

LA PRODUCTION

Geugeot

1928 à 1948

Der Franzose

de la 201 à la 202

et Dérivés Utilitaires



Caractéristiques principales des châssis et carrosseries

LA PRODUCTION

Geugeot

1928 à 1948

Der Franzose

de la 201 à la 202

et Dérivés Utilitaires



Caractéristiques principales des châssis et carrosseries

RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Les poids figurant sur cette brochure ont été établis comme suit :

1 - Pour les CHASSIS NUS :

AVEC roues garnies y compris la roue de secours,
batterie d'accumulateurs,
phares et lanterne AR,
outillage,
appareils de bord,
plein d'huile des différents organes.

SANS eau,
essence,

2 - Pour les VEHICULES COMPLETS (voitures, camionnettes, camions) :

AVEC tous accessoires prévus dans l'équipement de série y compris :
— l'outillage,
— le plein d'huile des différents organes.

SANS eau,
essence,

3 - Les poids des pare-chocs, malles, mallettes, etc... sont inclus dans le poids des carrosseries dans le cas où ces accessoires sont compris au tarif.

4 - Dans la colonne "Poids total", le chiffre supérieur indique le poids sur l'essieu AV, et le chiffre inférieur, le poids sur l'essieu AR.

**VOITURES
PARTICULIÈRES**

SERIE 01



SERIE 02



S. K.



MK-DK



**VÉHICULES
UTILITAIRES**

SERIE 02 U



DMA - Q5A



DIVERS



Der Franzose

Der Franzose

201

Puissance fiscale : jusqu'à 201 BR : 6 CV

201 D/201 DL : 7 CV

201 M : 8 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
201	Juillet 1929 à Septembre 1932	1929 : 300.165 à 302.549 1930 : 302.550 à 333.849 1931 : 333.850 à 362.349 1932 : 362.350 à 365.250
201 S	1932	400.051 à 400.100
201 T	Décembre 1931 à Juillet 1933	1932 : 455.001 à 457.000 1933 : 457.001 à 460.000
201 X	1931	480.001 à 480.020
201 C	Septembre 1931 à Décembre 1932	1931 : 480.021 à 481.850 1932 : 481.851 à 500.000
201 L	Juillet 1932	1932 : 365.501 à 366.959
201 E	Décembre 1931 à Décembre 1932	1931 : 500.001 à 500.200 1932 : 500.201 à 505.280
201 CS	Mars à Juin 1932	550.001 à 550.353
201 BC	Janvier à Août 1933	654.501 à 657.762
201 EL	Janvier à Août 1933	664.501 à 669.775
201 BR3 201 BR4	Août 1933 à Septembre 1934	1933/34 : 670.501 à 683.533 1933/34 : 658.001 à 660.532
201 D	Septembre 1934 à Septembre 1936	1934/36 : 510.001 à 523.177 (1)
201 DL	Décembre 1934 à Septembre 1936	1935/36 : 525.001 à 527.235
201 M	Août 1936 à Septembre 1937	1936/37 : 530.001 à 546.662

(1) Voir page SERIE 02 U-1, report N° 1.

PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES 201

- 201 - Radiateur plat, nid d'abeilles apparent. Essieu AV rigide. Ressort AV transversal. 2 demi-cantilevers obliques inversés AR.
- 201 S/CS - Modèles spéciaux pour compétitions, non livrés à la clientèle ni présentés aux Mines.
- 201 T - Utilitaires C.U. 750 kg. Pont AR spécial à plan de joint longitudinal.
- 201 C - Radiateur plat; nid d'abeilles masqué par grille chromée verticale. Capot à crevés horizontaux puis en cours de série, à ventilons verticaux. Roues AV indépendantes. Châssis en U, non Bloctube. Malle "Coquille".
- 201 L - Familiale 6 places.
- 201 E - Châssis court dit rapide. Essieu AV rigide. Demi-cantilevers AR non inversés (attache vers l'AV). Carrosserie demi-tôlée sans malle. Pas d'amortisseur.
- 201 BC - Châssis court { Radiateur plat, avec grille. Capot à ventilons verticaux.
- 201 BL - Châssis long { Roues AV indép. Bloctube. Demi-cantilevers AR obliques et inversés.
- 201 BR3 - Châssis long { Radiateur coupe vent avec tête de lion en saillie. Capot à 3 ventilons horizontaux. R.A.V.I. Bloctube. Moteur self-amorti (pattes inclinées). Tableau de bord circulaire en cours de série (depuis 658.885/675.147).
- 201 BR4 - Châssis court {
- 201 D - Radiateur coupe vent et capot 3 ventilons. Carrosserie 2 portes avec arrière en queue de castor. Moteur SER2. Synchromesh GMC en cours de série (depuis 515.203/525.741).
- 201 DL - Utilitaires 400 kg avec moteur SER2.
- 201 M - Même voiture que 301 D, mais 6 glaces sur cond. int. Moteur SER5 identique à SER4 mais d'exécution simplifiée. Synchro Warner.

Der Franzose
MOTEUR
 4 cylindres à soupapes latérales

TYPE DE CHASSIS	201 à 201 BR inclus	201 S 201 CS	201 X	201 D	201 M
TYPE DE MOTEUR	SE	SE3	Bugatti	SER2	SER5
Alésage	63	63	60	68	72
Course	90	87	88	90	90
Cylindrée	1122	1084	994	1307	1465
Régime maximum	3850	4000		3450 D 3275 DL	4100
Culasse	Fonte	Fonte		Fonte	Fonte
Puissance	23 à 3500	30 à 4000		28 à 4000	35 à 4000
Rapport volumétrique	5,4 ou 6	5,75		6	6
Nombre de paliers	2	2		3	3
Capacité carter d'huile	7	7		7	7
Graduation jauge	5	5		6	6
Capacité circulation d'eau	8,5			10	10
Consommation essence	8 à 10			9 à 11	9 à 11
Consommation huile	0,150 à 0,350			0,150 à 0,350	0,150 à 0,250

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR		201 D	201 DL	201 M
						Long	Court	BR3 Long	BR4 Court			
Nombre de vitesses	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Démultiplication : 1 ^{re}	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284
2 ^e	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533
3 ^e	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.
AR	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231
PONT AR - Couple	4 × 25	3 × 23	4 × 25	4 × 27	4 × 25	4 × 25	4 × 24	4 × 25	4 × 24	4 × 20	4 × 23	4 × 22
- Démultipl.	0,160	0,130	0,160	0,148	0,160	0,160	0,166	0,160	0,166	0,200	0,173	0,181
CHASSIS												
Voie AV au sol	1,10	1,103	1,128	1,10	1,10	1,197		1,197		1,21	1,197	1,21
Voie AR	1,15	1,32	1,15	1,15	1,15	1,15		1,23		1,243	1,243	1,243
Empattement	2,45 (1)	2,90	2,53	2,47	2,47	2,53	2,47	2,58	2,30	2,34	2,59	2,59
Pneus AV	12 × 45	12 × 45	12 × 45	12 × 45	11 × 45	140 × 40 (2)	140 × 40	140 × 40	130 × 40	130 × 40	12 × 45	140 × 40
Pneus AR	»	14 × 45	»	»	»	»	»	»	»	»	13 × 45	»
Rayon de braquage	5,30	6.	5,40	5,30	5,30	5,70	5,30	5,40	5.	5,10	5,60	5,50
Réservoir essence AV	29 lit.	29 lit.	32 lit.	29 lit.	29 lit.	32 lit.	32 lit.	40 lit.	40 lit.	45 lit.	45 lit.	45 lit.
Point bas	0,18	0,19	0,18	0,19	0,18	0,19	0,18	0,18	0,17	0,17	0,185	0,18
C.U. (utilitaires)	400	750				400	400	400	400		400	400
Capacité remorquage	400	500	400	400	400	400	400	400	400	500	600	700
Poids total autorisé en charge :												
particul.	1 250		1 300	1 300	1 270	1 320	1 320	1 360	1 360	1 360		1 600
utilitaire	1 270	1 800			1 270	1 320	1 320	1 360	1 360		1 470	1 600
Vitesse maximum	80 km/h	60 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	75 km/h	80 km/h	75 km/h	80 km/h	85 km/h	75 km/h	100 km/h

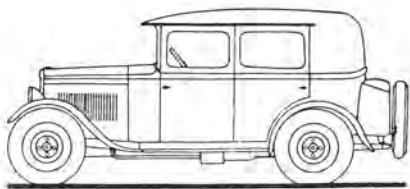
(1) Empattement : 2,45 jusqu'à 327.371 et 2,47 depuis 327.372.

(2) 12×45 sur Utilitaires.

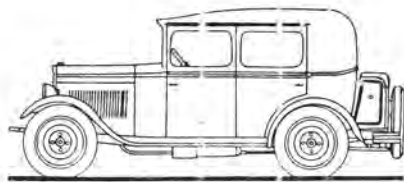
PERFORMANCES OFFICIELLES 201 SOUS CONTROLE A.C.F.

Consommation Paris-Bordeaux avec une 201 utilitaire 400 kg : 8 l./100 km } en charge
 avec une 201 T utilitaire 750 kg : 9 l./100 km }

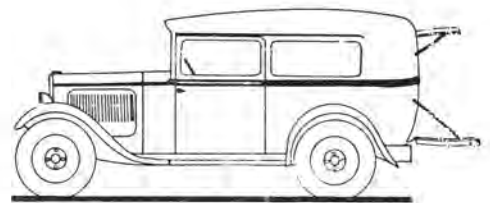
Monthéry en 1931 : 2.136 km en 24 h à 89 de moyenne.



