

CITROËN



MEMENTO

TECHNIQUE



ÉDITION 1947

MEMENTO TECHNIQUE

TABLE DES MATIÈRES



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

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

TABLE DES MATIÈRES

ORDRE ALPHABÉTIQUE

Régis
2010
LAMARDELLE

A	Admission (<i>Réglage</i>)	8				Chambres de compression	5						
	Alésages (<i>Diamètres</i>)	4				Charges utiles	3						
	Alimentation	19				Chasse	15						
	Allumage	9				Châssis (<i>Caractéristiques</i>)	3						
	Allumeurs (<i>Types</i>)	9				Châssis (<i>Date et n° de sortie</i>)	1						
	Amortisseurs Spicer	18				Circonférences de roulement des pneus	14						
	Ampérage des batteries	9				Compteurs de vitesses	14						
	Angle des soupapes	6				Conjoncteurs	9						
	Appellations commerciales	3				Couples coniques	13-14						
	Arbres à cames	8				Couples de serrage	20						
	Avances automatiques	9				Courbes d'avance automatique	9						
B						Courses des Pistons	4						
						Barres de torsion (<i>Dimensions et n° PD.</i>)	18	Culasses	5				
						Barres de torsion (<i>Réglage des hauteurs</i>)	15	Cylindres (<i>Nombre</i>)	4				
						Batteries d'accumulateurs	9	Cylindres Lockheed	16				
						Bielles	4	Cylindrées totales	4				
						Bougies (<i>Écartement des pointes</i>)	9	Cylindrées unitaires	5				
						Boîtes de vitesses (<i>Caractéristiques</i>)	12	D				Dates approximatives de sortie	1
						Boîtes de vitesses (<i>Poids et capacité</i>)	19					Démultiplications des B. V.	12
Buses de carburateur	10	Démultiplications totales	14										
C						Diamètre des tambours de frein	18						
						Calage de l'avance	9					Dimensions hors tout	3
						Capacité des amortisseurs	18					Distribution (<i>Réglage</i>)	8
						Capacité des organes	19					Dynamos	9
						Caractéristiques des moteurs	4					E	
						Caractéristiques des véhicules	3	Échappement (<i>Réglages</i>)	8				
						Carburants	5	Écrous et boulons de bielle	20				
						Carburateurs	10	Écrous de culasses	20				
Carrossage	15												
Carrosseries (<i>Types</i>)	3												

TABLE DES MATIÈRES (Suite).

ORDRE ALPHABÉTIQUE

Régis

2010

LAMARDELLI

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

TABLE DES MATIÈRES (Suite).

ORDRE ALPHABÉTIQUE

Régis
2010
CAMARDELLE

Pompes à injection (Types)	19
Ponts AR. (Démultiplications)	13-14
Ponts AR. (Poids et capacité en huile)	19
Portées de vilebrequin (Dimensions et nombre)	4
Possibilités de montage des couples coniques	13
Pression d'huile (Réglage)	4
Pression des pneus	14
Puissances effectives	4
Puissances fiscales	4
R	
Rapports des vitesses	12
Rayons de braquage	3
Réglage de l'avance à l'allumage	9
Réglage de la distribution	8
Réglage des injecteurs	9
Réglage de la pression d'huile	4
Réglage des soupapes	8
Réglage des linguets d'embrayage	11
Régulateurs de vitesse (Moteurs)	4
Régulateurs, joncteurs	9
Ressorts d'embrayage	11
Ressorts de soupapes	7
Ressorts de suspension	17
Roues	14
Roulements de pignons d'attaque	13
S	
Soupapes (Dimensions et n° P.D.)	6
Soupapes (Jeux et levées)	8
Starters (Réglage sur carburateur)	10

Starters (Réglage sur moteur Diesel)	9
Symboles usine des châssis	3
Symboles usine des moteurs	4
T	
Tambours de freins (Diamètres)	16
Tarage des ressorts d'embrayage	11
Tarage des ressorts de soupapes	7
Taux de compression	5
Types de moteurs	4
Types de roues	14
Types de voitures (Date de sortie)	1
Types de voitures (Caractéristiques)	3
V	
Vilebrequins (Dimensions)	4
Vis de compteurs	14
Vis platinées	9
Vis de serrage de couronne	20
Vitesses (Au régime d'utilisation)	14
Vitesses (Nombre)	12
Vitesses réglées (Moteurs)	4
Vitesse de jonction des dynamos	9
Voies	3
Voltages des batteries	9
Volumes des chambres de compression	5

TYPES DE VOITURES

DATES APPROXIMATIVES DES SORTIES

Modèles C 4, C 6 (Tourisme et utilitaires)

Régis
2010
CAMARDELLE

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 ^m ,32 Tourisme.....	...		...		300.000		312.000		330.000		...		...		...		...
AC 4 F Voie 1 ^m ,42 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 ^m ,34 Tourisme .....	...		...		...		100.000		107.000		110.200		...		...		...
C 4 G Voie 1 ^m ,42 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		152.617		157.400		159.000		...		...
C 4 GI MFP 800 kg.....	...		...		...		...		...		160.000		162.500		...		...
C 4 GI 1.200 kg.....	...		...		...		...		175.000		179.700		182.000		...		...
C 4 IX MFP 500 kg .....	...		...		...		...		920.600		921.000		...		...		...
C 4 VIII MFP 500 kg .....	...		...		...		...		...		930.000		931.100		...		...
C 6 Voie 1 ^m ,32 Tourisme	1		6.000		11.000		...		...		...		...		...		...
C 6 I 1.800 kg.....	...		160.000		167.000		171.000		...		...		...		...		...
C 6 I 2.000 kg.....	...		...		175.000		177.704		...		...		...		...		...
C 6 E Voie 1 ^m ,39 Tourisme .....	...		14.000		18.500		...		...		...		...		...		...
C 6 F Voie 1 ^m ,42 Tourisme .....	...		50.000		53.500		64.800		...		...		...		...		...
C 6 F Voie 1 ^m ,42 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 2.000 kg court.....	...		...		...		550.000		550.400		...		...		...		...
C 6 GI 2.000 kg long .....	...		...		...		575.000		...		583.000		587.000		...		...
C 6 GT.....	...		...		...		...		625.000		625.092		...		...		...

TYPES DE VOITURES

DATES APPROXIMATIVES DES SORTIES

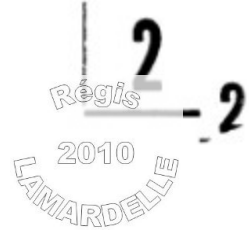
Traction avant et MI (Tourisme.)

Régis
2010
LAMARDELLE

TYPE	1934		1935		1936		1937		1938		1939		1940		1941		1944		1945		1946	
	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à	de	à
7 UA .....	...	810.000	843.200	846.000	846.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 UA .....	...	280.001	282.500	285.000	286.600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 A	1	7.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 B	10.001	30.620	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C	50.001	56.700	71.400	80.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 C Direction à crémaillère .....	...	...	80.331	93.000 (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	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 S	20.001	21.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 AL	350.001	351.500	353.400	356.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 AL Direction à crémaillère .....	...	...	356.001	358.800	360.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 AM .....	...	...	...	360.001	360.315	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 BL .....	...	...	...	360.501	386.001	387.600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 BL Roues Pilote .....	...	...	...	...	387.601	422.400	428.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 BL Performance .....	...	...	...	...	...	428.601	450.000	454.500	...	...	...	...	...	...	...	...	456.600	457.600	...	...	...	...
11 A	100.001	103.300	107.400	113.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 A Direction à crémaillère .....	...	...	113.601	116.600	118.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B .....	...	...	...	118.001	127.300	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B Roues Pilote .....	...	...	...	...	127.501	139.200	143.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 B Performance .....	...	...	...	...	...	143.001	152.350	154.300	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 C Commerciale .....	...	...	...	...	...	291.200	...	293.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15 Six .....	...	...	...	...	...	680.000	682.000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	682.470	...

NUMÉROS DE CHASSIS ET TYPES CORRESPONDANTS

(Pour avoir l'ANNÉE DE SORTIE, se reporter aux TABLEAUX PAR TYPES)



	0 à 10.000	10.000	20.000	30.000	40.000	50.000	60.000	70.000	80.000	90.000
0 à 100.000	A, C, AC4 C6, C4G 7A, 32S, 32BDI	A, C3, AC4 C6, C6E 7B	A, B2, C3 AC4 7B, 7S, 32U	B2, C3 AC4 7B, 32Di	B2, C3 AC4 23Di	B2, C3 AC4, C6F 7C	B2, C3 ACA, C6F 7C	B2, C3 AC4, C6F 7C	B2 AC4	B2 AC4
100.000	C3, B2 AC4, C4G 11A	B2 AC4, C4G 11A, 11B	B2 AC4 11B	B2 AC4 11B	...	B12 C4G1 (800 k.) 11B	B12 C6G1 (1800 k.) C4G1 (800 k.) 10U8 11UB (850 k.)	B12 C6G1 (1800 k.) C6G1 (2000 k.) C4G1 (1200 k.) 11UB (850 k.)	B12 AC4 10U12 850DI	B12 AC4 11U12 23U
200.000	B2, B12 C4G MFP AC4F1 (500) 7C	B15, B15G C4G MFP ...	B15G AC4F1 (1000) ...	23U ...	23U 23LU ...	B14 10A 23LU ...	B14, B14F 10A ...	B14F ...	B14F 11UA ...	B14F 10AL 11C
300.000	B14F AC4F 23RU	B14G AC4F ...	B14G AC4F ...	B14G ...	B14G ...	B14G 11AL ...	B14G 11AM 11BL	11BL ...	11BL ...	11BL ...
400.000	AC4F 11BL	AC4F 11BL	10B 11BL	11BL ...	11BL ...	11BL ...	10BL...	...	...	...
500.000	C6G	...	...	...	...	C6G1 (1800)	...	C6G1 (2000 k.)	C6G1 (2000 k.)	...
600.000	...	...	C6GT	C6G MFP	...	15A	15B	15AL	15-Six	...
700.000	29S	...	29U	...	...	45S	...	45U	45U	45U
800.000	...	...	...	...	...	45BDi	...	45Di	...	...
800.000	8A 45U	8A ...	8A ...	8B ...	7UA ...	...	...	8U5 7UB	500Di...	...
900.000	C4IX 7TU	C4IX ...	C4IX (500 k.) ...	C4VIII (500 k.) ...	...	11TU...	...	...	...	...

TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS ANCIENS MODÈLES (TOURISME)

Voies mesurées au sol.

