431-1b	Butées caoutchouc	75			.....	A-435-1 b	
23 R, 23/35, Sans Hydrovac.	2 de 6	7 de 6	.....	50	....	355.329	11 de 9	.....	70	....	.....	355.018	
23 R { 23 R, 23/50, Avec Hydrovac. 1 plaque	2 de 7	7 de 6	.....		....	355.979	3 de 10	8 de 9	.....	....	.....	355.964*	* 355.964 à Droite.
23 CDL	2 de 5,5	2 de 7	7 de 6	.....	....	355.965	3 de 10	8 de 9	.....	....	.....	355.958*	355.958 à Gauche.
45 UA..... { Février 53 ...	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470+530	70	355.335	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	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470+530	.....	355.335	13 de 9	.....	1,415	90	117	358.602	Ressort principal.
	Septembre 53.						6 de 6	.....	1,000	90	36	.....	Ressort auxiliaire.
55 TT	2 de 8	5 de 7	5 de 6	470+530	70	81 15 à 20 355.335		.....		.....	.....		
55 TT { Septembre 53.							2 de 10	12 de 9	1,415	90	128	358.686	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	128	358.774	G Ressort principal.
	Mars 55						5 de 9	.....	1,000	90	45	358.775	D Ressort auxiliaire.
55 TT, 47 TT, 46 TT (sauf ear)							15 de 10	.....	1,415	90	150	{ 958.699 958.700	G D

Mis à disposition par Citroën

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
				Long- ueur	Dia- mètre	
ESSIEU AVANT						
8 A, 10 AL (RI)...	353.102	509	26	40	36	Avant essieu stade I bis. Stade 1 bis et direction à crémaillère. Interchangeable avec 427.010/11. Suspension améliorée à partir de septembre 1937.
10 (RI)	353.103	589	27	40	37	
15 AL (RI)	353.104	724	26,5	40	37	
15 (RI)	353.105	739	27	40	37	
7 A, 7 B, 11 A. . .	353.204	535	24,4	45-25	32	
11 AL, 7 S.						
7 C, 11 B, 11 BL. .	426.145	599	25	41-35	31,9	
7 C, 11 BL.	427.010	600	24,2	27	31,9	
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 lg lh	658	31,8	24-20	36,7	
H, HZ 2 ^e montage.	H 432	669	32,8	25,5	40	
HY	le ld					
ESSIEU ARRIÈRE						
7 A, 7 B, 7 S, 11 AL	352.822	461	25,4	35-25	32	Traverse caisson et tubu- laire. Traverse tubulaire ren- forcée. Essieu cruciforme. Interchangeables avec 421.322 3/4. Voir note technique 48. Essieu cruciforme. Sus- pension améliorée à par- tir de septembre 1937.
11 A	353.318	509	25	35-25	32	
7 B, 11 AL	353.667	461	25	35-25	37-32	
11 A	353.668	509	25	35-25	37-32	
7 C, 11 AM, 11 BL	420.915	550	25	32,5	31,9	
11 B (5/6 places).	420.916	610	26	32,5	31,9	
11 B (7/9 places).	421.056	610	26,8	32,5	31,9	
7 C, 11 BL	421.322	575	23,9	27	31,9	
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	824	25,2	27-28	31,9	
H, HZ, HY	H 432-2 et 2 b	1.200	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.							
7UA, 7UB, 11 UA, 11UB	AV.	353.934	E	354.396	O	271±2,5	140±5	
7 TU, 11 TU	AV. et AR.							
11 UA, 11 UB	AR.	353.936	G	354.398	N	346±2,5	160±5	
7C, 11BL, 11B, 11C	AR.	353.935	F	354.397	P	321±2,5	160±5	
7 UA, 7 UB	AR.							
15 Six et 15 Six H	AV.	354.356	L	354.399	R	321±2,5	160±5	
15 Six berline, conduite 5 places	AR.	354.357	M	354.400	S	321±2,5	160±5	
15 Six familiale, 7 places	AR.	.....	..	354.401	T	321±2,5	160±5	
H, HZ, HY	AV.	H 436-03 H 436-04	Y	H 436-03 H 436-04 a H 436-02 a	Y Z X	273,9 381 330,5	140±5 160±5 160±5	
	AR.							