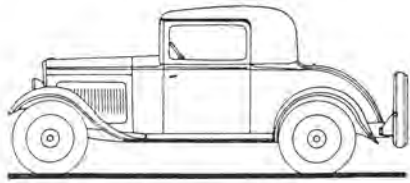
N1_N1E_N1A



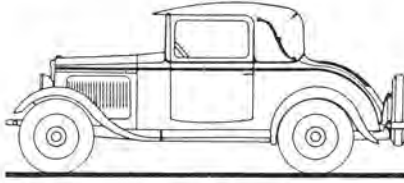
N1L



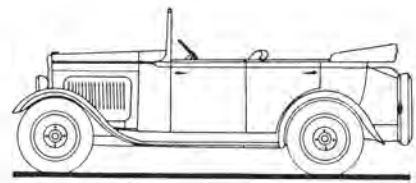
N1C



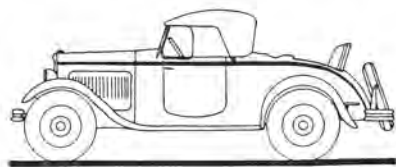
E1_E1E_E1T



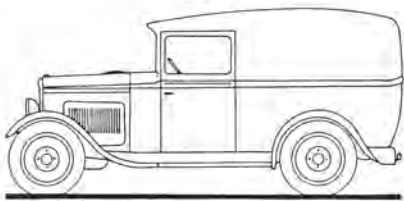
C1E



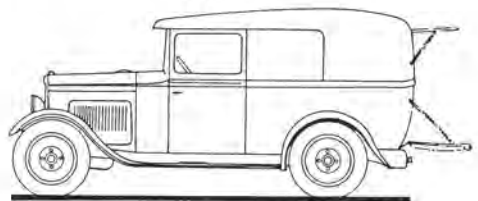
T1



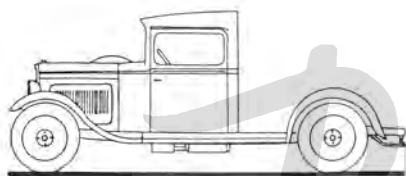
TR



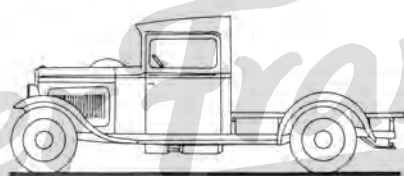
B1_L1



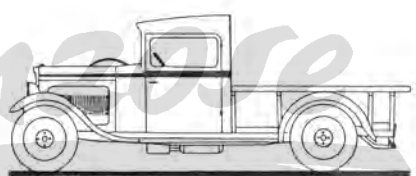
TC1_CC1



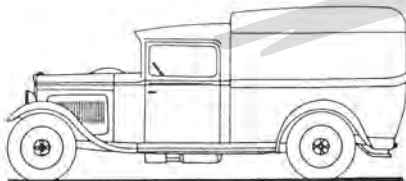
SP2



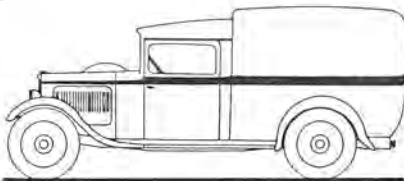
PB2



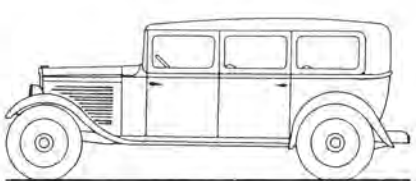
PS2



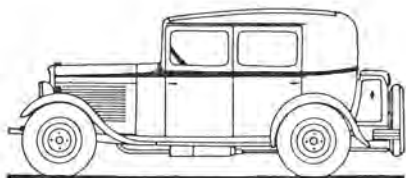
L2_B2



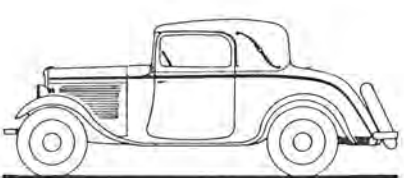
CC2



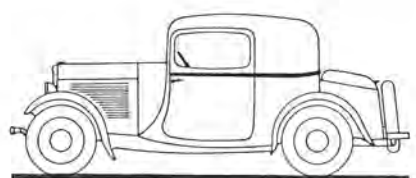
N2C



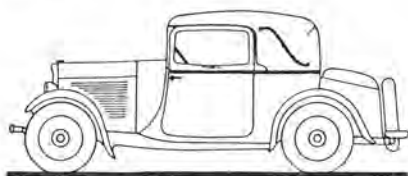
N2L_N22



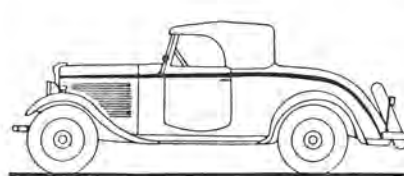
CL



BV



BC



TRC

CARROSSERIES 201

201

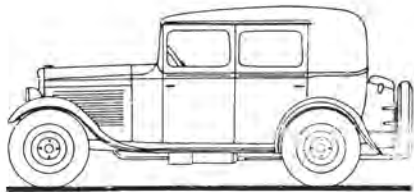
SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châssis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N1	Berline 4 pl. série	597	295	892	3,67	1,35	1,65
N1E	Berline 4 pl. luxe	597	308	905	3,80	1,35	1,65
N1A	Berline 4 pl. luxe	597	321	918	3,80	1,35	1,65
N1L	Berline 4 pl. toute tôle	597	337	934	3,80	1,36	1,65
N1C	Coach commercial 2 portes	602	318	920	3,57	1,35	1,65
E1	Coupé d'affaires 2 p. 2 pl. série	597	243	840	3,68	1,35	1,61
E1E	Coupé d'affaires 2 p. 2 pl. haut tôle	597	257	854	3,80	1,35	1,61
E1T	Coupé d'affaires 2 p. 2 pl. haut tôle	597	263	860	3,80	1,35	1,61
C1E	Coupé déc. 2 p. 2/4 pl.	597	285	882	3,80	1,35	1,61
T1	Torpédo 4 p. 4 pl.	597	280	877	3,67	1,35	1,65
TR	Roadster 2/4 pl.	597	229	826	3,98	1,35	1,65
TC1	Torpédo commercial 4 pl.	602	299	901	3,58	1,36	1,65
CC1	Camionnette 2 pl.	602	250	852	3,58	1,36	1,65
B1	Boulangère 2 pl.	602	253	855	3,58	1,36	1,65
L1	Fourgon 2 pl.	602	267	869	3,58	1,36	1,65

Der Franzose
201 T

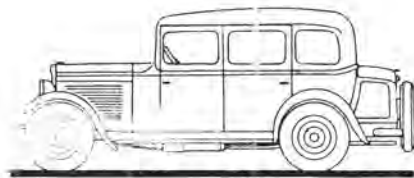
SP2	Cabine 2 pl. sans plateau	655	200	855	4,02	1,56	1,65
PB2	Cabine 2 pl. avec plateau bas	655	265	920	4,02	1,56	1,65
PS2	Cabine 2 pl. avec plateau surélevé	655	295	950	4,17	1,56	1,65
B2	Boulangère 2 pl.	655	343	998	4,17	1,56	1,79
CC2	Camionnette 2 pl.	655	343	998	4,17	1,56	1,79
L2	Fourgon 2 pl.	655	363	1018	4,17	1,56	1,79
N2C	Limousine commerciale 6 pl.	656	398	1054	4,05	1,56	1,70

201 C

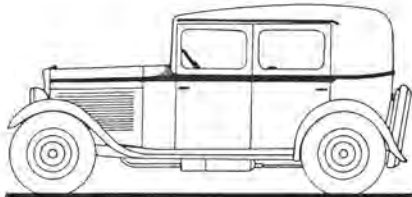
N2L	Berline 4 pl. luxe élargie	604	356	960	3,91	1,37	1,67
N22	Berline 4 pl. luxe élargie	604	341	945	3,91	1,37	1,67
CL	Coupé déc. 2 p. 2/4 pl. luxe	604	290	903	4,00	1,40	1,62
BV	Coupé berline de voyage 2/4 pl.	604	293	897	3,87	1,40	1,61
BC	Coupé décap. de voyage 2/4 pl.	604	292	896	3,87	1,40	1,61
TRC	Roadster 2/4 pl.	604	276	880	4,00	1,40	1,58



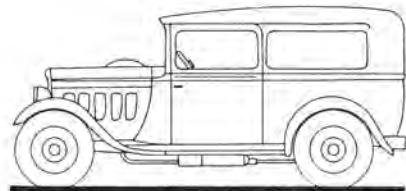
N2E



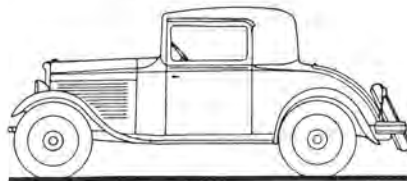
N2E2



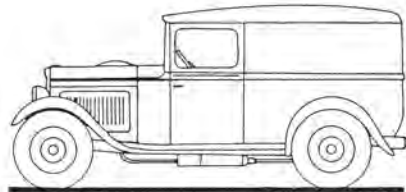
N2S_N1S



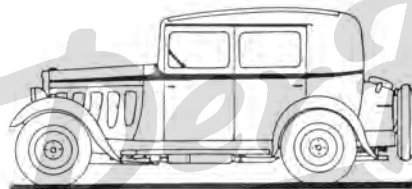
NCS



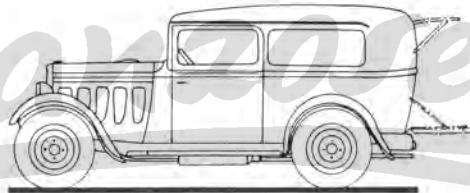
ES



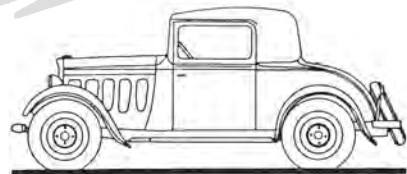
LS_BS



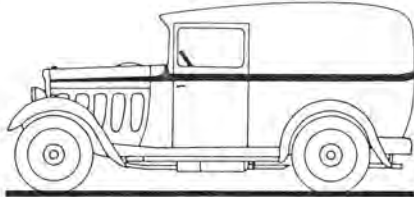
NBS_NBL



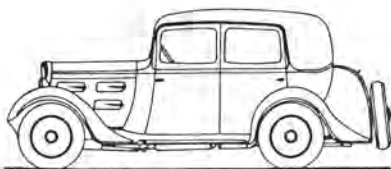
NBC



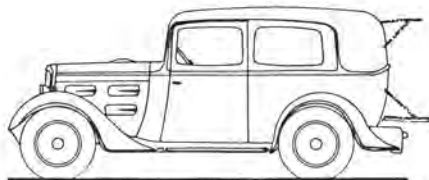
EB



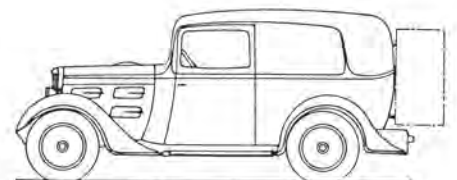
LB



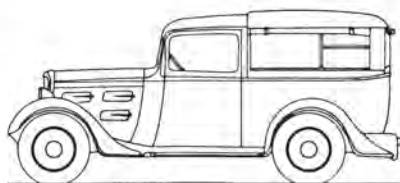
N6L_N6S



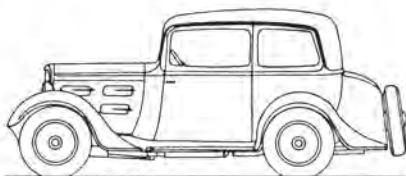
N6C



4KL



4KB



N6B

201 L

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châssis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N2E	Berline 4 p. 4 pl. norm. tôlée	599	298	897	3,75	1,36	1,66
N2E2	Limousine 4 p. 4 pl. auvent incurvé	605	298	903	3,75	1,36	1,66