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

3
Régis
2010
CARMARDELLE
3

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USAGÉ	CARROSSERIE	EMPAQUEMENT	VOIES			DIMENSIONS hors tout			POIDS				NOMBRE DE PLACES	OBSERVATIONS	
					Avant	Arrière	mètres	Longueur	Largeur	Hauteur	Chassis ou	Carrossé à vide					Total en charge
												Avant	Arrière	Total			
A	S.....	...	Torpédo série	2,83	1,190	1,190	4,000	1,410	1,750	565	400	419	810	1,112	4		
C	5 CV.....	...	Torpédo 2 places	2,250	1,180	1,180	3,200	1,400	1,550	410	263	280	543	720	4		
C3	5 CV.....	...	Torpédo 3 places Très.....	2,350	1,180	1,180	3,25	1,340	1,650	410	285	305	500	837	3		
B2	B2.....	...	Conduite intérieure.....	2,830	1,190	1,190	3,680	1,410	1,83	600	485	525	1,010	1,350	4		
B12	B12.....	...	Conduite intérieure 4 places.....	2,873	1,220	1,220	...	...	...	...	...	...	1,050	1,341	4	Pont Haajo, ressorts longs.
B14	B14, B14 F, B14 G.....	...	Torpédo et conduite intérieure.....	2,873	1,230	1,23	...	...	...	710	...	...	1,150	1,470	4	
AC4	C4, C4 HL.....	...	Conduite intérieure normale.....	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,73	710	520	60	1,180	1,49	4		
AC4	C4, C4 HL.....	...	Conduite intérieure longue.....	2,970	1,320	1,320	4,220	1,580	1,73	...	...	...	1,215	1,682	4	
AC4 F	C4 F.....	...	Conduite intérieure normale.....	2,850	1,320	1,320	4,100	1,580	1,73	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	619	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	1,230	1,510	5		
C4 G	C4 G, C4 G MFP.....	...	Familiale large.....	2,980	1,420	1,42	4,300	1,700	1,740	745	640	650	1,270	1,600	7		
C4 IX	C4 IX.....	...	Berline.....	2,700	1,340	1,340	4,100	1,600	1,740	710	580	620	1,185	1,491	4		
C6	C6 normale.....	...	Berline ordinaire.....	2,950	1,320	1,32	4,200	1,580	1,750	780	600	655	1,275	1,582	4		
C6	C6 normale.....	...	Berline large.....	2,950	1,330	1,330	4,200	1,650	1,70	...	...	...	...	...	...
C6	C6 longue.....	...	Familiale ordinaire.....	3,120	1,320	1,320	4,370	1,580	1,750	780	605	720	1,310	1,750	6		
C6	C6 longue.....	...	Familiale large.....	3,120	1,390	1,390	4,370	1,650	1,70	...	...	...	...	...	...
C6 E	C6 E.....	...	Berline normale.....	2,950	1,390	1,390	4,200	1,650	1,750	810	...	...	1,325	...	5	
C6 E	C6 E.....	...	Familiale longue.....	3,12	1,370	1,330	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.....	2,950	1,420	1,420	4,600	1,70	1,740	850	630	635	1,380	1,630	5		
C6 G	C6 G, C6 G MFP.....	...	Familiale large.....	3,130	1,420	1,420	4,730	1,700	1,74	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	4,24	1,620	1,677	655	560	605	1,165	1,471	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.....	3,00	1,420	1,440	4,723	1,720	1,679	805	650	735	1,385	1,890	7		
10 AL ou 10 BL	10 légère.....	P 34	Berline.....	2,70	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	635	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	1,680	900	695	755	1,450	1,822	5		
15 A ou 15 B	15.....	P 36	Familiale.....	3,150	1,420	1,440	4,873	1,720	1,680	900	...	...	1,505	2,010	7	
15 AL ou 15 BL	15 légère.....	P 36	Berline.....	2,911	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.....	2,708	1,340	1,340	4,240	1,620	1,677	735	...	...	1,280	1,650	5	
11 UA	11 MI.....	...	Berline.....	3,008	1,420	1,440	4,575	1,720	1,679	785	...	...	1,320	1,670	5	
11 UA	11 MI.....	...	Conduite intérieure.....	3,008	1,420	1,440	4,720	1,720	1,679	785	...	...	1,330	1,700	5	
11 UA	1 MI.....	...	Familiale.....	3,008	1,420	1,440	4,720	1,720	1,679	785	...	...	1,355	1,860	7	

Série B à roue AV. indépendantes

TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS — ANCIENS MODÈLES (UTILITAIRES)

Régis
2010
LAMARDELLE

Voies mesurées à 1 sol. Voie arrière pour roues jumelées (J) = voie moyenne.

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

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE	CARROSSERIE	EMPALEMENT	VOIES		DIMENSIONS hors tout			POIDS			CHARGE UTILE M. A. V.	OBSERVATIONS	
					Avant	Arrière	Longueur	Largueur	Hauteur	Châssis na	Carrossé à vide	Total en charge			kilos
				mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	kilos	kilos	kilos	kilos	
B14 F, B14 G	B 14 F, B 14 G.....	...	...	2,875	1,230	1,230	...	...	...	...	...	...	500	
B15	B 15, B 15 G.....	...	...	3,050	1,230	1,230	...	...	...	...	785	...	2.300	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	1,370	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	1,320 1,340	1,320 1,340	4,375	1,656	2,074	...	...	2.200	800	Châssis court.
C 4 G 1 (800 kg)	C 4 G 800 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,980	1,420 1,340	1,420 1,340	4,375	1,656	2,074	...	...	2.200	800	Châssis long.
C 4 G 1 (1.200 kg)	C 4 G 1.200 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	3,11	1,420	1,485	4,760	1,877	2,037	...	...	2.900	1.200	
C 4 IX (500 kg)	C 4 IX 500 kg.....	...	Camionnette bâchée.....	2,780	1,340	1,340	4,100	1,600	1,840	...	...	1.750	500	
C 4 VIII (500 kg)	500 kgs (1 ^{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	51,494 J1,509	5,235	1,910	2,282	1.340	1.790	...	1.800	Châssis court.	
C 6 1 (2.000 kg)	C 6 2.000 kg.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	4,250	1,420	J1,510	6,140	...	...	1.390	...	2.600	Châssis long.	
C 6 G 1 (2.000 kg)	C 6 G 2 tonnes.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	3,330	1,500	J1,560	5,387	1,980	2,324	1.430	...	4.600	2.000	Châssis court.	
C 6 G 1 (2.000 kg)	C 6 G 2 tonnes.....	...	Plateforme ridelle bâchée.....	4,250	1,500	J1,560	6,135	1,980	2,324	1.480	...	4.600	2.000	Châssis long.	
C 6 GT	Tracteur routier.....	...	Tracteur.....	2,800	1,500	1,500	4,000	...	...	...	...	7.800	5.500	Avec remorque.
10 A ou 10 B	10.....	...	Commerciale.....	3,000	1,420	1,440	4,723	1,720	1,679	...	...	...	...
15 A ou 15 B	15.....	...	Commerciale.....	3,170	1,420	1,440	4,873	1,720	1,686	...	...	...	...
8 U 5	500 kg (2 ^e stade).....	P. 35	Camionnette bâchée.....	2,700	1,340	1,340	4,230	1,600	1,840	740	...	1.900	500		
10 U 8	800 kg.....	P. 34	Camionnette bâchée.....	3,000	1,420	1,440	4,690	1,720	1,840	780	...	2.350	800		
10 U 12	1.200 kg.....	P. 34	Camionnette bâchée.....	3,150	1,420	J1,510	4,960	1,950	2,360	1.025	...	2.900	1.200		
29 U	Type 29 ou 2 tonnes MFP.....	P. 36	Camionnette bâchée.....	3,330	1,620	J1,640	5,140	2,038	2,470	1.600	...	4.900	2.500	Châssis court.	
29 U	Type 29 ou 2 tonnes 3FP.....	P. 36	Camionnette bâchée.....	4,250	1,620	J1,640	6,060	2,038	2,470	1.700	...	4.900	2.500	Châssis long.	
29 S	Type 29 surbaissé.....	P. 36	Car.....	4,300	1,700	J1,700	6,452	2,098	2,470	1.800	...	5.200	Car	Châssis surbaissé.	

TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES TOURISME (TRACTION AVANT)

Voies mesurées au sol.

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

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



TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE	CARROSSERIE	EMPATEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOR Y			RAYON DE BRAQUAGE	POIDS A VIDE			NOMBRE DE PLACES	POIDS MAXIMUM EN CHARGE			OBSERVATIONS
					Avant	Arrière	Longueur	Largueur	Hauteur à v de		Avant	Arrière	Total		Avant	Arrière	Total	
				mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	kilos	kilos	kilos		kilos	kilos	kilos	
Avec roues STOP																		
7 A	7	PV	Berline	2,910	1,310	1,324	4,450	1,620	1,520	6,600	...	...	900	4	...	...	...	Traverse caisson.
7 B	7 B	PV	Berline	2,910	1,310	1,324	4,450	1,620	1,520	6,600	...	...	900	4	...	...	...	Traverse caisson.
7 C	7 C	PV	Berline	2,910	1,310	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	580	445	1,025	4	700	680	1,380	Traverse tubulaire; direction Gemmer ou cr. maille. Essieu tubulaire puis crociforme.
7 S	7 sport	PVS	Berline	2,910	1,310	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	580	445	1,025	4	700	680	1,380	Traverse caisson.
11 AL	11 légère	PVS	Berline	2,910	1,310	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	600	460	1,060	4	...	...	...	Traverse tubulaire; direction Gemmer ou cr. maille. Tambours AV et AR 12". Essieu crociforme ou tubulaire.
11 AM	11 légère	PVS	Berline	2,910	1,310	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	600	460	1,060	4	...	...	...	Tambours AV: 12"; AR: 10"
11 BL	11 légère	PVS	Berline	2,910	1,310	1,330	4,450	1,640	1,520	6,600	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	6,900	620	480	1,100	5-6	755	770	1,525	Tambours AV et AR: 12"
11 B	11 normale	PVL, PVF	Conduite limousine	3,275	1,460	1,450	4,850	1,760	1,560	6,900	...	...	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	6,900	...	...	1,170	9	845	950	1,795	
11 C	11 commerciale	SPVFC	Commerciale	3,275	1,460	1,450	4,850	1,800	1,580	6,900	660	540	1,200	5 ou 2+300 k	...	...	1,805	
Avec roues PILOTE																		
7 C	7 économique	PVE2	Berline	2,910	1,374	1,354	4,450	1,670	1,520	6,600	580	445	1,025	4	700	680	1,380	Couple 10 N 31.
11 BL	11 légère performance	PVSC	Berline	2,910	1,374	1,354	4,450	1,670	1,520	6,600	590	445	1,035	4	...	...	...	Tambours AV: 10" ou 12" AR: 10"
11 B	11 normale performance	PVLC	Berline	3,090	1,494	1,470	4,650	1,830	1,540	6,900	620	480	1,100	5-6	755	770	1,525	
11 B	11 normale performance	PVLC	Conduite limousine	3,275	1,494	1,470	4,850	1,800	1,560	6,900	...	...	1,140	5-6	805	830	1,635	
11 B	11 familiale performance	PVFC	Familiale	3,275	1,494	1,470	4,850	1,800	1,580	6,900	...	...	1,180	9	845	950	1,795	
11 C	11 commerciale performance	SPVFC	Commerciale	3,275	1,494	1,470	4,850	1,800	1,580	6,900	...	...	1,210	5 ou 2+300 k	...	...	1,805	
15 Six	15	PVL6	Berline	3,087	1,487	1,487	4,760	1,760	1,540	6,900	745	530	1,275	5	900	845	1,745	
15 Six	15	PVL6	Familiale	3,272	1,487	1,487	4,960	1,760	1,580	6,900	...	...	1,330	9	935	1,070	2,005	