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														
A	4	.....	.....	.....	.....	.....	25	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
C, C3	3,4	.....	0,560	.....	.....	8	18	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
B2	4	.....	.....	.....	.....	.....	25	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
B12	4	.....	.....	.....	.....	8	.....	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
B14	4	.....	.....	.....	.....	8	30/34	Ch	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
AC4, AC4 F	5	.....	.....	.....	.....	9	34/38	Ch	.....	.....	.....	165	26,5	.....	.....	
C4 G, C4 MFP, C4 IX 500 kg.	5	.....	.....	.....	.....	11,2	37	Ch	.....	.....	.....	170	26,5	.....	91	
C4 1.200 kg	5	.....	.....	.....	.....	12,8	37	Ch	.....	.....	.....	170	.....	.....	.....	
C6	7,5	.....	.....	.....	.....	13	55	Ex 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
C6 E	7,5	.....	.....	.....	.....	14,850	55	Ex 10	.....	.....	.....	.....	26,5	.....	.....	
C6 F	7,5	.....	.....	.....	.....	13	55	Ex 12	.....	.....	.....	.....	26,5	.....	.....	
C6 G, C6 MFP	7,5	.....	.....	.....	.....	14,500	67	Ex 12	.....	.....	.....	.....	26,5	.....	.....	
C6 G1	7,5	.....	.....	.....	.....	18	58/70	Ex 12	.....	.....	.....	220	.....	.....	.....	
8, 8 U5	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 exhauteur (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						Eau	Lock- heed	essence ou gas-oil		SEV	Gulot	AC	Moteur	Boîte de vitesses	Essieu avant	Essieu arrière		
	Moteur				Boîte de vitesses	Pont arrière			Mono- coup	Rôser- voir	Alimen- tation	Type	Type					Type	
	Après vidange	Après démontage	Long. totale jauge	Entre min. et max.								Type	Type					Type	
7 A, 7 B	5/5,5	5/5,5	....	....	2	..	....	7,5	0,800	45	P	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	{ Jauge flexible depuis 1953 longueur=445.
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	{ Suspension 15 Six H capacité huile=2,100l
15 Six D, 15 Six H	7	7	....	2,5	2,75	....	....	12	0,850	70	P	4 BT	K	...	221	73	109	65	
DS-19.....	4	4/4,5	475	1	2,5	....	....	antigel 11	5,8 à 6	65	P	.....	T	RH	142	56,5	17,8	20,6	Poids des ½ essieux AV. et AR.
ID-19 TT.....	4	4/4,5	475	1	2,5	....	....	antigel 9,5	4,5+0,5	60	P	.....	T	RH	142	56,5	17,8	20,6	
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, HY	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	
23 R, 23/35, 23/50.....	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° 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° 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° 209 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	{ Carter réduit h° 144 et nouvelle pompe à huile.

* 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	
	Huile										SEV	Gulot	AC	Moteur	Boîte de vitesses	Essieu avant	Essieu arrière		
	Moteur				Boîte de vitesses	Pont arrière	Mono- coup	Eau	Lock- heed	Essence									
	Après vidange	Après démontage	Long. totale jauge	Entre min. et max.						Réser- voir									Alli- men- tation
			*							**									
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	Ancien carter h° 209.
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	
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° 209 et nouvelle pompe à huile.
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	Carter réduit h° 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	4,7	2,5	2	....	28	1,300	100	P	P.M.		...	629	64	209	403	
46 CD-UC 2.....	11	15	600	4,7	5,5	2	....	23	1,614	100	P	4 BU	K	...	505	75	209	402	
46 CD-UC 2-Di	14,5	16	600	4,7	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	
47 Di (4x4), 55 Di (4x4) ..	14,5	16	600	4,7	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)				avant ou arrière	couple	
Tous types C4, C6, 8, 10, 15	2,5 à 3	6	{ écrous de 12 : 7 à 8 } { écrous de 14 : 9 à 10 }	3,5 à 4				Depuis 1950.
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 }	
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	*Serrage à froid.
DS-19, 1D 19 TT	2 à 3	6*	7,5 à 8,5	5	6	Avant	40	
H, HZ, HY	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, 23/35, 23/50, 23 CDL	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, 47 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, 47 Di-C2								
45 B-Di	4,5	7	15	4,5	9 à 10	Arrière	40 à 50	
A, AU, AZ, AZU		2,5*			4 à 5	Avant	15 à 20	*Serrage à froid.