201 E

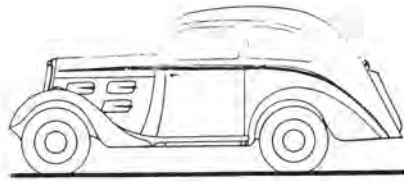
N2S	Berline 4 p. 4 pl. tôlée			880		1,37	1,65
N1S	Berline 4 p. 4 pl. tôlée						
NCS	Coach 2 p. 4 pl. commerciale			887	3,57	1,37	1,65
ES	Coupé d'affaires tôlé 2 pl.			806	3,80	1,37	1,61
LS	Fourgon						
BS	Boulangère						

201 B

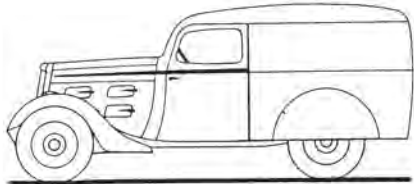
NBS	Berline 4 p. 4 pl. tôlée norm. (long)	649	287	936	3,82	1,39	1,64
NBL	Berline 4 p. 4 pl. tôlée luxe (long)	649	325	974	3,92	1,39	1,64
NBC	Coach commerc. 2 p. 4 pl. (long)	649	308	957	3,58	1,39	1,62
EB	Coupé 2 pl. (châssis court)	649	248	897	3,86	1,44	1,57
LB	Fourgon de livraison 2 pl. (ch. long)				3,61	1,39	1,55

201 BR - BR3 - BR4

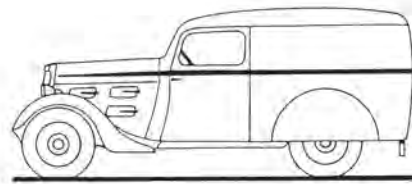
N6L	Berline 4 p. 4 pl. luxe (BR3)	664	345	1009	{ 464 545	4,15	1,50	1,63
N6S	Berline 4 p. 4 pl. série (BR3)	645	331	976	{ 452 524	4,00	1,50	1,63
N6C	Coach commercial 2 p. 4 pl. (BR3)	651	345	996	{ 453 543	3,88	1,50	1,62
4KL	Fourgon 400 kg 2 pl. (BR3)	649	301	950	{ 460 490	3,88	1,50	1,62
4KB	Boulangère 400 kg 2 pl. (BR3)	649	308	957	{ 459 498	3,88	1,50	1,62
N6B	Coach 2 p. 4 pl. (BR4)	614	280	894	{ 404 490	3,87	1,50	1,63



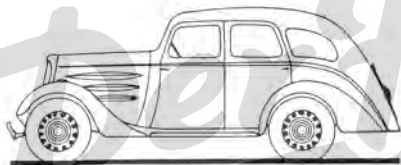
A6B.A6BL



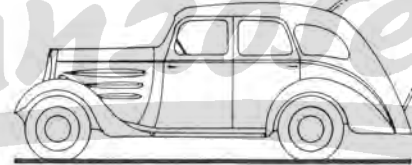
4AB



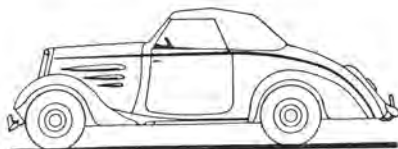
4AL



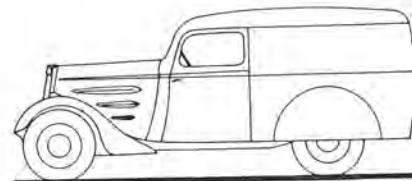
A6_A6Y



A6M



A6D_A6DS



U6B_U6L

201 D

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT			
		Chassis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.	
A6B	Coach 2 p. 4 pl.	645	308	953	441 512	3,85	1,50	1,60
A6BL	Coach 2 p. 4 pl. luxe	645	326	971				

201 DL

4AB	Boulangère 400 kg 2 pl.	697	323	1020	482 538	3,95	1,57	1,63
4AL	Fourgon 400 kg 2 pl.	697	322	1019				

201 M

A6	Limousine norm. 4 p. 6 gl. 5 pl.	700	326	1026	475 551	4,19	1,50	1,62
A6Y	Limousine luxe 4 p. 6 gl. 5 pl.	705	329	1034				
A6M	Limousine commerc. 400 kg 5 pl.	684	349	1033	492 541	4,10	1,50	1,62
A6D	Coupé décap. série 2 p. 2 pl.	706	281	987				
A6DS	Coupé déc. série 2 p. 2 pl. avec spider							
U6B	Boulangère 400 kg 2 pl.	675	340	1015	482 533	3,95	1,60	1,64
U6L	Fourgon de liv. 400 kg 2 pl.	675	351	1026				

301

Présentation : Juillet 1932

Puissance fiscale : 8 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
301 C	Mars 1932 à Août 1933	550.501 à 571.234
301 M	Juillet à Décembre 1932	651.501 à 651.810
301 T	Janvier à Août 1933	630.501 à 631.688
301 L	Janvier à Août 1933	704.501 à 705.487
301 CR	Août 1933 à Août 1934	572.001 à 584.579
301 LR	{ Août 1933 à Avril 1934	706.001 à 709.499
	{ Avril à Août 1934	471.001 à 472.171
301 D	Septembre 1934 à Septembre 1936	370.001 à 400.181

PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES

- 301 C** - Radiateur plat avec grille chromée verticale masquant nid d'abeilles. Capot à ventilons verticaux. Bloctube. R.A.V.I. - Demi-cantilevers AR inversés et obliques.
- 301 M** - Familiales et commerciales. Châssis non Bloctube. Essieu AV rigide avec ressort transversal. Ressorts AR entiers.
- 301 T** - Mêmes caractéristiques que 301 M mais châssis pour Utilitaires C.U. 1.200 kg.
- 301 L** - Familiales et commerciales. Bloctube. R.A.V.I. - Demi-cantilevers AR inversés et obliques.
- 301 CR** - Radiateur coupe vent avec tête de lion en saillie. Capot à 3 ventilons horizontaux. Bloctube. R. A. V. I. Synchro GMC. Moteur self-amorti (pattes inclinées). Vilebrequin 3 paliers en cours de série. Tableau de bord circulaire en cours de série (depuis 577.324/707.741).
- 301 LR** - Identique à 301 CR, mais châssis long pour commerciales et familiales.
- 301 D** - Châssis 201 BR3 équipé d'un 8 CV SER4. Radiateur coupe vent, et capot 3 ventilons. Carrosserie aérodynamique. Arrière en queue de castor. Culasse fonte, roues disques sur modèle 1935. Culasse aluminium, roues ajourées sur modèle 1936.

MOTEUR

4 cylindres à soupapes latérales

TYPE DE CHASSIS	301 C - 301 M - 301 T 301 L - 301 CR jusqu'au N° 579.327 (fin Mars 1934) 301 LR (fin Mars 1934)	301 CR depuis le N° 579.328 (fin Mars 1934) 301 LR (fin Mars 1934)	301 D
TYPE DE MOTEUR	SER	SER3	SER4
Alésage	72	72	72
Course	90	90	90
Cylindrée	1.465	1.465	1.465
Régime maximum	4.000	4.000	4.100
Puissance	34 à 3.500	37 à 4.000	35 à 4.000
Rapport volumétrique	6	5,85	6 ou 6,6 (1)
Capacité carter	7	7	7
Graduation jauge	6	6	8
Volume circulation eau	10	10	10
Consommation essence	8,5 à 11 l./100 km	8,5 à 11 l./100 km	9 à 11 l./100 km
Consommation huile	0,15 à 0,35	0,15 à 0,35	0,15 à 0,25
Particularités	2 paliers	3 paliers contre-poids et stabilisateur d'huile	3 paliers sans stabilisateur d'huile

(1) 6 avec culasse fonte - 6,6 avec culasse aluminium 440.664 montée à partir de Septembre 1935 - (301 D : 387.675 - SKD : 463.917).

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

	301 C	301 M	301 T	301 L	301 CR	301 LR	301 D
Nombre de vitesses	3	3	3	3	3	3	3
Démultiplication : 1 ^{re}	0,284	0,284	0,284	0,284	0,260	0,260	0,260
2 ^e	0,533	0,533	0,533	0,533	0,578	0,578	0,578
3 ^e	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.
AR	0,231	0,231	0,231	0,231	0,216	0,216	0,216
PONT AR - Couple	4 × 23	4 × 25	3 × 23	4 × 25	4 × 23	4 × 25	4 × 21 & 4 × 22
Démultipl.	0,173	0,160	0,130	0,160	0,173	0,160	0,190 0,181
CHASSIS							
Voie AV au sol	1,197	1,103	1,278	1,197	1,30	1,30	1,216
Voie AR	(1)	1,32	1,345	1,34	1,34	1,34	1,243
Empattement	(2)	2,91	3,20	2,94	2,72	2,94	2,59
Pneus AV	150 × 40	14 × 45	13 × 45	C ^{les} 14 × 45	150 × 40	160 × 40	140 × 40
Pneus AR			16 × 45	F ^{les} 160 × 40			
Rayon de braquage	5,70	6,00	6,00	6,00	5,30	5,60	5,50
Réservoir essence AV	47 lit.	47 lit.	47 lit.	47 lit.	47 lit.	47 lit.	45 lit.
Point bas	0,18	0,19	0,19	0,185	0,18	0,18	
C.U. (Utilitaires)		500	1000	500		500	400
Capacité remorquage	600	600	600	600	600	600	700
Poids total autorisé en charge	1500	1800	2260	1800	1500	1800	1500
Vitesse maximum	90 km/h	85 km/h	70 km/h	80 km/h	90 km/h	90 km/h	100 km/h

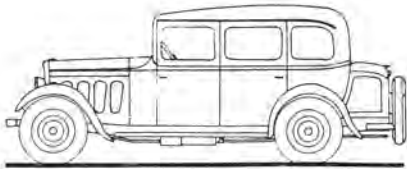
(1) Voie AR : 1,24 de 550.501 à 553.930 - 1,26 de 553.931 à 557.019 - 1,34 depuis 557.020.

(2) Empattement : 2,70 jusqu'à 553.739 - 2,72 depuis 553.740.