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

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

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

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

Régis
2010
LAMARDELLE

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE Châssis	CARROSSERIE	EMPATTEMENT	VOIES			DEUX SIÈGES HORS TOUT			RAYON DE BRAQUAGE	POIDS			CHARGE UTILE MOTEUR	OBSERVATIONS	
					Avant	Arrière		Long- g-eur	Lar- g-eur	Hau- teur à vile		mètres	mètres	mètres			mètres
7 UA	M1.....	PUA	Conduite intérieure commerciale	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 UB	500 kg M1.....	PUA	Boulangère.....	2,700	1,310	1,340	4,230	1,620	1,960	8,000	750	1.140	1.680	500			
11 UA	11 M1.....	PUB	Commerciale.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11 UB	350 kg M1.....	PUB	Boulangère.....	3,000	1,420	1,440	4,670	1,720	1,900	8,200	920	1.370	2.250	850			
11 U-12	1.200 kg M1.....	PUC	Plateforme ridelles bâchée.....	3,150	1,420	J1,540	4,960	1,900	2,700	8,200	1.100	...	2.900	1.200			
23 U	T23 ou 1.500 kg....	PUD	Plateforme ridelles bâchée.....	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	8,400	1.230	1.900	3.500	1.500			
23 LU	T23 long ou 1.530-1.800 kg	PUD 4	Plateforme ridelles bâchée.....	3,750	1,625	J1,540	5,450	1,960	2,700	8,250	1.360	2.030	3.800	1.800			Châssis allongé de 370.
23 RU	T23 R ou 2 tonnes..	PUD 7	Plateforme ridelles bâchée.....	3,750	1,625	J1,540	5,540	1,970	2,700	8,250	1.440	2.200	4.200	2.000			Châssis renforcé; freins Lockheed.
32 U	T32 ou 2,5 tonnes...	P 39	Plateforme ridelles bâchée.....	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	8,700	1.800	2.500	5.200	2.500			Châssis court.
32 U	T32 ou 2,5 tonnes...	P 39	Plateforme ridelles bâchée.....	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	9,700	1.860	2.630	5.200	2.500			Châssis long.
32 S, 32 B	T32 ou 2,5 tonnes surbaissé	P 39 S	Car.....	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	10,200	1.970	3.750	6.000	24-25 Places			
45 U	T45 ou 3,5 tonnes...	P 38	Plateforme ridelles bâchée.....	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	9,200	2.500	...	7.600	3.500			Châssis court; modèle avant guerre.
45 U	T45 ou 3,5 tonnes...	P 38	Plateforme ridelles bâchée.....	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	9,200	2.630	3.790	7.600	3.500			Châssis long; modèle avant guerre.
45 S, 45 B	T45 ou 3,5 tonnes...	P 38	Car.....	5,330	1,815	J1,710	9,250	2,350	2,630	11,800	2.800	4.950	8.150	32-33 Places			Châssis surbaissé.
45 U	T45 ou 4 tonnes.....	P 38-7	Plateforme ridelles bâchée.....	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	9,200	2.850	4.000	8.000	4.000			Châssis long; modèle après guerre.
7 TU	TUB 850 kg TA.....	TUB	Fourgon.....	2,350	1,480	1,612	4,040	1,910	2,130	6,400	...	1.340	2.350	850			
11 TU	TUB, TUC 850 kg TA	TAMH TUC	Fourgon.....	2,350	1,540	1,6.0	4,040	1,960	2,130	6,400	...	1.380	2.350	850			

TYPES ET SYMBOLES DES VOITURES

CARACTÉRISTIQUES DES CHASSIS DIESEL ET GAZOGÈNES

3
Régis

2010
L'AMARDELLE

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

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

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

TYPE de CHASSIS	APPELLATION COMMERCIALE	SYMBOLE USINE des châssis	CARROSSERIE	EMPATEMENT	VOIES		DIMENSIONS HORS TOUT			RAYON DE BRAQUAGE	POIDS			CHARGE UTILE MOYENNE	OBSERVATIONS
					Avant	Arrière	Longueur	Largueur	Hauteur à vide		Châssis au	Carrossé à vide	Maxi en charge		
mètres															
DIESEL															
500 Di	500 kg Diesel	D PUA	Boulangère	2,700	1,340	1,340	4,230	1,620	1,960	8,000	725	...	1,800	500	
850 Di	850 kg Diesel	D PUB	Boulangère	3,000	1,420	1,440	4,690	1,720	1,960	8,200	850	...	2,250	850	
23 Di	T23 ou 1.500 kg Diesel	D PUD	Plateforme ridelles bâchée	3,380	1,625	J1,540	5,080	1,960	2,700	8,400	1.200	...	3,500	1.500	
32 Di	T32 Diesel	D P39 C	Plateforme ridelles bâchée	3,405	1,700	J1,640	5,310	2,120	2,950	8,700	1.850	...	5,200	2.500	Châssis court.
32 Di	T32 Diesel	D P39 L	Plateforme ridelles bâchée	4,095	1,700	J1,640	6,000	2,120	2,950	9,700	1.900	...	5,200	2.500	Châssis long.
32 BDi	T32 surbaissé Diesel.	D P39 S	Car	4,300	1,700	J1,700	7,400	2,350	2,550	10,200	2.100	...	6,000	...	Car 24/25 places.
45 Di	T45 court Diesel	D P38 C	Plateforme ridelles bâchée	3,600	1,800	J1,780	5,740	2,270	3,060	9,200	...	...	7,600	3.500	Châssis court.
45 Di	T45 long Diesel	D P38 L	Plateforme ridelles bâchée	4,600	1,800	J1,780	7,100	2,350	3,100	9,200	...	...	7,600	3.500	Châssis long.
45 BDi	T45 surbaissé Diesel.	D P38 S	Car	5,430	1,815	J1,710	9,250	2,350	2,630	11,800	...	...	8,150	...	Car 32/33 places.
GAZOGÈNES															
23 LU	T23 Gazo	PUD4	Plateforme ridelles bâchée	3,750	1,625	J1,540	...	1,960	2,700	8,250	...	...	3,800	1.500 environ	Gazo : Imbert ou Brandt.
45 G	T45 Gazo (3 t. 5)	P38 G	Plateforme ridelles	4,600	1,800	J1,780	...	2,350	3,100	9,200	...	...	7,600	3.100 environ	Gazo : Brandt-Imbert-Sabatier (350 kg-450 kg)

Nota. — Les 23 LU Gazo n'ont pas fait l'objet de déclaration au Service des Mines par l'Usine.

Pour les T32, il n'a été livré que des pièces pour transformation.

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

TOURISME (ANCIENS MODÈLES)

Moteurs à soupapes latérales.

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

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

Régis A

2010
CAMARDELLE

TYPE	SYMBOLE USINE moteur	PUISSANCE FISCALE	MOTEUR			VILEBREQUIN		BELLES			PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PUISSANCE D'HUILE	OBSERVATIONS
			Nombre de cylindres	Alésage Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ d'origine	φ d'origine	largeur initiale	C. V.	à tours/ minute			
A	...	8	4	65 × 100	1,327	2	...	42	35	18	2.100			
C, C3	...	5	4	55 × 90	0,856	2	33	35	24	11	2.100			
B2	...	9	4	68 × 100	1,452	2	36	40/45	29	20	2.100			
B12	...	9	4	68 × 100	1,452	2	36	45	29	20	2.100			
B14	...	9	4	70 × 100	1,539	2	42	46	26	22	2.300			
AC4	...	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000			
AC4F	...	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000			
C4G	...	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		Moteur fixe ou flottant.	
C4IX	...	9	4	72 × 100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		Moteur fixe.	
C6	...	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000			
C6F	...	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000			
C6G	...	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	55	2.700		Moteur fixe ou flottant (MFP).	
8A ou 8B	P35	8	4	68 × 100	1,452	3	46	42	35	32	3.200			
10A ou 10B	P34	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200			
10AL ou 10BL	P34	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48	33	36	3.200			
15A ou 15B	P36	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200			
15AL ou 15BL	P36	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200			
7UA	...	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33/35	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes 2 kg. 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/65°. Débit par trou calibré à 2,8mm.	Moteur à culbuteurs.	
11UA	...	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33/35	42	3.500		Moteur à culbuteurs.	

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

UTILITAIRES (ANCIENS MODÈLES)

Moteurs à soupapes latérales.

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

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

Régis
2010
CAMARDELLE

TYPE	SYMBÔLE USINE moteur	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILIERREQUIN		BIELLES		PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'INJECTION	OBSERVATIONS
		Marchandise	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ d'ori- gine	φ d'ori- gine	Largeur initiale	C.V.	à tours minute		
B 2 (500 kg).....	...	9	...	4	65 × 100	1,327	2	36	40/45	29	20	2.100		
C, C 3 (Livraison)....	...	5	...	4	55 × 90	0,856	2	33	35	25	11	2.100		
B 12 (500 kg).....	...	9	...	4	68 × 100	1,452	2	36	45	29	20	2.100		
B 14 (500 kg).....	...	9	9	4	70 × 100	1,539	2	42	46	26	22	2.300		
B 15, B 15 G (1.000 kg)	...	9	9	4	70 × 100	1,539	2	42	46	26	22	2.300		
AC 4 1 (500 kg) .....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
AC 4 1 (1.000 kg) ...	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
AC 4 F 1 (500 kg)....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
AC 4 F 1 (1.000 kg)...	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	52	48	35	30	3.000		
C 4 G 1 (800 kg).....	...	10	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		Moteur fixe ou flottant (MFP).
C 4 G 1 (1.200 kg)...	...	10	10	4	75 × 100	1,767	3	55	48/50	33	32	2.700		Moteur fixe ou flottant (MFP).
C 4 IX (500 kg).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	55	48/50	33	30	2.700		Moteur fixe.
C 4 VIII (500 kg 1 ^{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	45	3.000		
C 6 1 (2.000 kg) .....	...	12	14	6	72 × 100	2,442	4	52	48	35	45	3.000		
C 6 G 1 (2.000 kg)...	...	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	55	3.000		Moteur fixe.
C 6 G 1 (2.000 kg)...	...	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48/50	33	55	3.000		Moteur fixe.
C 6 G T (Tracteur) ..	...	12	17	6	80 × 100	3,000	4	55	48/50	33	55	3.000		
8 U 5 (500 kg 2 ^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 T MFP)	P 36	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200		Moteur flottant.
29 S.....	P 36	13	15	6	75 × 100	2,650	4	55	48	33	56	3.200		

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

TOURISME (NOUVEAUX MODÈLES)

Moteurs à culbuteurs

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

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

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



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

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

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS UTILITAIRES (NOUVEAUX MODÈLES)

Moteurs à culbuteurs

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

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

Régis
2010
LAMARDELLE

TYPE	SYMBOLE USINE MOTEURS	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BELLES		PUISSANCE EFFETIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	RÉGULÉ à TOURS/MINETS	OBSERVATIONS		
		Marchan- dises	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Alésage × Course	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ* d'origine	φ* d'origine	Largeur initiale	CV.	à tours/ minute					
7 UA commerciale...	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	35/33	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes : 2 kg 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/65°. Débit par trou calibré à 2,8 mm.				
7 UB (500 kg).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	35/33	34	3.500					
11 UA commerciale...	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500					
11 UB (850 kg).....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500					
11 U12 (1.200 kg)....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500					
23 U (1.500 kg).....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42	3.500					
23 LU (1.500 1.800 kg)	...	9	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	35/33	42/48	3.500				Certains 23 LU avec moteur performance.	
23 RU (2 T.).....	...	9	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	48	3.500				Moteur performance.	
32 U (2 T. 5).....	P 30	15	17	4	94 × 110	3,053	5	64	56	39	48	2.500				2.500	
32 S.....	P 30	15	17	4	94 × 110	3,053	5	64	56	39	48	2.500				Sur moteur : 3 kg. Huile à 60° à 500 tours /minute moteur.	2.500
45 U.....	P 38	17	17	6	94 × 110	4,580	7	64	56	39	73	2.500				2.500	
45 S et 45 B.....	P 38	17	17	6	94 × 110	4,580	7	64	56	39	73	2.500	2.500				
7 TU (TUB).....	...	9	9	4	72 × 100	1,628	3	50	48	33	34	3.500	Sur banc d'essai de pompes : 2 kg 5 à 1.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/65°. Débit par trou calibré à 2,8 mm.	Fourgon 850 kg.			
11 TU (TAMH).....	...	11	11	4	78 × 100	1,911	3	50	48	33	42	3.500		TAMH-Ambulance.			