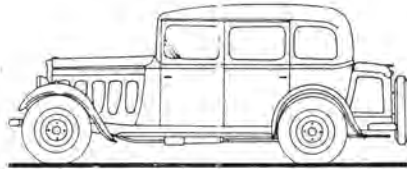
PERFORMANCES OFFICIELLES 301 SOUS CONTRÔLE A.C.F.

- Consommation : Paris-Bordeaux à 60 km/h de moyenne, avec une consommation de 9,460 l./100 km.

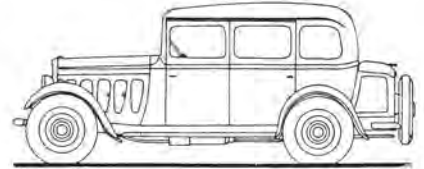
- A Miramas, les 2 et 3 Juin 1932, 2.650 km en 24 h à 110,417 km/h de moyenne (record international des 24 h 1.500 cc).



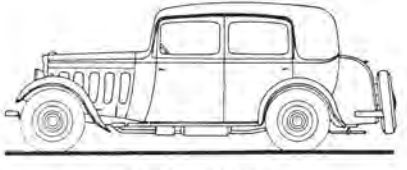
N3L



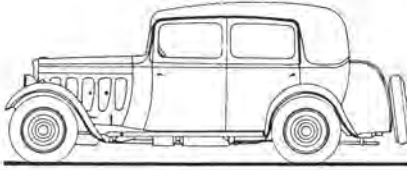
N3L2



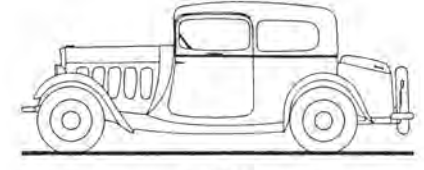
N3E_N3S



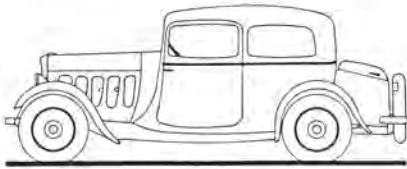
N7L_N7A



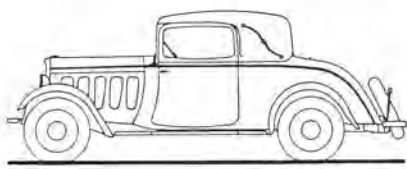
N7S



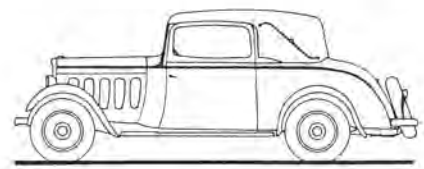
BV2



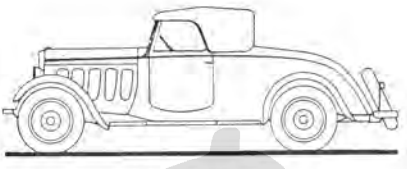
BV3



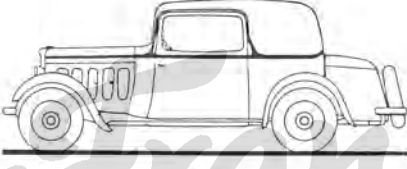
CL2



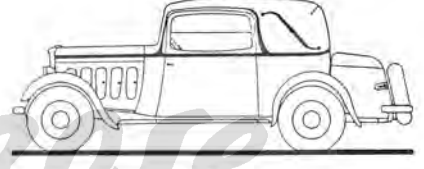
CL3



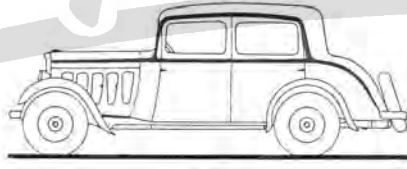
TR2_TR3



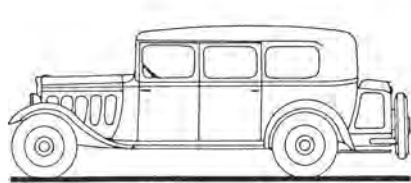
CG3



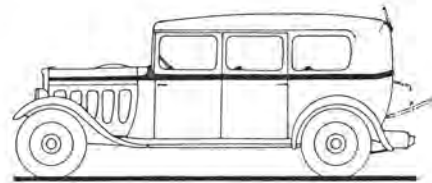
CD3



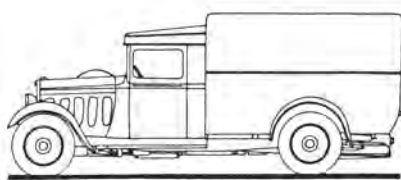
FC3



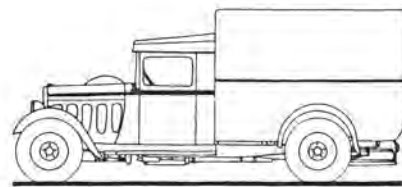
N3F



N3C



L3



B3

CARROSSERIES 301

301 C

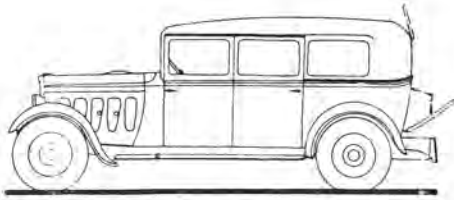
SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châssis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N3L	Limousine 4 p. 6 gl. pl. étroite auvent droit	668	370	1050	4,15	1,44	1,66
N3L2	Limousine 4 p. 6 gl. 4 pl. étroite auvent incurvé	668	370	1050	4,15	1,57	1,66
N3E	Limousine 4 p. 6 gl. 4 pl. élargie auvent incurvé	661	399	1060	4,15	1,57	1,66
N3S	Limousine 4 p. 6 gl. 4 pl. élargie auvent incurvé	661	360	1021	4,00	1,57	1,65
N7L/N7A	Berline 4 p. 4 gl. 4 pl. grand luxe	661	404	1065	4,30	1,55	1,65
N7S	Berline 4 p. 4 gl. 4 pl. série	661	376	1037	4,17	1,55	1,65
BV2	Coach 2 p. 4 gl. 4 pl. luxe (1932)	661	355	1016	4,16	1,55	1,65
BV3	Coach 2 p. 4 gl. 4 pl. luxe (1933)	661	404	1065	4,16	1,55	1,65
CL2	Coupé décapotable 2 p. 2/4 pl. luxe (1932)	661	333	994	4,21	1,55	1,60
CL3	Coupé décapotable 2 p. 2/4 pl. luxe (1933)	661	393	1054	4,31	1,55	1,60
TR2	Roadster 2 p. 2/4 pl. luxe (1932)	661	290	951	4,21	1,55	1,56
TR3	Roadster 2 p. 2/4 pl. luxe (1933)	661	302	963	4,21	1,55	1,56
CG3	Coupé golf 2 p. 4 pl. luxe	661	415	1076	4,31	1,60	1,63
CD3	Coupé décapotable golf 2 p. 4 pl.	661	420	1081	4,31	1,60	1,63
FC3	Berline 4 p. 4 pl. luxe	661	424	1085	4,31	1,58	1,65

301 M

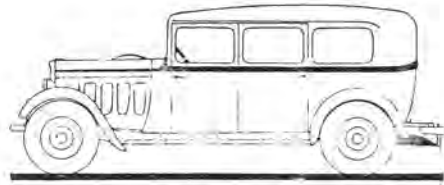
N3F	Limousine familiale 6 gl. 6 pl. 1/2 tôle	685	427	1112	4,45	1,57	1,67
N3C	Limousine commerciale 6 gl. 6 pl. 1/2 tôle	685	410	1095	4,05	1,57	1,67

301 T

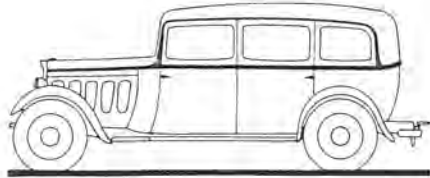
L3	Fourgon				4,69	1,60	2,25
B3	Camionnette bâchée				4,69	1,60	2,45



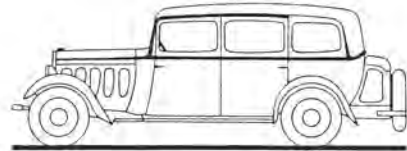
N4C



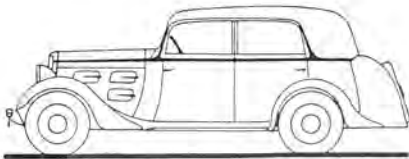
N4F



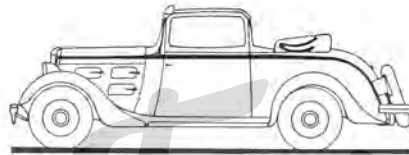
N7C



N7F



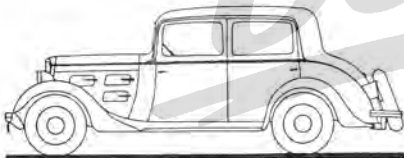
N8L_N8S



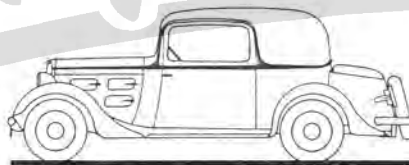
CL4



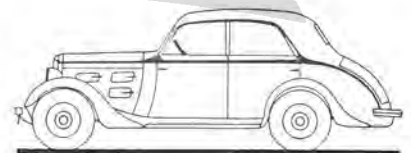
BV4



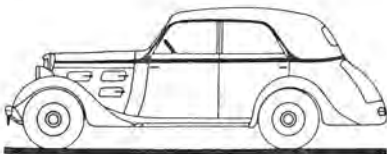
FC4



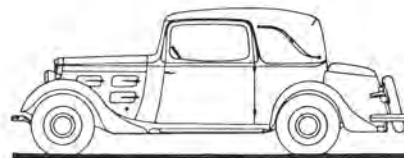
CG4_CG5



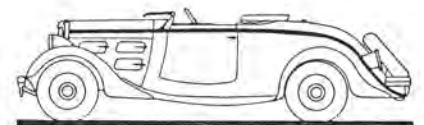
BP4



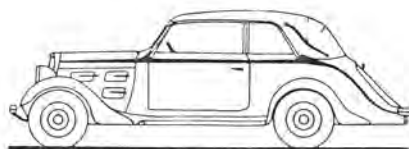
NP4



CD4



TR4_TR5



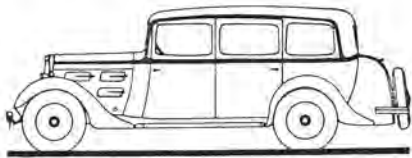
CD5

301 L

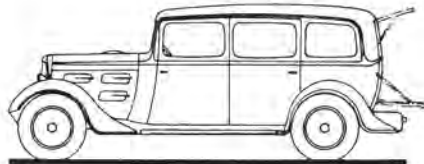
SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châssis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N4C	Limousine commerciale 6 pl.	720	408	1128 { 534 594	4,06	1,57	1,67
N4F	Limousine familiale 6 pl.	724	430	1154	4,45	1,57	1,67
N7C	Limousine commerciale 6 pl.	720	446	1166	4,55	1,55	1,65
N7F	Limousine familiale 6 pl.	724	469	1193	4,00	1,55	1,65