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

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

UTILITAIRES (DIESEL & GAZOGÈNE)

Moteurs à culbuteurs.

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

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



TYPE	SYMBOLE USINE MOTEUR	PUISSANCE FISCALE		MOTEUR			VILEBREQUIN		BIELLES		PUISSANCE EFFECTIVE		RÉGLAGE DE PRESSION D'HUILE	RÉGULÉ À TOUS/REVALE	OBSERVATIONS
		Marchan- dises	Voyageurs sauf trans- port en commun	Nombre de cylindres	Allésage et courses	Cylindrée totale	Nombre de portées	φ d'origine	φ d'origine	Largeur initiale	CV.	tours /minute			
DIÉSEL															
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 kg 5 à 4.000 tours/minute de la pompe. Huile à 60/65°. Débit par trou calibré à 2.8 mm.	3.650	
850 DI	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
23 DI	D 1	7	7	4	75 × 100	1,767	3	60	48	33	40	3.650		3.650	
32 DI	D 3	10	12	4	94 × 110	3,053	5	74	64	37	55	2.500	Sur moteur : 3 kg. Huile à 60° à 500 tours/minute moteur.	2.500	
32 B DI	D 3	10	12	4	94 × 110	3,053	5	74	64	7	55	2.500		2.500	
45 DI	D 2	12	12	6	94 × 110	4,580	7	74	64	37	76	2.500		2.500	
45 B DI	D 2	12	12	6	94 × 110	4,580	7	74	64	37	76	2.500		2.500	
GAZOGÈNES															
23 .....	...	...	...	4	78 × 100	1,914	3	50	48	35/33	...	...	Sur banc d'essai : 2 kg 5 (Voir 7 et 11). Sur moteur 3 kg. Huile à 60° à 500 tours/minute moteur.	...	
45 G	P 38 G	14	14	6	100 × 110	5,183	7	...	56	39	60	3.000		...	

Nota - Il n'a pas été livré de moteurs P 29 pour gazogènes, mais seulement des pièces pour transformation.
Les 23 gazogènes n'ont pas été déclarés au Service des Mines par l'Usine.

CULASSES — VOLUMES — COMPRESSION

ANCIENS MODÈLES

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

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

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

Régis
2010
CAMARDELLE

TYPE	NUMÉRO P. D. CULASSE SUE avec sièges et guides de soupapes	TAUX de COMPRESSION	CARBURANT	VOLUME de la CHAMBRE	DESSUS DU PISTON Bombé ou Plat ou Creux	HAUTEUR de la CULASSE	CYLINDRÉE UNITAIRE	OBSERVATIONS
				cm ³		millimètres.	cm ³	
AC 4.....	450.237	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
C4F.....	451.138	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
	451.139	6	Poids lourds.	68	Plat	52,5 ou 55	407,1	
C4G, C4MFP.....	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	
C4IX, C4VIII.....	460.654	5,3	Tourisme.	82 — 85	Plat	55	407,1	
C6.....	450.186	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
	451.135	5,25	Tourisme.	84 — 86	Plat	55	407,1	
C6F, 1.800 kg 2 tonnes.....	451.136	6	Poids lourds.	67 — 69	Plat	52,5 ou 55	407,1	
	460.656	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	441,8	
C6G, C6MFP, 2 T.....	451.516	6	Poids lourds.	75 — 78	Plat	52,5 ou 55	441,8	
	460.658	5,3	Tourisme.	90 — 93	Plat	55	502,6	
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 - VOLUMES - COMPRESSION

MODÈLES RÉCENTS

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

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

Régis
2010
CAMARDELLE

TYPE	NUMÉRO P.D. culasse nue avec sièges et guides de soupapes	TAUX DE COMPRESSION	CARBURANT	VOLUME de la CHAMBRE	VOLUME du JOINT	DESSUS du PISTON : bombé ou plat ou creux Volume correspondant	VOLUME du RETRAIT	VOLUME TOTAL (V.)	HAUTEUR de la CULASSE	CM ³ ENLEVÉS par 1 " de rabotage	CYLINDRÉE UNITAIRE	OBSERVATIONS
				cm ³	cm ³	cm ³	cm ³	cm ³	m/m	cm ³	cm ³	
7 A (72 × 80)	451.312	5,7	Tourisme	59-61	4,3	Creux + 3	1	69,3	83	3,3	325,7	
7 B (78 × 80)	451.723	5,7	Tourisme	70-72	6,7	Creux + 3	1,5	81,2 à 83,2	83	4	382,2	
7 C (72 × 100)	451.976	5,9	Tourisme	71-73	4,3	Creux + 3	1	79,3 à 81,3	85	3,3	407,1	
7 C Économique (72 × 100)	451.976	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 79,3	85	3,3	407,1	
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B	451.960	5,9	Tourisme	78-80	6,7	Creux + 8	1,5	95,2 à 97,2	85	4	477,8	
11 BL, 11 B, 11 C (Performance)	453.024	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	
15-Six 1939	453.039	6,3	Super	79-81	6,7	Plat 0	1,5	87,2 à 89,2	95	4	477,8	
15-Six 1946	...	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	95,3	4	477,8	
7 UA, 7 UB, 7 TU	452.378	5,9	Tourisme	70-72	4,3	Creux + 3	1	79,3 à 81,3	85	3,3	407,1	N'a pas été monté en série.
	452.378	6,2	Tourisme	71-73	4,3	Plat 0	1	76,3 à 78,3	85	3,3	407,1	
	451.982	6,3	Poids Lourds	66-68	4,3	Creux + 3	1	74,3 à 76,3	84	3,3	407,1	
11 UA, 11 UB, 11 TU, 23 U (Avant mai 39)	452.379	5,9	Tourisme	78-80	6,7	Creux + 8	1,5	95,2 à 97,2	85	4	477,8	
	451.944	6,3	Poids Lourds	73-75	6,7	Creux + 8	1,5	89,2 à 91,2	83,5	4	477,8	
11 UB, 11 TU, 23 U, 23L (Depuis mai 39)	456.215	7,5	Gazo	66-68	6,7	Plat 0	1,5	74,2 à 76,2	81	4	477,8	Moteur type Perfo.
	453.251	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	
23 R	453.242	6,2	Tourisme	84-86	6,7	Plat 0	1,5	92,2 à 94,2	85,5	4	477,8	Moteur type Perfo.
32 U, 32 S	451.291	5,4	Tourisme	144-148	13	Creux + 14,5	...	...	142,2	...	763,4	
	451.601	6,2	Poids Lourds	117-121	13	Creux + 14,5	...	...	140	...	763,4	
32 Gazo	456.054	8	Gazo	154	14	Bombé - 45	...	...	142,2	...	863,9	
45 U, 45 B, 45 S	451.290	5,4	Tourisme	144-148	13	Creux + 14,5	...	...	142,2	...	763,4	
	451.600	6,2	Poids Lourds	117-121	13	Creux + 14,5	...	...	140	...	763,4	
45 G	456.053	8	Gazo	154	14	Bombé - 45	...	...	142,2	...	863,9	
23 DI Diesel	730.942	19	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas ^{0,3 à 0,6}	23,6 à 25,6	95	...	441,8	
32 DI Diesel	731.244	16,3	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas ^{1,4 à 1,5}	46,98 à 52,51	129	...	763,4	
45 DI Diesel	731.243	16,3	Gasoil	...	...	Plat 0	Dépas ^{1,4 à 1,5}	46,98 à 52,51	129	...	763,4	

SOUPAPES

6 Régis

2010 CAMARDELLE

Longueur totale : sans le bombé de la tête.

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

TYPE	ADMISSION						ÉCHAPPEMENT						OBSERVATIONS
	NUMÉRO PD	ANGLE total	DIAMÈTRE tête	DIAMÈTRE queue	LONGUEUR totale	CLAVETTE ou goupille	NUMÉRO PD	ANGLE total	DIAMÈTRE tête	DIAMÈTRE queue	LONGUEUR totale	CLAVETTE ou goupille	
A, B2, B12, B14, B15	117.268	90°	30	8	129,7	Goupille.	117.268	90°	30	8	129,7	Goupille.	
A, B2, B12, B14, B15 (réparation)...	117.833	90°	30	8,45	129,7	Goupille.	117.833	90°	30	8,45	129,7	Goupille.	
C, C3.....	10.937	120°	24	7	106,5	Goupille.	10.937	120°	24	7	106,5	Goupille.	
C, C3 (réparation).....	10.937/01	120°	24	7,3	106,5	Goupille.	10.937/01	120°	24	7,3	106,5	Goupille.	
AC4, C6, C4 F, C6 F	450.051	120°	35	8,9	136	Goupille.	450.051	120°	35	8,9	136	Goupille.	
AC4, C6, C4 F, C6 F (réparation)	460.096	120°	35	9,5	136	Goupille.	460.096	120°	35	9,5	136	Goupille.	
C6 F (C6 FM)	460.336	120°	35	8,9	136	2 clavettes.	460.336	120°	35	8,9	136	2 clavettes.	
C4IX, C4G, C6G	460.631	120°	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.429/01	120°	35	9,5	137,5	2 clavettes.	
C4MFP, C6MFP.....	460.631	120°	37	8,9	137,5	2 clavettes.	460.789	120°	37	8,9	135,5	2 clavettes.	
8	460.760	120°	35,3	8,95	137	2 clavettes.	460.761	120°	31,8	8,9	137	2 clavettes.	
10, 15, TT, T20.....	460.723	120°	37,3	8,95	137	2 clavettes.	460.722	120°	34,8	8,9	137	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 ..	461.715	120°	37	8,95*	112,75	2 clavettes.	461.717	120°	33,8	8,95*	112,75	2 clavettes.	Culasses 451.960-453.039
11 UA, 11 UB, 11 U 12, 23 U.....	461.715	120°	37	8,95*	112,75	2 clavettes.	461.239	120°	35,5	8,9	112	2 clavettes.	Culasse 451.980.
11 UA, 11 UB, 11 U 12, 23 U.....	461.715	120°	37	8,95*	112,75	2 clavettes.	461.717	120°	33,8	8,95*	112,75	2 clavettes.	Culasse 451.944/379.
11 RL (perfo), 11 C, 23 LU, 23 RU	461.846	120°	37	8,95*	101,5	2 clavettes.	461.847	120°	33,8	8,95*	101,5	2 clavettes.	Culasse 453.024.
32 45 TT (essence et gazo)	460.975 B	120°	43	10*	173,75	2 clavettes.	460.976 B	120°	40	10*	174	2 clavettes.	
500 Di, 850 Di, 23 Di.....	730.857	90°	36	9	122	2 clavettes.	730.858	90°	31,6	9	122	2 clavettes.	
32 Di, 32 BDi, 45 Di, 45 BDi.....	730.397	90°	44	10	160,4	2 clavettes.	730.398	90°	38	10	160,4	2 clavettes.	

6

RESSORTS DE SOUPAPES

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

TYPE	NUMÉRO	LONGUEUR LIBRE	DIAMÈTRE EXTÉRIEUR	DIAMÈTRE DU FIL	NOMBRE DE SPIRES	SENS d'enrou- lement	TARAGES				OBSERVATIONS
							1		2		
							Longueur	Tare	Longueur	Tare	
A, B 2, B 12, B 14, B 15.....	1.006	45,5 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	8 U	G	37	31	...	...
C, C 3.....	30.723	40 ± 1	18,5 ± 0,5	2,5	7 U	G	...	...	...	...
B 14, B 14 G, B 15, B 15 G.....	112.859	53,5	25,5	3	8 U	G	40,5	12 ± 1,2	...	...
A C 4, C 4 F, C 6, C 6 F.....	460.018	58 ± 0,5	31	4	6 U	D	41,2	38 ± 0,4	49	18 ± 1	Remplacé par 460.414.
C 4 G, C 6 G.....	460.414	61 ± 0,5	31 ± 0,3 -0,2	4	5 1/2 U	D	44,2	38 ± 0,4 -0	52	18 ± 1	
C 4 MFP, C 6 MFP 8, 10, 15, T 29	Extérieur... 460.774	64,5	31 ± 0,3 -0,2	3,8	7 U	D	45,4	30 ± 0,3 -0	...	...
	Intérieur... 460.772	54	21,5 ± 0,3 -0,2	2,5	8 1/2 U	G	35,4	12 ± 0,4 -0	...	...
7 et 11 TT, 23 U, 23 LU, 7 TU.....	461.250	60	30 ± 0,3 -0,2	3,8	6 1/2 U	D	42	32 ± 1,5	50	17,8 ± 0,75	
11 Performance, 15 Six 11 TU (TMB), 23 LU, 23 RU	Extérieur... 452.914	46,5	30 ± 0,3 -0,2	3,5	7,5 T	D	29	29,5 ± 1	37	14,6 ± 1	
	Intérieur... 461.896	43	20 ± 0,3 -0	2,5	9,8 T	G	27	16 ± 0,75	32,8	9,7 ± 0,5	
500 kg, 850 kg, 23 Di.....	Extérieur... 730.746	51 ± 0,5 -0	34 ± 0,3 -0,2	4	4,6 U	D	31,8	38,1	38,3	23,3 ± 0,75	
	Intérieur... 730.745	48 ± 0,5 -0	22,8 ± 0,3 -0,2	2,8	6,9 U	G	29	19,6	36,3	11,7 ± 0,75	
32, 45.....	461.161	90	36,8 ± 0,3 -0,2	4,8	9 U	D	67	50 ± 0,3 -0	77	28 ± 1	
32 Di, 45 Di.....	Extérieur... 730.399	99,5	36,2 ± 0,3	4,5	9 U	D	68	45 ± 0,3 -0	79	29	
	Intérieur... 730.400	89	22,8 ± 0,3 -0,2	2,8	14 U	G	58	17 ± 0,5 -0	69	11	

RÉGLAGE DISTRIBUTION



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

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

8

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

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

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

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

ANCIENS MODÈLES

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

9 Régis A

2010 CAMARDELLE

TYPE	AVANCE A L'ALLUMAGE					ALLUMEUR		ÉCARTEMENT POINTS BOUGIES	BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	CALAGE FIXE		AVANCE AUTOMATIQUE			TYPE	Écarte ^m des Vis		VOLTS	AMPÈRES	ENCOMBREMENT MAXI			CONJONCTEUR ou régulateur	VITESSE de Conjonction	
	En degrés	En m/m	Décolle à	Maxi							Long- ueur	Largeur	Hauteur			
			Degrés	Tour/min.									T./m.			
A, B 2, B 12 (10 CV).....	18°	3	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	60	...	...	...	Conjacteur	...	
C, C 3 (5 CV).....	17°	2,5	Avance fixe			Magnéto	0,3	0,4	6	45	....	...	...	Conjacteur	...	
B 14, B 15 TT.....	18°	3	Avance fixe			Magn. / Volt.	0,3	0,4	6	60	...	...	...	Conjacteur	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	Conjacteur	460	} Courbe d'Avance des Allumeurs d'Origine ; En Rechange, utiliser les Allumeurs P 10-15. Les Dynamos peuvent être équipées de Régu- lateurs.
C 6, C 6 F.....	10-16	1,00	600	30°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjacteur	460	
C 4 G, C 4 IX, C 6 G, C 6 GL..	12°	1,38	800	18°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjacteur	460	
C 4 G MFP.....	12°	1,38	800	18°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjacteur	460	
C 6 G MFP.....	12°	1,38	800	18°	3.800	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjacteur	460	
8, 10.....	7°	0,5	700	23°	3.200	Batterie	0,4	0,7	6	90	270	175	240	Conjacteur	550	Allumeur valable pour 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 valable pour C 6 TT.
29 S.....	9°	0,8	700	24°	3.800	Batterie	0,4	0,7	12	90	340	175	240	Régulateur	550	

9

ALLUMAGE — Calage. — Avance (Tours/minute et degrés du moteur).

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE — Voltag. — Ampérage. — Embobement de la batterie d'accumulateurs.

DYNAMO — Type. — Vitesse de conjonction (en tours/minute dynamo).

BOUGIES

MODÈLES CULBUTÉS

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

Régis
2010
LAMARDELLE

TYPE	AVANCE A L'ALLUMAGE OU INJECTION					ALLUMEUR		ÉCARTEMENT		BATTERIE D'ACCUMULATEURS					DYNAMO		OBSERVATIONS
	CALAGE FIXE		AVANCE AUTOMATIQUE			Repère	Avec ou sans dépression	Vis platinées	Pointes bougies	VOLTS	AMPERES	EMBOBEMENT MAXI			CONJECTEUR ou Régulateur	VITESSE de conjonction	
	en degrés	en mm	Décolle à tours/ast.	Maxi	Degrés							tours/min.	Longueur	Largeur				Hauteur
7 A, 7 B (course 80)	8°	0,48	1.000	40°	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
7 C, 11 AL	8°	0,61	1.000	40°	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 A	8°	0,61	1.000	40°	3.500	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
7 S, 11 BL	8°	0,61	1.000	38 1/2°	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 B	8°	0,61	1.000	38 1/2°	4.000	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
7 C, 11 BL	8°	0,61	700	29°	3.600	7-11 H 02	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
7 U, 11 U	8°	0,61	700	29°	3.600	7-11 U	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 B	8°	0,61	700	29°	3.600	7-11 H 02	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90 et 75	235	175	24	Régulateur	< 950	
7 C Économique	6°	0,35	1.200	28 1/2°	3.300	7 E 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 BL Performance	8°	0,61	1.000	28 1/2°	4.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
11 BL Performance (1945) ..	12°	1,38	510/960	23/28°	3.250	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur base de 25.
11 BL Performance (1945) ..	12°	1,38	200/1000	22/26°	3.300	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	Avec carburateur base de 27.
11 B, 11 C Performance	8°	0,61	600	24°	3.400	11 C 2	Avec	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Régulateur	< 950	
15 Six	8°	0,61	500	29°	4.000	PVL 6	Avec	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH) ..	8°	0,61	600	24°	3.400	TUC	Sans	0,4	0,4/0,5	6	75	235	175	240	Conjuncteur	< 950	
23 U, 23 LU	8°	0,61	600	29°	3.600	7-11 E P 03	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjuncteur	< 950	
23 RU	12°	1,38	600	24°	3.400	PUD	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Régulateur	< 950	Quelques 23 R avec 8° d'avance allumage.
32 U	10°	1,02	600	30°	2.800	P 30	Sans	0,4	0,4/0,5	6	90	270	175	240	Conjuncteur	< 950	
32 (S et B)	10°	1,02	600	30°	2.800	P 30	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 U	10°	1,02	600	25°	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	75	235	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 (S et B)	10°	1,02	600	25°	2.000	P 38	Sans	0,4	0,4/0,5	12	90	270	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	
45 G	33°	10,77	Avance fixe			P 38 GZ	Sans	0,4	0,3/0,4	12	150	410	175 x 2	240	Régulateur	< 1.500	
500 DI, 850 DI, 23 DI .....	...	5,25	...	...	...	...	...	...	...	12	90	...	...	...	Régulateur	...	
32 DI, 45 DI .....	...	10,86	...	...	...	...	...	...	...	12	150	...	...	...	...	...
32 BDI, 45 BDI .....	...	10,86	...	...	...	...	...	...	...	150	...	...	...	...	...	...
	CHAMPION		A. C.			MARCHAL		K. L. G.		EYQUEM			BOSCH				
Bougies { Essence	H 10		KL7, KL9			CR36/37/39-L142		CL39, CL9		111 SL			...				
{ Gazo	LA 10		...			CR 35		CL 9		...			W 225/175				