301 CR

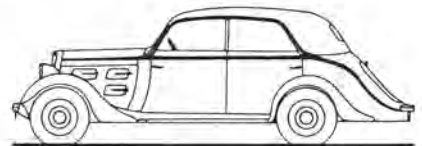
N8L	Berline 4 p. 4 pl. luxe	733	376	1109 { 497 612	4,35	1,60	1,65
N8S	Berline 4 p. 4 pl. série	709	354	1064 { 488 576	4,30	1,60	1,66
CL4	Coupé décapotable 2 p. 4 pl. luxe	673	451	1124	4,37	1,60	1,61
BV4	Coach 2 p. 4 pl. luxe	673	463	1136	4,24	1,60	1,60
FC4	Berline tourisme 4 p. 4 pl. luxe	673	481	1154	4,37	1,58	1,65
CG4	Coupé golf 2 p. 4 pl. luxe (1933)	673	474	1147	4,32	1,60	1,63
BP4	Berline profilée 4 p. 4 pl. luxe	673	496	1169 { 526 643	4,41	1,60	1,64
NP4	Berline profilée 4 p. 4 pl. luxe	673	498	1171	4,41	1,58	1,64
CD4	Coupé décapotable golf 2 p. 4 pl. luxe	673	478	1151	4,32	1,60	1,63
TR4	Roadster 2 p. 2/4 pl. luxe (1933)	673	358	1031 { 494 537	4,33	1,53	1,56
TR5	Roadster 2 p. 2/4 pl. luxe (1934)	673	358	1031 { 494 537	4,33	1,58	1,56
CG5	Coupé golf 2 p. 4 pl. luxe (1934)	673	474	1147 { 512 635	4,48	1,60	1,65
CD5	Coach décapotable golf 2 p. 4 pl. luxe	673	451	1124 { 507 617	4,48	1,60	1,63



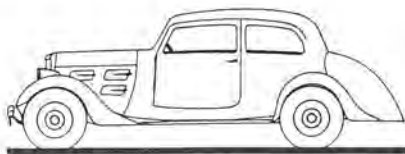
N8F



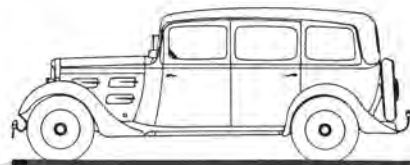
N8C



NP5

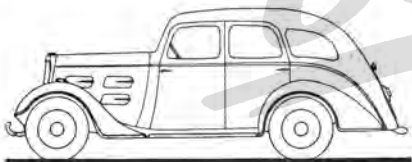


BV5

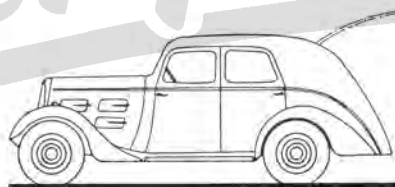


TAXI

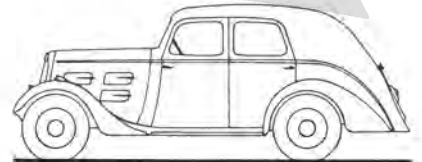
Der Franzose



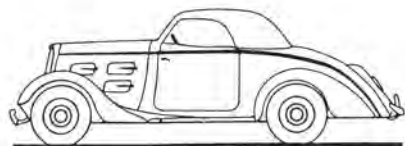
A6L



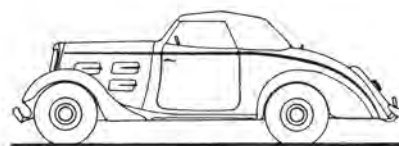
A6C



A6S



C06



CD6

301 LR

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châssis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N8F	Limousine familiale 4 p. 6 gl. 7 pl.	780	434	1214 { 537 677	4,67	1,60	1,67
N8C	Limousine commerciale 4 p. 6 gl. 7 pl.	761	392	1153 { 534 519	4,32	1,60	1,67
NP5	Berline profilée 4 p. 4 pl.	719	535	1254 { 557 697	4,80	1,60	1,67
BV5	Coach profilé 2 p. 4 pl.	719	485	1204 { 557 647	4,60	1,60	1,60
TAXI	Limousine familiale transformable 7 pl.	719	461	1180 { 528 652	4,67	1,60	1,67

301 D

A6L	Limousine 4 p. 6 gl. 4 pl. luxe	652	421	1073	4,28	1,50	1,62
A6S	Berline 4 p. 4 gl. 4 pl. série	652	395	1047	4,09	1,50	1,62
A6C	Berline commerciale 2 pl.	652	388	1040	4,09	1,50	1,62
CO6	Coupé 2/4 pl.	652	362	1014 { 495 519	4,27	1,50	1,48
CD6	Coupé décapotable 2/4 pl.	652	362	1014 { 487 527	4,27	1,50	1,48

401

Présentation : Octobre 1934 (Salon)

Puissance fiscale : 10 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
401 D	Septembre 1934 à Août 1935	585.001 à 593.263
401 DL	Septembre 1934 à Août 1935	610.001 à 613.494 (châssis longs)
401 DLT	Novembre 1934 à Août 1935	740.001 à 742.000 (taxis)

MOTEUR

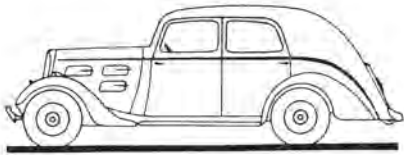
4 cylindres à soupapes latérales

TYPE DE CHASSIS	401 D - 401 DL
TYPE DE MOTEUR	SF
Alésage	78
Course	90
Cylindrée	1.720
Régime maximum	4.150 (4.090 pour DL)
Culasse	fonte
Puissance	44 ch à 3.500 (1)
Rapport volumétrique	6
Nombre de paliers	3
Capacité carter	7 l.
Graduation jauge	6 l.
Circulation eau	10,5 l.
Consommation essence	10 à 12 l./100 km
Consommation huile	0,175 à 0,300 l./100 km

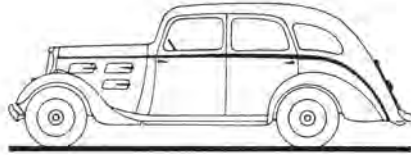
(1) 30 moteurs ont été équipés d'une culasse aluminium procurant un gain de puissance de 3 ch.

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

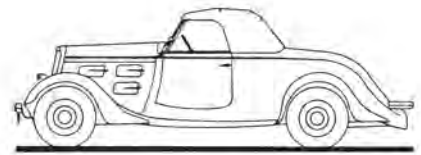
	401 D	401 DL
Nombre de vitesses	3	3
Démultiplication : 1 ^{re}	0,260	0,260
Démultiplication : 2 ^e	0,578	0,578
Démultiplication : 3 ^e	1	1
Démultiplication : AR	0,216	0,216
PONT AR		
Couple	4×21	4×22 - 4×23
Démultiplication	0,190	0,181 - 0,173
CHASSIS		
Voie AV au sol	1,293	1,293
Voie AR	1,353	1,353
Empattement	2,81	3,155
Pneus	150×40	160×40
Rayon de braquage	5,50	5,90
Réservoir d'essence	45 l. à l'AV	45 l. à l'AV
Point bas	0,18	0,185
C.U. commerciale		500 kg
Capacité de remorquage	700 kg	700 kg
Poids total autorisé en charge	1.600 kg	1.850 kg
Vitesse maximum	100 km/h	92 km/h



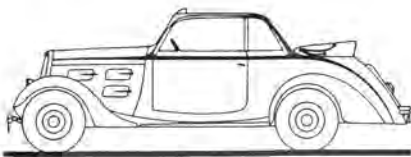
A8S



A8L



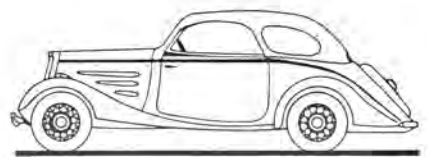
TR7



CD7

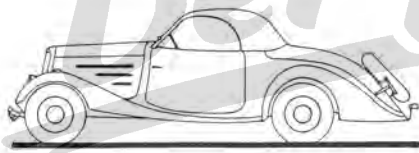


CG7

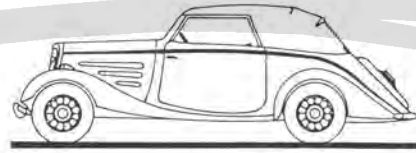


CG8

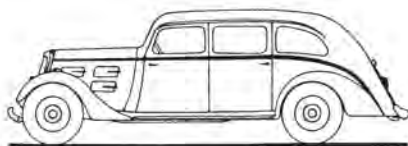
Der Franzose



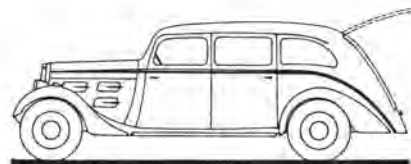
CE1



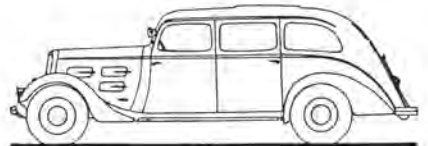
CL7



A8F



A8C



ATP

CARROSSERIES 401

401 D

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châssis nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
A8S	Berline 4 p. 4 gl. 4 pl. série	730	427	1157	4,52	1,59	1,59
A8L	Limousine 4 p. 6 gl. 4 pl. luxe	730	437	1167	4,32	1,60	1,60
TR7	Roadster 2 p. 2/4 pl. luxe	730	390	1120 { 532 588	4,45	1,60	1,60
CD7	Coach décapotable 2 p. 4 pl. luxe	730	473	1203 { 551 652	4,55	1,60	1,64
CG7	Coach golf 2 p. 4 pl. luxe	730	485	1215 { 551 664	4,55	1,60	1,64
CG8	Coach 2 p. 4 pl. luxe	730	490	1220 { 553 667	4,49	1,61	1,57
CE1	Coupé transformable électrique 2 p. 3 pl.	730	566	1296 { 533 763	4,68	1,63	1,52
CL7	Coupé décapotable 2 p. 4 pl.	730	461	1191 { 539 652	4,49	1,61	1,57