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

TARAGE INJECTEUR	REGLAGE * STATOR
kilo	
100 ±	12,35
100 ± 1	29,25
100 ± 1	29,25

CARBURATEURS

VOITURES ANCIENS MODÈLES

Solex MONTAGE 12



10

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	DUSE	GICLÉUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMISSION	GICLÉUR de RELEVÉ	STARTER		FLOTTEUR (Poids) Grammes.	POINTEAU	OBSERVATIONS
						ATR	ESSENCE			
A, B2, B12.....	26 BFHG	17	85 à 90	51	050	4,5	140	26	2	
C, C3.....	26 BFHD	13	70	52	070	3	115	26	2	
B14, B14 F, B14 G, B15.....	26 BFHG	19	100	51	055	4,5	140	26	2	
AC4.....	30 BFDV	22	105	52	050	5	150	26	2	
AC4 F.....	30 BFHD	23	115	51	055	5	150	26	2,5	
C4 G MFP.....	30 BFVD à starter	24	115	51	050	5	150	26	2,5	
C4 IX.....	30 BFHD	23	115	51	055	5	145	26	2,5	
C4 GI.....	30 BFDV	24	115	51	050	5	150	26	2	
C6, C6 E.....	30 BFVD	23	110/115	41	055	5,5	155	42	2	
C6 F.....	30 BFVD	24	120	56	055	5,5	155	42	2,5	
C6 G.....	35 BFVD à starter	25	130	51	055	5,5	165	65	2,5	
C6 G MFP.....	35 BFVD à starter	26	135	51	055	5,5	165	65	2,5	
C6 I (1.800 kg).....	35 BFGV	22/24	110/125	51	145/155	5,5	155	65	2,5	
C6 I 2 tonnes.....	35 BFGV	23	115	51	055	5,5	165	65	2,5	
C6 GI Car.....	35 BFGV	24	125	56	055	5,5	165	65	2,5	
8A, 8 U-5.....	30 BFGV	22	105	51	050	4	145	26	2	
		22	110	56	050	4,5	150	26		
10 A, 10 AL, 10 U-8, 10 U-12.....	30 BFGV	24	120	56	050	5	155	26	2	
		24	115	51	050	5	170	26		
15 A.....	35 BFGV	26	130/135	51	055	5,5	165	65	2	
15 AL.....	35 BFGV	26	135	56	055	5,5	165	65	2	
T29.....	35 BFDVLR	24	125	51	055	2x3,5	170	65	2,5	

VOITURES ANCIENS MODÈLES

Solex MONTAGE 20

Régis
2010
LAMARDELLE

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BUSE	GICLÉUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	GICLÉUR de VALENTI	STARTER		FLOTTEUR (poids) grammes	POINTEAU	OBSERVATIONS
						AIR	ESSENCE			
A, B 2, B 12.....	26 HBFG	18	90	230	050	4,5	140	26	2	
C, C 3.....	26 HBFD	14	85	210	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	
CA F.....	30 HBFD	23	120	240	055	5	150	26	2,5	
CA G.....	30 HBFD	24	125	240	055	5	155	26	2,5	
CA 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 HI, 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 (2.000 kg).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GI (car).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	
C 6 GT (tracteur).....	35 VAFD	26	140	250	055	5,5	155	65	2,5	
8, 8 U-5.....	30 VAFD	22	110	240	050	4,5	125	26	2	
10, 10 AL, 10 U-8, 10 U-12.....	30 VAFD	24	125	250	050	4,5	125	26	2	
15 A, 15 AL.....	35 VAFD	26	145	260	055	5,5	165	65	2,5	
T 20 (2.000 kg).....	35 VAFD	24	130	250	055	5,5	165	65	2,5	

CARBURATEURS
VOITURES ANCIENS MODÈLES
Solex MONTAGE 22

40
 Régis
 2010
 CAMARDELLE

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BOSE	GICLÉUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	GICLÉUR de RALENTI	STARTER		FLOTTEUR (poids) <small>(grammes)</small>	POINTEAU	OBSERVATIONS
						AIR	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. — Les autres types sont à montage vertical et ne peuvent pas être équipés avec montage 22.

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

CARBURATEURS

UTILITAIRES ET POIDS LOURDS

Moteurs culbutés

TYPE	TYPE de CARBURATEUR	BUSE	GICLEUR PRINCIPAL	AUTOMAT. ou ÉMULSION	RALENTI		STARTER		FLOTTEUR (Poins)	POINTEAU	JET (POMPE)	GICLEUR SOUS-SEME	OBSERVATIONS
					GICLEUR	AIR	AIR	ESSENCE					
Solex Montage 12													
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB.....	30 THG	22	120	58	015	...	5,5	135	26	2	...	...
11 U-12.....	30 RTHG	22	115	51	045	...	6	140	26	2	...	...	A régulateur.
32 U, 32 S.....	35 BFDVLR	26	125	51	055	...	2 × 3,5	175	69	2,5	...	...	A régulateur } Réglez pour carburant Poids lourds.
	35 RVTG	26	125	51	055	...	2 × 3,5	165	69	2,5	...	...
45 U, 45 S.....	40 BFDVLR	29	160	56	060	...	2 × 5,5	220	69	2,5	...	...	A régulateur } Réglez pour carburant Poids lourds.
	40 RVTG	28	150	51	060	...	2 × 5,5	200	69	2,5	...	...
Solex Montage 20													
7 UA, 11 UA (9 et 11 Mf).....	30 HTG	22	120	250	015	...	5,5	135	26	2	...	...
7 UB (500 kg), 11 UB (850 kg).....	30 HTG	22	125	250	045	...	5,5	135	26	2	...	...
23 U.....	30 RHTG	22	125	250	045	...	6	140	26	2	...	...	A régulateur } Réglez pour carburant Poids lourds.
32 U, 32 S.....	35 RVTG	26	135	240	060	...	2 × 2,5	165	69	2,5	...	...	A régulateur }
45 U, 45 S.....	40 RVTG	28	160	240	060	...	2 × 5	200	65	2,5	...	...	A régulateur }
Solex Montage 21 et 22													
7 UA, 7 UB, 11 UA, 11 UB, 7 TU...	30 GHT	22	115	230	050	150	5,5	135	26	1,5	...	...
23 U.....	30 RGHT	22	115	230	060	150	5,5	135	26	1,5	...	...	A régulateur.
11 TU, 23 U Armée.....	30 RGHT	26	130	220	050	150	6	145	26	1,5	...	...	A régulateur.
23 L.....	30 RGHT	26	130	220	050	150	6	145	26	1,5	...	...	A régulateur.
23 R.....	32 AIC	23	100/105	180	45	120	4,5	115	11	1,5	50	50	{ Avec filtre técalmit BTT 539. { Avec filtre Mahle.
		26	130	260									
32 U, 32 S.....	35 RVTG	26	135	240	060	...	2,5	165	69	2,5	50	50	A régulateur.
45 U, 45 S.....	40 RVTG	28	160	240	60	...	4	200	65	2,5	...	...	A régulateur.
	40 RVAFG	29	160	230	060	...	5,5	170	65	2,5	...	...	A régulateur et filtre técalmit a*5.
P 107 chenille.....	35 RVTG	27	140	51	055	...	3	165	...	...	...	...

EMBRAYAGE

RESSORTS - RÉGLAGE DES LINGUETS



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

Nombre de spires } U = utiles
 } T = totales

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

BOITES DE VITESSE

Pignons : Les chiffres correspondent au nombre de dents des pignons en prise pour la vitesse indiquée.

Démultiplication : Nombre de tours de l'arbre de sortie pour un tour de l'arbre d'entrée.

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

COUPLES CONIQUES — INTERCHANGEABILITÉ ANCIENS MODÈLES

13
Régis

2010
CAMARDELLE

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

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

TYPE	COUPLE DE SÉRIE			PORTÉES ROULEMENT SUR PIGNON		AUTRES POSSIBILITÉS											
	NOMBRE de DENTS	DÉMULTI- PLICATION	NUMÉRO P. D.	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4		
						Nombre de dents	démulti- plication	Numéro P. D.	Nombre de dents	démulti- plication	Numéro P. D.	Nombre de dents	démulti- plication	Numéro P. D.	Nombre de dents	démulti- plication	Numéro P. D.
TOURISME																	
B 14 F, B 14 G.....	10 > 49	0,204	115.235	...	...	8 × 51	0,157	115.229	...	...	...	...	...	...	...	...	...
AC 4, C 4 F, C 4 G, C 4 IX, C 4 MFP)	9 > 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
C 6, C 6 F, C 6 G (familiale).....	9 > 43	0,209	400.073	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
C 6, C 6 E, C 6 F, C 6 G 1 ^{er} modèle (s. Limite)	9 > 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
C 6 G 2 ^e modèle, C 6 MFP (sauf familiale)	9 > 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
C 6 G 2 ^e modèle, C 6 MFP (familiale)	9 > 46	0,195	400.226*	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
8 A, 10 A 2 ^e modèle.....	9 > 46	0,195	403.163	30	35	9 × 43	0,209	403.171	8 × 43	0,183	403.185	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
10 AL.....	9 > 43	0,209	403.171	30	35	9 × 46	0,195	403.163	8 × 43	0,183	403.185	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
10 A 1 ^{er} modèle.....	9 > 46	0,195	400.138	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
15 AL.....	10 > 43	0,232	403.173	30	40	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
15 A.....	9 > 43	0,209	400.213	35	40	...	...	...	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
UTILITAIRES																	
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	0,183	400.203	8 × 46	0,174	400.254
8 U 5 (2 ^e stade 1933).....	8 × 46	0,174	400.254	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203
800 kg : C 4 G, 10 U-8.....	8 × 43	0,183	400.203	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 46	0,174	400.254
1.000 kg : C 4 F.....	7 > 52	0,134	400.077	30	40*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.200 kg : C 4 G, 10 U-12.....	8 > 47	0,170	400.211	30	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.800 kg : C 6, C 6 G 1.....	7 > 44	0,159	400.246	38,10	44,45	6 × 41	0,146	400.198	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.000 kg : C 6 G 1, 29 U.....	6 > 41	0,146	400.198	38,10	44,45	7 × 44	0,159	400.246	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29 S.....	9 > 26	0,346	403.272	38,10	44,45	10 × 26	0,384	403.290	8 × 26	0,308	403.293	...	...	...	...	...	...

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

⊙ Il est possible de monter les couples et roulements de 29 > 49 des C 4 en faisant en plus : 1 Plateau 403.039 ; 1 Cage 493.017 ; 2 Roulements 396 E ; 1 Ecran 400.029 ; 1 Entretoise 403.125 ; 1 Rondelle 400.027.