401 DL

A8F	Limousine familiale 6 gl. 6/7 pl.	760	498	1258	4,67	1,60	1,62
A8C	Limousine commerciale 6 gl. 5/7 pl. strapontins sur demande	760	465	1225	4,67	1,60	1,62
ATP	Limousine 6/7 pl. (Taxi)	760	530	1290	4,67	1,60	1,62

601

Présentation : 5 Mai 1934

Puissance fiscale : 12 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
601	Février 1934 à Août 1934	709.501 à 710.734
601 L	Février 1934 à Août 1934	724.501 à 725.279
601 D	Septembre 1934 à Juillet 1935	712.001 à 713.076
601 DL	Septembre 1934 à Juillet 1935	727.001 à 727.915

MOTEUR

6 cylindres à soupapes latérales

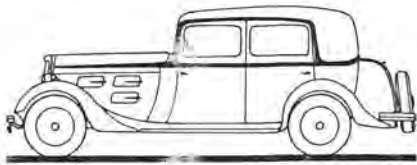
TYPE DE CHASSIS	601 - 601 L - 601 D ET DL
TYPE DE MOTEUR	TA
Alésage	72
Course	88
Cylindrée	2.148
Régime maximum	4.300 (D) - 4.340 (DL) 4.250 (C et L)
Culasse	Fonte
Puissance	60 à 3.500
Rapport volumétrique	6
Nombre de paliers	4
Capacité carter	10 l. dont 2 pour l'arbre à cames
Graduation jauge	8
Circulation eau	13
Consommation essence	13 à 15 l./100 km
Consommation huile	0,150 à 0,300 l./100 km
Poids du moteur (avec huile)	222 kg

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

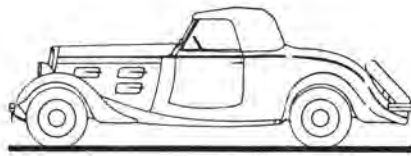
	601	601 D	601 L		601 DL	
Nombre de vitesses	3	3	3		3	
Démultiplication : 1 ^{re}	0,267	0,267	0,267		0,267	
2 ^e	0,578	0,578	0,578		0,578	
3 ^e	1.	1.	1.		1.	
AR	0,211	0,211	0,211		0,211	
PONT AR						
Couple	4 × 20	4 × 21	4 × 21	4 × 22	4 × 21	4 × 22
Démultiplication	0,200	0,190	0,190	0,181	0,190	0,181
CHASSIS						
Voie AV au sol	1,28	1,293	1,28		1,293	
Voie AR	1,34	1,353	1,34		1,353	
Empattement	2,985	3,075	3,205		3,42	
Pneus	160 × 40	160 × 40	160 × 40		160 × 40	
Rayon de braquage	5,80	5,80	6.		6,20	
Réservoir d'essence	60 lit. AV	65 lit. AV	60 lit. AV		65 lit. AV	
Point bas	0,185	0,185	0,185		0,185	
Capacité de remorquage	700 kg	700 kg	700 kg		700 kg	
Poids total autorisé en charge	1 800 kg	1 800 kg	2 000 kg		2 000 kg	
Vitesse maximum	105 km/h	105 km/h	100 km/h		100 km/h	

PERFORMANCES OFFICIELLES 601 SOUS CONTRÔLE A.C.F.

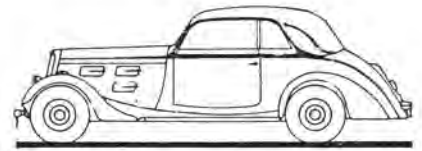
- Consommation : Paris-Bordeaux à 65 km/h de moyenne, avec une consommation de 12,6 l./100 km.
- A Monthléry : 2.764 km en 24 h à 115 km/h de moyenne, carrossée en conduite intérieure et pilotée par deux dames.
- Vitesse de 100 km/h départ arrêté en 35".



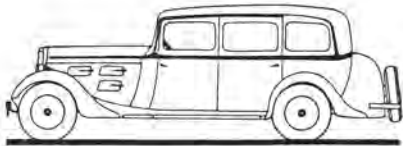
N9L



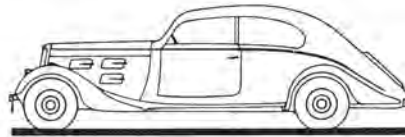
TR9



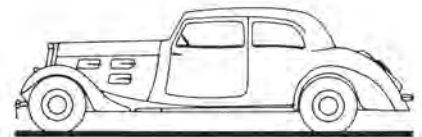
CD9



N9F



BA9_BA9r



BV9_BV9r

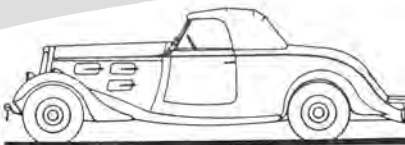


NP9

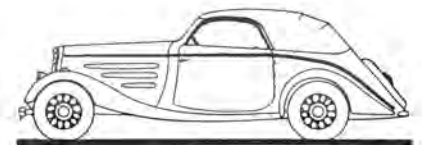
Der Franzose



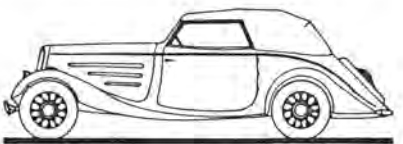
A9L



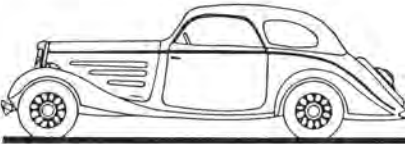
TR9r



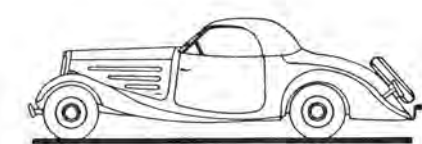
CL9



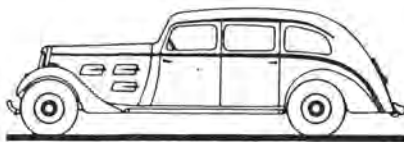
CL9r



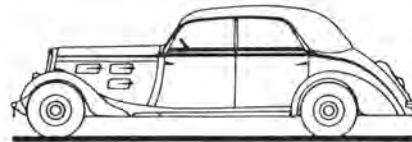
CG9r



CE2



A9F



NP9r

CARROSSERIES 601

601 C

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N9L	Berline 4 p. 4/5 pl.	802	500	1302	4,60	1,60	1,65
TR9	Roadster 2 p. 2/4 pl. luxe	802	376	1178 { 587 591	4,60	1,60	1,59
CD9	Coach décapotable golf 2 p. 4 pl. luxe	802	451	1253 { 588 665	4,75	1,60	1,65

601 L

N9F	Limousine familiale 6/7 pl.	851	529	1380	4,93	1,60	1,67
EA9	Coach sport 2 p. 4 pl. luxe	851	455	1306	5,05	1,58	1,60
EV9	Coach profilé 2 p. 4 pl. luxe	851	496	1347 { 644 703	4,90	1,60	1,60
NP9	Berline profilée 4 p. 4 pl. luxe	851	547	1398 { 644 754	5,08	1,60	1,66

601 D

A9L	Limousine 4 p. 6 gl. 4/5 pl.	855	472	1327	4,80	1,59	1,60
TR9r	Roadster 2 p. 2/4 pl.	832	395	1227 { 590 637	4,70	1,60	1,60
CL9	Coupé décapotable 2 p. 5 pl. grand luxe	832	484	1316 { 603 713	4,75	1,61	1,58
CL9r2	Coupé décapotable 2 p. 5 pl. grand luxe	832	486	1318 { 597 721	4,75	1,61	1,58
CG9r	Coach golf 2 p. 4 pl. toit ouvrant	832	540	1372 { 625 747	4,75	1,61	1,58
CE2	Coupé transformable électrique 2 p. 3 pl.	832	604	1436 { 604 832	4,94	1,63	1,53

601 DL

A9F	Limousine familiale 6/7 pl.	889	496	1385	5,15	1,59	1,60
NP9r	Berline aérodynamique 4 pl.	889	540	1429 { 658 771	5,10	1,60	1,64
BV9r	Coach aérodynamique 4 pl.	889	482	1371 { 653 718	5,00	1,60	1,60
BA9r	Coach fuselé 4 pl.	889	455	1384 { 648 736	5,05	1,60	1,60

Der Franzose

402 - 402 B

Présentation sur le marché : Octobre 1935 (Salon)

	402	402 B
Puissance catologuée :	12 CV	12 CV
Puissance fiscale :	11 CV	12 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS	OBSERVATIONS
402	Septembre 1935 à Janvier 1937 Décembre 1936 à Juillet 1938	593.501 à 609.960 684.001 à 704.000	
402 L	Octobre 1935 à Juillet 1938	614.001 à 629.500	Châssis longs
402 E	Décembre 1935 à Juillet 1938	473.001 à 476.034	Boîte Cotal châssis courts
402 LE	Décembre 1935 à Juillet 1938	478.001 à 478.383	Boîte Cotal châssis longs
402 LT	Septembre 1935 à Novembre 1936	742.001 à 744.083	Taxis T4
402 B	Juillet 1938 à Décembre 1941	801.001 à 811.000	Châssis courts
402 BE	Juillet 1938 à Mars 1941	820.001 à 825.000	Boîte Cotal châssis courts
402 BL	Août 1938 à Décembre 1941	272.501 à 279.994	Châssis longs
402 BLE	Septembre 1938 à Mai 1940	368.001 à 370.000	Boîte Cotal châssis longs

MOTEUR

4 cylindres à soupapes en tête commandées par culbuteurs

TYPE DE CHASSIS	402	402 B
TYPE DU MOTEUR	TH (3)	TH2 (3)
Alésage	83	83
Course	92	99
Cylindrée	1 991	2 142
Régime	4 000	4 000
Culasse	Fonte	Fonte (2)
Puissance	55 ch	60 ch
Rapport volumétrique	6	6
Nombre de paliers	3	3
Contenance carter	7 lit.	5 lit.
Graduation jauge	6 lit.	5 lit.
Volume circulation eau	14 lit.	14 lit.
Consommation essence	11 à 13 lit./100 km	11 à 14 lit./100 km
Consommation huile	0,150 à 0,250 lit./100 km	0,150 à 0,250 lit./100 km

- (1) Culasse Alpax sur moteur TH, adoptée sur conduites intérieures grand luxe Sochaux et toutes voitures La Garenne (402 et 402 Légère) à partir du Salon d'Octobre 1937.
- (2) Pas montée en série sur véhicules Tourisme.
- (3) Moteur TH - Cylindres chemisés depuis Octobre 1937 (châssis 691.919 - 617.136 - 475.005 - 478.195 - 790.248).
Moteur TH - 402 LT (taxis) chemisés en fonte nitrurée.
Moteur TH2 - Cylindres à chemises "humides".

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

BOITE DE VITESSES

a) Boîte mécanique

402
402 B (3).

1	2	3	AR
0,260	0,577	1.	0,216
0,285	0,626	1.	0,238

b) Boîte Cotal

Ordinaire 402-402 B
402 Surmultipliée (1^{er} modèle) (S.M.3)
402 Surmultipliée (2^e modèle) (S.M.4)

AV				AR			
1	2	3	4	1	2	3	4
0,313	0,460	0,678	1.	0,118	0,172	0,254	0,375
0,460	0,640	1.	1,39	0,172	0,240	0,375	0,520
0,430	0,600	1.	1,39	0,161	0,225	0,375	0,520

	402 - 402 E			402 L - 402 LE		402 B		402 BL	
	5 × 25	5 × 23	5 × 24	4 × 22		Boîte Méc. ou Cotal ordinaire	Cotal surmultip.	Boîte Méc. ou Cotal ordinaire	Cotal surmultip.
PONT AR - Couple						5 × 23	5 × 24	4 × 21	4 × 22
Démultiplic.	0,200	0,217	0,208	0,182		0,217	0,208	0,190	0,181
CHASSIS									
Voie AV au sol	1,318	1,350		1,318	1,350	1,350		1,350	
Voie AR	1,353	1,383		1,353	1,383	1,383		1,383	
Empattement	3,15			3,30		3,15		3,30	
Pneus	150 × 40 (1) 165 × 400			160 × 40 185 × 400		165 × 400		185 × 400	
Rayon de braquage	5,90			6,15		5,90		6,15	
Réservoir d'essence	AR 60 lit. (2)			AR 60 lit. (2)		AR 70 lit.		AR 70 lit.	
Point bas	0,18			0,18		0,175		0,175	
Charge utile commerc.	500 kg			500 kg		500 kg		500 kg	
Capacité remorquage	850 kg			850 kg		850 kg		850 kg	
Poids total autorisé	(en ch.) 1 900 kg			(en ch.) 2 000 kg		(en ch.) 1 900 kg		(en ch.) 2 000 kg	
Vitesse maximum	120 km/h			110 km/h		125 km/h		115 km/h	

(1) Sauf C4 - 160×40.

(2) Sauf C4 - AV 55 l. et T4 jusqu'à 743.101 : AV 61 l.

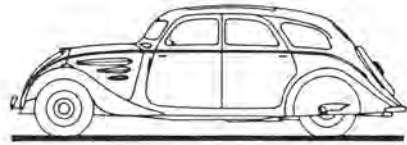
(3) Changement de vitesses sous le volant à partir du châssis 808.609.

PERFORMANCES OFFICIELLES 402 B SOUS CONTROLE A.C.F.

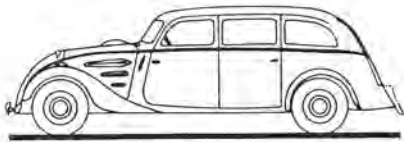
- Raid routier de 10.000 km sinueux et accidenté - Moyenne générale : 68,2 km/h - Consommation essence : 9,73 l./100 km; huile : 0,052 l./100 km.
- Rayon d'action maximum avec le plein du réservoir (70 l.) : Paris-Marseille d'une traite, 795 km à 65 km/h avec 8,730 l./100 km.
- Consommation en palier sur route (Trappes-Pontchartrain) dans les deux sens - à 72,5 km/h : 9,6 l./100 km - à 82,3 km/h : 10 l./100 km - à 101,5 km/h : 12 l./100 km.
- Vitesse maximum à Montlhéry : 123,5 km/h pendant 10 h.



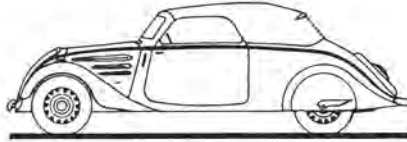
N4_N4Y



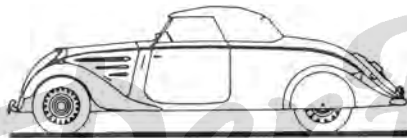
N4T



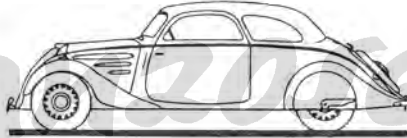
C4



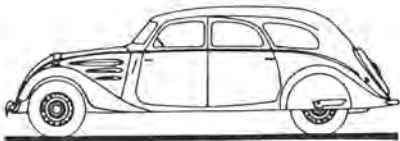
D4



R4



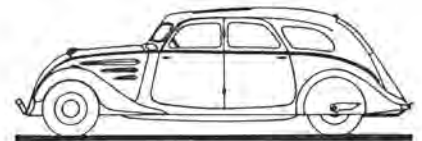
W4



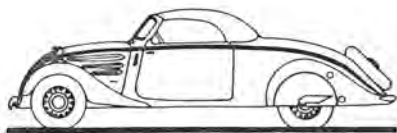
F4_T4



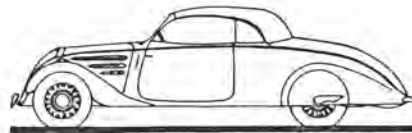
F4T



C4Y



E4



E4Y_E4T

CARROSSERIES 402 - 402 B

402

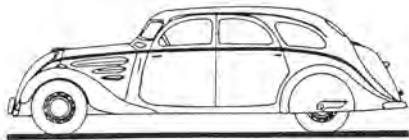
SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N4	Limousine 4 p. 6 pl. luxe	782	412	1194 { 606 588	4,85	1,64	1,58
N4Y	Limousine 4 p. 6 pl. grand luxe	788	428	1217 { 614 603	4,85	1,64	1,58
N4T	Limousine 4 p. 6 pl. grand tourisme avec chauffage-dégivrage	787	437	1224 { 617 607	4,85	1,64	1,58
C4	Limousine commerciale 4 p. 6 pl.	814	457	1271 { 631 640	4,66	1,63	1,60
D4	Coupé décapotable 2 p. 6 pl.	827	547	1374 { 669 705	4,85	1,65	1,62
R4	Roadster 2 p. 3/5 pl.	827	444	1271 { 649 622	4,85	1,65	1,57
W4 (ex G4)	Coach 2 p. 6 pl.	786	558	1344 { 647 697	4,85	1,65	1,62

402 L

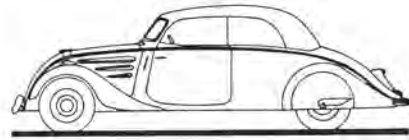
F4	Limousine 4 p. 8 pl.	818	447	1265 { 659 606	5,00	1,64	1,60
F4T	Limousine luxe 7/8 pl. avec chauffage-dégivrage	826	464	1290 { 672 618	5,00	1,65	1,60
C4Y	Limousine commerciale 4 p. 6 pl.	809	452	1261 { 644 617	4,96	1,65	1,60
E4	Coupé transformable électrique 2 p. 3/4 pl.			1419 { 662 757	5,00	1,66	1,57
E4Y	Coach transformable métallique 5 pl. (décapotable à la main)	849	590	1439 { 683 756	5,19	1,69	1,54
E4T	Coach transformable métallique 5 pl. (identique à E4Y mais avec chauffage-dégivrage)			1390 { 647 743	5,25	1,69	1,54

402 LT

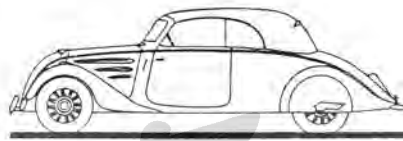
T4	Limousine 4 p. 8 pl. (taxi)	830	503	1333 { 675 658	5,00	1,84	1,60
----	-----------------------------	-----	-----	----------------------	------	------	------



N5_N5T_N5TC_N5TM_N5R

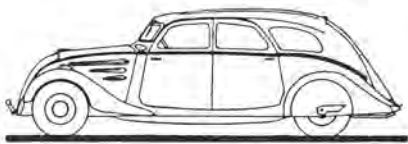


W5_W5C_W5M

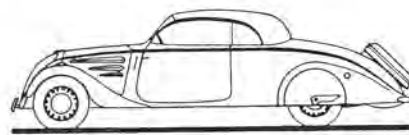


D5_D5C_D5M

Der Franzose



C5



E5T_E5TC_E5TM



F5T_F5C_F5R

402 B

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N5	Limousine normale 4 p. 6 gl. 6 pl.	751	435	1186	4,85	1,64	1,54
N5T	Limousine grand tourisme 4 p. 6 gl. 6 pl.	770	450	1220	4,85	1,64	1,54
N5TC	Limousine grand tourisme, boîte Cotal ordinaire	790	450	1240	4,85	1,64	1,54
N5TM	Limousine grand tourisme, boîte Cotal surmultipliée	797	450	1247	4,85	1,64	1,54
N5R	Identique à N5T, mais changement de vitesses sous le volant			1219	4,85	1,64	1,54
W5	Coach 2 p. 4 gl. 6 pl.	740	474	1214	4,87	1,67	1,52
				{ 630 584			
W5C	Coach 2 p. 4 gl. 6 pl. Boîte Cotal ordinaire	760	474	1234	4,87	1,67	1,52
				{ 650 584			
W5M	Coach 2 p. 4 gl. 6 pl. Boîte Cotal surmultipliée	767	474	1241	4,87	1,67	1,52
				{ 657 584			
D5	Coach décapotable 2 p. 4 gl. 6 pl.	746	452	1198	4,87	1,67	1,53
				{ 629 569			
D5C	Coach décapotable 2 p. 4 gl. 6 pl. Boîte Cotal ordinaire	766	452	1218	4,87	1,67	1,53
				{ 649 569			
D5M	Coach décapotable 2 p. 4 gl. 6 pl. Boîte Cotal surmultipliée	773	452	1225	4,87	1,67	1,53
				{ 656 569			