13

COUPLES CONIQUES — INTERCHANGEABILITÉ

MODÈLES RÉCENTS

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

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

Régis
2010
LAMARDELLE

TYPE	COUPLE DE SÉRIE			PORTÈES ROULEMENTS sur pignons		AUTRES POSSIBILITÉS												
	NOMBRE de dents	DÉMULTIPLICATION	N° MIMO P. D.	Côté plateau	Côté pignon	1			2			3			4			
						Nombre de dents	Démultipliation	Numéro P.D.	Nombre de dents	Démultipliation	Numéro P.D.	Nombre de dents	Démultipliation	Numéro P.D.	Nombre de dents	Démultipliation	Numéro P.D.	
TOURISME																		
7 A, 7 B, 11 A familiale	8 × 31	0,258	408.326	9 × 31	0,290	408.337	8 × 35	0,228	506.902	Diamètre roulement Couronne : 37.			
7 S, 11 A normale, 11 AL	9 × 31	0,290	408.337	8 × 31	0,258	408.326	8 × 35	0,228	506.902				
7 A, 7 B montagne	8 × 35	0,228	506.902	9 × 31	0,290	408.337	8 × 31	0,258	408.326				
7 B, 7C (Roues Stop), 11 B familiale, 11 C	8 × 31	0,258	408.486	...	...	10 × 31	0,322	408.559	9 × 31	0,290	408.487	8 × 35	0,228	408.469	Diamètre roulement couronne : 40.		
7 C (Roues Pilote), 11 BL, 11 B sans familiale	9 × 31	0,290	408.487	...	...	10 × 31	0,322	408.559	8 × 31	0,258	408.486	8 × 35	0,228	408.469			
7 C Economique depuis mars 1939	10 × 31	0,322	408.559	...	...	9 × 31	0,290	408.487	8 × 31	0,258	408.486	8 × 35	0,228	408.469			
15 Six	8 × 31	0,258	408.630	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 UA, 11 UA	8 × 43	0,183	403.185	30	35	9 × 43	0,290	403.171	9 × 46	0,195	403.163	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
UTILITAIRES																		
7 UB (500 kg)	8 × 43	0,183	403.185	30	35	9 × 43	0,290	403.171	9 × 46	0,195	403.163	8 × 46	0,174	408.584	...	...	...
500 DI	8 × 46	0,174	408.584	30	35	9 × 43	0,290	403.171	9 × 46	0,195	403.163	8 × 43	1,183	403.185	...	...	...
11 UB (850 kg)	8 × 43	0,183	400.203	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 46	0,174	400.254	
850 DI	8 × 46	0,174	400.254	30	40	10 × 43	0,232	403.173	9 × 43	0,209	400.073	9 × 46	0,195	400.138	8 × 43	0,183	400.203	
11 U-12 (1200 kg)	8 × 47	0,170	400.211	30	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7 TU, 11 TU, (TUB)	7 × 34	0,206	409.520	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23 U, 23 L	8 × 47	0,170	408.364	35	40	6 × 41	0,146	408.606	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23 R, 23 DI	6 × 41	0,146	408.606	35	40	8 × 47	0,170	408.364	⊙	...	...	...	...	...	...	...	...
32 U, 32 DI	7 × 44	0,159	400.246	38,40	44,45	6 × 41	0,146	400.198	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32 S, 32 B, 32 B DI	10 × 26	0,384	403.290	38,40	44,45	9 × 26	0,346	403.272	8 × 26	0,338	403.293	...	...	...	...	...	...
45 U, 45 DI, 45 G	6 × 41	0,146	408.322	45	45	6 × 45	0,133	408.387	...	...	...	...	...	...	...	...	...
45 S, 45 B, 45 B DI	10 × 29	0,344	408.323	40	45	12 × 29	0,413	408.327	9 × 29	0,310	408.379	...	...	...	...	...	...

⊙ Les 23 DI ont été équipés de couples : 7 × 44 0,159 408.263.

PNEUS - GONFLAGE

ANCIENS MODÈLES

COUPLES CONIQUES DE SÉRIE - DÉMULTIPLICATION TOTALE

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

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



TYPE	PNEUS		PRESSION		CIRCONFÉRENCE de ROULEMENT du pneu	TYPES DE ROUES			COUPLE CONIQUE série	MÈTRES PARCOURUS par tour du moteur	VITESSE DU MOTEUR à 1 km/h.	VITESSE VOITURE		OBSERVATIONS
	AVANT	ARRIÈRE	AVANT	ARRIÈRE		D ou P	TYPES	TOUTS				A RÉGIME moteur	K.M.H	
			kilos.	kilos.	mètres.				mètres.	tours/min.				
Tourisme														
A B2	710 × 90		4,000	4,500	2,152	...	...	...	10 × 54	0,489	34,00	2.100	62	
C C3	715 × 115		1,500	1,750	2,123	...	...	...	8 × 45	0,377	46,20	2.100	58	
B12	730 × 130		1,750	2,250	2,210	...	...	...	9 × 44	0,452	37,00	2.100	57	
B14 F, B14 G	13 × 45		1,750	2,250	2,196	D	E0	4	10 × 49	0,448	37,20	2.300	62	
AC4, C4 F, C4 G, C4 MFP, C4 IX	13 × 45		1,750	2,250	2,196	D	G0 P	5	9 × 46	0,429	38,80	3.000	77	
C6, C6 F, C6 G, C6 MFP	14 × 45		1,750	2,250	2,227	D	H0 P	5	9 × 43	0,466	35,80	3.000	84	
C4 MFP (septembre 32)	150 × 40		1,300	1,400	2,105				9 × 46	0,412	40,40	3.000	74	
C6 MFP (septembre 32)	160 × 40		1,400	1,600	2,127				9 × 43	0,445	37,80	3.000	79	
8 A	140 × 40		1,300	1,400	2,023				9 × 46	0,395	42,00	3.200	76	
10 AL	140 × 40		1,300	1,400	2,023				9 × 43	0,423	39,20	3.200	81	
10 AL (juin 32)	150 × 40		1,250	1,400	2,105				9 × 43	0,440	38,00	3.200	84	
10 A berline	150 × 40		1,400	1,400	2,105	D	KS0 P	5	9 × 46	0,412	40,40	3.200	79	
10 A familiale	160 × 40		1,350	1,600	2,127				9 × 46	0,416	40,40	3.200	80	
15 AL	160 × 40		1,400	1,400	2,127				10 × 43	0,494	33,80	3.200	95	
15 A	160 × 40		1,500	1,600	2,127				9 × 43	0,445	37,80	3.200	85	
7 UA, 11 UA sauf familiales	150 × 40		1,300	1,500	2,105				8 × 43	0,392	42,40	3.500	83	
7 UA, 11 UA familiales et coan-voies... ..	160 × 40		1,300	1,600	2,127				8 × 43	0,395	42,00	3.500	83	
Utilitaires														
500 kg : C4, C4 F, C4 G, C4 VIII	14 × 45		1,500	2,250	2,227				9 × 46	0,435	38,20	3.000	79	
8 U 5	14 × 45		1,500	2,250	2,227	D	H0 P	5	8 × 46	0,387	43,00	3.200	74	
800 kg : C4 G, 10 U-8 1 ^{er} modèle	15 × 45		1,750	2,750	2,290				8 × 43	0,426	39,00	3.000	70	
10 U-8 (juillet 33)	15 × 45 | 16 × 45		1,750	3,250	2,323	D	K0 P	5	8 × 43	0,432	38,60	3.200	82	
1.000 kg : C4 F.	30 × 5		...	...	2,510	D	TLG 0	6	7 × 52	0,338	49,20	3.000	61	
1.200 kg : C4 G, 10 U-12, 11 U-12	14 × 50 | 14 × 50 J		1,500	2,250	2,378	D	6 81	6	8 × 47	0,404	41,00	3.000	73	
1.800 kg : C61	30 × 5 | 32 × 6		3,500	5,500	2,607	D	TLG 0	6	7 × 44	0,414	40,20	3.000	75	
	16 × 50 | 16 × 50 J		3,500	3,500	2,485	D	6 87	6	7 × 44	0,395	42,00	3.000	71	
2.000 kg : C6 G1	17 × 50 | 17 × 50 J		2,000	3,500	2,507	D	6 91	6	6 × 41	0,375	44,20	3.000	68	
29 U	18 × 50 | 18 × 50 J		2,000	3,500	2,601				6 × 41	0,380	43,80	3.200	73	
29 S	18 × 50 | 18 × 50 J		2,000	3,500	2,601	D	8 100	8	6-25-13-31	0,377	44,20	3.200	72	

COUPLES CONIQUES ET COMPTEURS DE SÉRIE DÉMULTIPLICATION TOTALE

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

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

TYPE	PNEUS	JUMELAGE	PRESSION EN KILOGRAMMES		DIFFÉRENCE DE ROULEMENT DU PNEU	TYPES DE ROUES			COUPLE CONIQUE Série	MÈTRES PARCOURUS PAR TOUR MOTEUR	VITESSE DU MOTEUR à 1 KM/H	VITESSE VOITURE		COUPLE DE COMPTEUR			OBSERVATIONS	
			Avant	Arrière		D ou P	TYPES	Tous				à régime moteur	km/h	Rapport	NOMBRES P. D.			Erreur %
			kilos	kilos		mètres									Vis	Pignons		
TOURISME																		
Roues et pneus STOP																		
7 A, 7 B, 7 C	140x40	...	1,300	1,400	2,023	D	K SO P	5	8x31	0,410	40,60	3,800	93	6x11	500,684	500,685	+4	
7 A, 7 B, 7 C montagne	140x40	...	1,300	1,400	2,023	D	K SO P	5	8x35	0,365	46,00	3,800	83	6x12	500,684	500,839	+7,7	
11 AL, 11 BL, 11 B, sauf familial	150x40	...	1,300	1,400	2,105	D	K SO P	5	9x31	0,480	34,80	3,800	109	6x9	500,684	500,821	+7	
11 B familiale	160x40	...	1,400	1,600	2,127	D	K SO P	5	8x31	0,431	38,40	3,800	98	6x10	500,684	500,820	+1,3	
Roues et pneus PILOTE																		
7 C avant mars 1939	155x400	...	1,100	1,300	1,951	P	5x20	5	9x31	0,445	37,40	3,800	102	8x14	507,196	507,197	+1,6	
7 C Économique depuis mars 1939	155x400	...	1,100	1,300	1,951	P	5x20	5	10x31	0,493	33,60	2,500	74	8x12	507,196	507,199	+6	
11 BL	165x400	...	1,100	1,300	2,004	P	5x20	5	9x31	0,457	36,20	3,800	105	8x13	507,196	507,198	+5,4	
11 B sauf familiale	165x400	...	1,200	1,400	2,004	P	5x20	5	9x31	0,457	36,20	3,800	105	8x13	507,196	507,198	+5,4	
11 B familiale, 11 C	185x400	...	1,300	1,500	2,070	P	5x20	5	8x31	0,420	39,60	3,800	96	8x14	507,196	507,197	+6,4	
15 Six	185x400	...	1,300	1,500	2,070	P	5x20	5	8x31	0,534	31,10	3,800	122	6 11	501,368	501,367	+1,6	
UTILITAIRES																		
7 TU (TUB), 11 TU (TAMH)	16x45	...	2,200	2,200	2,323	D	KOP	5	7x34	0,376	44,30	3,000	68	6x12	507,588	507,602	+4,6	
7 UB (500 kg)	14x45	...	1,500	2,250	2,227	D	HOP	5	8x43	0,414	40,20	3,500	87	6x14	506,438	506,442	+3,4	
500 DI	14x45	...	1,500	2,250	2,227	D	HOP	5	8x46	0,387	43,00	3,200	74	5x12	506,194	506,214	+7,6	
11 UB (850 kg)	16x45 C	...	2,000	3,250	2,323	D	KOP	5	8x43	0,432	38,30	3,500	91	6x13	506,438	506,441	+6,8	
850 DI	16x45 C	...	2,000	3,250	2,323	D	KOP	5	8x46	0,404	41,20	3,200	77	5x12	506,194	506,214	+3,1	
23 U	15x50 C	J	2,250	3,000	2,444	D	6x87	6	8x47	0,416	40,00	3,000	75	5x11	506,347	506,351	+9,2	
23 DI jusqu'à septembre 1938	15x50 C	J	2,250	3,000	2,444	D	6x87	6	7x44	0,386	43,00	3,200	74	5x12	506,194	506,214	+7,1	
23 DI depuis septembre 1938	15x50 C	J	2,250	3,000	2,444	D	6x87	6	6x41	0,357	46,80	3,200	68	5x11	506,246	506,245	+1,6	
23 L	16x50 C	J	2,750	3,250	2,485	D	6x87	6	8x47	0,423	39,50	3,000	76	5x11	506,347	506,351	+7,3	
23 R jusqu'à septembre 1946	16x50 C	J	2,500	3,250	2,485	D	6x87	6	6x41	0,363	45,80	3,500	76	4x11	506,246	506,245	0	
23 R depuis septembre 1946	160x20	J	3,000	3,500	2,601	D	6x85	6	6x41	0,380	43,80	3,500	80	5x13	508,090	507,242	...	
32 U	170x20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	7x44	0,427	39,90	2,300	59	5x11	506,347	506,351	+6,5	
32 DI	170x20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	7x44	0,427	39,90	2,500	64	5x11	506,347	506,351	+6,5	
32 S	170x20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	10x26	0,412	40,40	2,300	57	5x11	506,347	506,351	+4,9	
32 BDI	170x20	J	3,000	3,750	2,683	D	TL8 92	8	10x26 13x30	0,412	40,40	2,500	62	5x11	506,347	506,351	+4,9	
45 U, 45 G	230x20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6x41	0,434	38,30	2,300	60	5x11	506,347	506,351	+4,5	
45 DI	230x20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	6x41	0,434	38,30	2,500	65	5x11	506,347	506,351	+4,5	
45 S, 45 B, 45 GS	230x20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	10x29	0,422	39,50	2,300	58	5x12	506,194	506,214	-1,9	
45 B DI	230x20	J	3,500	4,000	2,970	D	B 10 124	10	10x29 12x29	0,422	39,50	2,500	63	5x12	506,194	506,214	-1,9	

Quelques 23 R avec pneus de 600 x 20.
Quelques 23 R avec couple-compteur 4 x 11.

Quelques 45 U avec pneus Métallic A 20.

Régis
2010
F. MARDELLE

ESSIEUX AVANT ET ARRIÈRE

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

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

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

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

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



TYPE	ESSIEU AVANT				ESSIEU ARRIÈRE		HAUTEURS SOUS COQUE			
	CARROSSAGE pour voiture à vide	CHASSE	PARALLÉLISME		CARROSSAGE pour voiture à vide	PARALLÉLISME Pincement à l'avant	STOP		PILOTE	
			Ouverture à l'avant	Pincement à l'avant			Avant	Arrière	Avant	Arrière
			Millimètres	Millimètres		Millimètres				
A, C, C3, B2.....	2°17'33"	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	...	...	...	...	...	...
8A, 10A, 15A, Premiers modèles.....	1°30'	0°30' à 1°	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...
8A, 10AL, 10A, 15A.....	2°30'	1°30' à 2°	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...
15AL.....	2°30'	2°30' à 3°	...	2 à 4	...	...	...	...	...	...
C6 G 1, 29U, 29S, 32U, 32S, 45U, 45S.....	2°	0°30' à 1°	...	5 à 8	...	...	...	...	...	...
7UA, 7UB, 11UA, 11UB, 11U-12.....	1°30'	0°30' à 1°	...	3 à 6	...	...	...	...	...	...
23U, 23L, 23B.....	2°	0°30' à 1°	...	3 à 6	...	...	...	...	...	...
7TU, 11TU, TUB.....	1°±30'	0°±15'	0 à 2	...	...	0,5	320 ⁺¹⁰ ₋₀	...	...	...
7A, 7B, 7C.....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	285 ⁺⁵ ₋₀	275 ⁺¹⁰ ₋₀	267 ⁺⁵ ₋₀	257 ⁺¹⁰ ₋₀
11AL, 11BL.....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	295 ⁺⁵ ₋₀	285 ⁺¹⁰ ₋₀	275 ⁺⁵ ₋₀	264 ⁺¹⁰ ₋₀
11A, 11B (5 à 6 places).....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	295 ⁺⁵ ₋₀	295 ⁺¹⁰ ₋₀	275 ⁺⁵ ₋₀	274 ⁺¹⁰ ₋₀
1B (7 à 9 places), 11C.....	1°±30'	1°30'±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	300 ⁺⁵ ₋₀	330 ⁺¹⁰ ₋₀	287 ⁺⁵ ₋₀	317 ⁺¹⁰ ₋₀
15-Six (5 à 6 places).....	1°±30'	0°±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	...	...	275 ⁺⁵ ₋₀	295 ^{+10,5} ₋₀
15-Six (7 à 9 places).....	1°±30'	0°±15'	0 à 2	...	1°±30'	0 à 1	...	...	275 ⁺⁵ ₋₀	313 ^{+10,5} ₋₀

FREINS

10" = ϕ 254 mm

14" = ϕ 355 mm

12" = ϕ 305 mm

16" = ϕ 406 mm



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

RESSORTS A LAMES

UTILITAIRES RÉCENTS

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



TYPE	AVANT								ARRIÈRE						OBSERVATIONS	
	COMPOSITION Nombre de lames			LONGUEUR	LARGEUR	ÉPAISSEUR totale	FLÈCHE en charge	N° P. D.	COMPOSITION Nombre de lames	LONGUEUR	LARGEUR	ÉPAISSEUR totale	FLÈCHE en charge	N° P. D.		
7 UB (500 kg)	2 de 6	5 de 5	...	380 + 420	50	37	17	352.325	mètres							
500 DI	1 de 7	3 de 6	2 de 5	380 + 420	50	35	12	353.749	3 de 7	6 de 6	1,320	50	57	40	353.428	
11 UB (850 kg), 850 DI	3 de 6	4 de 5	...	380 + 420	50	38	12	353.680								
11 U 12 (1.200 kg)	1 de 6	9 de 5	...	400 + 480	50	51	10	329.340	10 de 7	...	1,420	60	70	40	353.230	
23 U, 23 LU, 23 DI	1 de 7	4 de 6	4 de 5	400 + 480	50	51	10	353.750	11 de 7	...	1,400	70	77	34,5	352.584	
23 R	1 de 6	9 de 5	...	400 + 480	50	51	10	329.340	3 de 9	7 de 8	1,420	70	83	contre flèche 20	353.371	Premiers châssis avec 10 lames de 9 à l'arrière
32 U 32 DI (court et ong)	3 de 7	3 de 6,5	4 de 6	400 + 480	50	64,5	20	353.015-01	11 de 9	...	1,420	70	99	contre flèche 16 à 20	355.018	
32 S 32 B, 32 BDI surbaissé	2 de 7	7 de 6	...	400 + 480	50	56	20	353.360	12 de 9	...	1,400	70	108	0 à 4	353.165	
45 U 45 DI (court et long)	3 de 7	6 de 6	...	450 + 450	60	57	28	352.432	1 de 9	11 de 8	1,400	70	97	contre flèche 34	352.450	
45 S 45 B 45 BDI surbaissé	1 de 8	6 de 7	4 de 6	470 + 530	70	74	15 à 20	353.321	12 de 9	...	1,400	90	108	55/60	352.549	
7 TU (TUB)	1 de 8	6 de 7	5 de 6	470 + 530	70	80	15 à 20	355.064	13 de 9	...	1,400	90	117	55/60	353.285	
11 TU (TAMH)	1 de 8	6 de 7	4 de 6	470 + 530	70	74	15 à 20	353.321	2 de 10	11 de 9	1,500	90	119	contre flèche 45	353.811	
7 TU (TUB)	Barres de Torsion			...	...	...	...	...	6 de 9	...	1,140	50	54	AV. 30 AR. 30	357.050	
11 TU (TAMH) .....				...	...	...	...	...	1 de 9 + une lame compensatrice	3 de 7 + 2 de 6	1,170	50	51	AV. 45 AR. 30	354.470	

BARRES DE TORSION

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

TYPE	NUMÉRO	LONGUEUR TOTALE	DIAMÈTRE EN CM	CANNELURES		OBSERVATIONS
				LONGUEUR	DIA- MÈTRE	
ESSIEU AVANT						
8 A, 10 A	353.102	509	26	40	37	
10	353.103	589	27	40	37	
15 AL	353.104	724	26,5	40	37	
15	353.105	739	27	40	37	
7 A, 7 B, 11 A 11 AL, 7 S	353.204	535	24,4	45-25	32	Avant essieu stade I bis.
7 C, 11 B, 11 BL	426.145	599	25	41-35	31,9	} <i>Str de 1 bis et direction à crémaillère. Interchangeable avec 427.010/11.</i>
7 C, 11 BL	427.010	600	24,2	27	31,9	
11 B, 11 C	427.011	600	25	28	31,9	} Suspension améliorée à partir de septembre 1937.
15 Six	354.074	766	25,8	40,52	31,9	
7 TU, 11 TU	357.010	616,5	32,8	46,6	37	
ESSIEU ARRIÈRE						
7 A, 7 B, 7 S, 11 AL	352.822	461	25,4	35-25	32	} Traverse caisson et tubulaire.
11 A	353.318	509	25	35-25	32	
7 B, 11 AL	353.667	461	25	35-25	37-32	} Traverse tubulaire renforcée.
11 A	353.668	100	25	35-25	37-32	
7 C, 11 AM, 11 BL	420.915	550	25	32,5	31,9	} Essieu cruciforme. Interchangeables avec 421.322/3/4. Voir note technique 348.
11 B (5/6 places)	420.916	610	26	32,5	31,9	
11 B (7/9 places)	421.056	610	26,8	32,5	31,9	
7 C, 11 BL	421.322	575	23,0	27	31,9	} Essieu cruciforme. Suspension améliorée à partir de septembre 1937.
11 B (5/6 places)	421.324	624,5	25,8	27-32,5	31,9	
11 B (7/9 places)	421.323	624,5	26,8	27-32,5	31,9	
15 six	354.087	624	25,2	27-28	31,9	

AMORTISSEURS SPICER

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

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

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

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

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

TYPE	AVANT OU ARRIÈRE	ANCIENS MODÈLES		NOUVEAUX MODÈLES		LONGUEUR	CONTENANCE EN CM ³	OBSERVATIONS
		N°	REPÈRE	N°	REPÈRE			
7C, 11BL, 11B, 11C	AV.							
7EA, 7EB, 11EA, 11EB	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.							
7 UA, 7 UB	AR.	353.935	F	354.397	P	321±2,5	160±5	
15 Six	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	

18
Régis
2010
LAMARDELLE

CAPACITÉS — POIDS DES ORGANES NUS — TYPES DE POMPES A ESSENCE (ANCIENS MODÈLES)

19
Régis

2010
LAMARDELLE

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

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

CAPACITÉS - POIDS DES ORGANES NUS - TYPES DE POMPES A ESSENCE (MODÈLES RÉCENTS)

Régis

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

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

2010
MARDELLE

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

COUPLES DE SERRAGE

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

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

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

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



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

ERRATA

Page 14 B GONFLAGE DES PNEUS

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

Page 19 B

CAPACITÉ MOTEUR APRÈS VIDANGE

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

Régis
2010
CAMARDELLE

Imprimerie des Usines CITROËN

DÉCEMBRE 1946