402 BL

C5	Limousine commerciale dérivée familiale 6 pl.	798	462	1260	4,77	1,64	1,60
E5T	Coach décapotable métallique 2 p. 4/5 pl.	849	531	1380	5,25	1,69	1,54
E5TC	Coach décapotable métallique 2 p. 4/5 pl. Boîte Cotal ordinaire	869	531	1400	5,25	1,69	1,54
E5TM	Coach décapotable métallique 2 p. 4/5 pl. Boîte Cotal surmultipliée	879	531	1410	5,25	1,69	1,54
F5T	Limousine familiale 4 p. 6 gl. 7 pl. toit ouvrant	808	450	1258	4,92	1,68	1,65
F5TC	Limousine familiale 4 p. 6 gl. 7 pl. Boîte Cotal ordinaire	808	450	1258	4,92	1,68	1,65
F5TM	Limousine familiale 4 p. 6 gl. 7 pl. Boîte Cotal surmultipliée	808	450	1258	4,92	1,68	1,65
F5C	Limousine familiale 4 p. 6 gl. 7 pl. Boîte Cotal ordinaire	828	450	1278	4,92	1,68	1,65
F5R	Identique à F5T mais changement de vitesses sous le volant			1269	4,92	1,68	1,65

402 LÉGÈRE - 402 B LÉGÈRE

Présentation sur le marché : Octobre 1937 (Salon)

	402 Lég.	402 B Lég.
Puissance cataloguée :	12 CV	12 CV
Puissance fiscale :	11 CV	12 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
302 SS	Décembre 1936 à Juin 1937	790.001 à 790.020
402 Lég.	Juillet 1937 à Juin 1938	790.021 à 800.914
402 Lég. E	Octobre 1937 à Juin 1938	367.001 à 367.836
402 B Lég.	Septembre 1938 à Juillet 1942	811.001 à 820.000
402 B Lég. E	Septembre 1938 à Septembre 1940	401.101 à 405.000


PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES
402 LÉGÈRE ET 402 B LÉGÈRE

402 Lég. - Moteur TH 11 CV. Cadre de châssis 302. Caisse 302.

402 B Lég. - Moteur TH2 12 CV à course allongée de 7 mm. Cadre de châssis 302. Caisse 202 avec malle non accessible de l'extérieur et roue de secours AR en début de série (N5S/N5SM) puis malle AR avec couvercle et roue de secours dans la malle (N50/N50M).

MOTEUR

Identique à 402/402 B (Voir page SERIE 02-1)

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

BOITE DE VITESSES

a) Boite mécanique

402 Légère
402 B Légère

1	2	3	AR
0,260	0,577	1.	0,216
0,285	0,626	1.	0,238

b) Boite Cotal

Ordinaire 402 Légère
402 B Lég. (Surmultipliée exclusivement)
S.M.3
S.M.4 (1)

AV				AR			
1	2	3	4	1	2	3	4
0,313	0,460	0,678	1.	0,118	0,172	0,254	0,375
0,460	0,640	1.	1,39	0,172	0,240	0,375	0,520
0,430	0,600	1.	1,39	0,161	0,225	0,375	0,520

PONT AR

Couple
Démultiplication

5 × 23

0,217

5 × 21

0,238

5 × 23

0,217

CHASSIS

Voie AV au sol
Voie AR
Empattement
Roues
Pneus
Rayon de braquage
Réservoir d'essence AR
Point bas
Capacité remorquage
Poids total autorisé en charge
Vitesse maximum

1,256

1,283

2,88

140 × 40

5,80

53 lit.

0,18

700 kg

1 600 kg

120 km/h

1,260

1,313

Pilote

165 × 400

5,80

N5S : 45 lit.

0,18

700 kg

1 500 kg

130 km/h

1,280

1,313

Pilote

165 × 400

5,80

N5S : 45 lit.

0,18

700 kg

1 500 kg

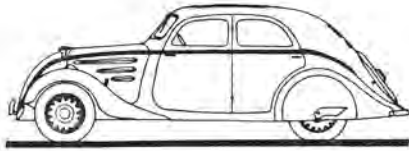
130 km/h

N50 : 70 lit.

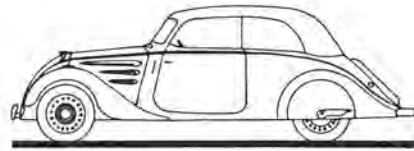
(1) Depuis Février 1939 en fabrication

PERFORMANCES OFFICIELLES 402 B LEGERE SOUS CONTROLE A.C.F.

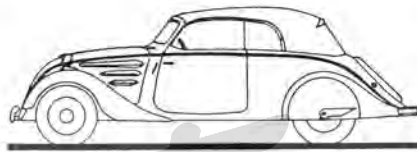
- Raid routier de 10.000 km. Sinueux et accidenté. Moyenne générale 68,2 km/h - Consommation essence 9,71 l./100 km. Huile 0,042 l./100 km.
- Rayon d'action maximum avec le plein du réservoir (70 l.) Paris-Marseille d'une traite : 792 km à 65 km/h avec 8,760 l./100 km.
- Consommation en palier sur route (Trappes-Pontchartrain) dans les deux sens
 - à 75 km/h : 8,5 l./100 km
 - à 84,3 km/h : 8,9 l./100 km
 - à 103 km/h : 10,9 l./100 km
- Vitesse maximum à Montihéry : 127 km/h pendant 10 h.



N3T_N3GT_N3TL

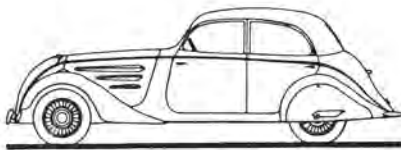


W3

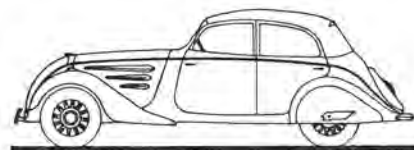


D3Y

Der Franzose



N5S_N5SM_N5O_N5OM



E5_E5M

CARROSSERIES 402 LÉGÈRE - 402 B LÉGÈRE

402 LÉGÈRE

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N3T-N3GT (1)	Berline luxe 4 p. 4 gl. 5 pl.	732	375	1107 { 558 549	4,50	1,57	1,53
N3TL	Berline luxe 4 p. 4 gl. 5 pl. mais avec indicateurs de direction, toit ouvrant et valises						
W3	Coach grand luxe 2 p. 4 gl. 5 pl.	732	391	1123 { 560 563	4,59	1,58	1,53
D3Y	Coach décapotable grand luxe 4 gl. 5 pl.	732	383	1115 { 559 556	4,59	1,58	1,54

Der Franzose

402 B LÉGÈRE

N5S-N5O (2)	Berline sport 4 p. 4 pl. Boîte mécanique	738	330	1068	4,47	1,62	1,51
N5SM-N5OM (2)	Berline sport 4 p. 4 pl. Boîte surmultipliée	758	330	1088	4,47	1,62	1,51
E5	Berline décapotable 4 p. 4 pl. Boîte mécanique				4,47	1,62	1,52
E5M	Berline décapotable 4 p. 4 pl. Boîte surmultipliée				4,47	1,62	1,52

(1) N3T - Culasse fonte, pneus Superconfort.
N3GT - Culasse Alpax, pneus Pilote.

(2) N5O/N5OM - Identiques à N5S-N5SM, mais comportant en sus : malle AR accessible de l'extérieur (au lieu de la soute à bagages sous dossier AR), toit ouvrant (sans supplément), valises, porte-bagages de toit et roue de secours dans la malle.

402 DS*(DARL'MAT Sport)*

Puissance fiscale : 11 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
302 DS	Janvier à Septembre 1937	705.501 à 705.544
402 DS	Octobre 1937 à Juin 1938	705.545 à 706.000
402 DSE Cotal	Octobre 1937 à Juin 1938	400.201 à 401.000

MOTEUR

4 cylindres à soupapes en tête commandées par culbuteurs

TYPE DE MOTEUR	TH SPECIAL
Alésage	83
Course	92
Cylindrée	1.991
Régime	4.500
Culasse	Fonte
Rapport volumétrique	7,4
Puissance	70 ch à 4.250
Nombre de paliers	3
Consommation	15 à 16 l./100 km

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

BOITE DE VITESSES

- a) Boite mécanique 3 vitesses
 Démultiplication en 1^{re} : 0,258
 Démultiplication en 2^e : 0,563
 Démultiplication en 3^e : 1.
- b) Boite Cotal 4 vitesses type 25 Mkg (4^e surmultipliée).

	AV	AR
Démultiplication en 1 ^{re}	0,460	0,172
Démultiplication en 2 ^e	0,640	0,240
Démultiplication en 3 ^e	1	0,375
Démultiplication en 4 ^e	1,39	0,520

	Boite mécanique	Boite Cotal
PONT AR		
Couple	5×21 - 5×22	5×25
Démultiplication	0,238 - 0,227	0,200
CHASSIS		
Voie AV		1,362
Voie AR		1,383
Empattement		2,88
Pneus		165×400 Pilote (1)
Rayon de braquage		5,90
Réservoir d'essence		100 l. à l'AR
Poids du châssis		630 kg (380 AV - 250 AR)
Poids du torpédo sport		1.020
Vitesse maximum		140 km/h

(1) Les premières voitures furent livrées en 150×40.

Cette voiture, imaginée par M. DARL'MAT, Concessionnaire parisien, fut réalisée à Sochaux par M. GIAUQUE. La carrosserie dessinée par M. PAULIN fut réalisée chez POURTOUT à Rueil.

La 402 DS est constituée par un châssis spécial d'empattement 302, sur lequel on a placé un train AV et un pont 402 normal et un moteur 402 TH poussé.

Participant aux 24 heures du Mans en 1937 et 1938, des 402 DS accomplirent :

- en 1937 : 114,200 km/h de moyenne sur 24 h avec culasse fonte, compression 7,2, pont 5×25. Cotal 4 vitesses non surmultipliée.
- en 1938 : 120,332 km/h de moyenne avec culasse Alpax, compression 8,55, bielles Alugir, 2 carburateurs Memini, 82 ch à 4.000 (87,4 en pointe à plus de 4.500), avec Cotal à 4^e surmultipliée à 1,39, pont 5×24. Au cours de cette dernière épreuve (18/19 Juin 1938), la 402 DS se classa 1^{re} de la catégorie "2 litres" battant l'ancien record du circuit du Mans pour les voitures de cette cylindrée (ancien record 115,287 km/h).

A Montlhéry, une 402 DS réalisa enfin :

- 24 heures consécutives à 139,292 km/h.
- la 25^e heure à 144,278 km/h.
- le tour le plus vite à 147,486 km/h.

302

Présentation : Septembre 1935

Puissance fiscale : 10 CV

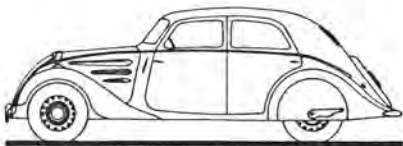
FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
Août 1933 à Avril 1938	752.001 à 777.081

MOTEUR

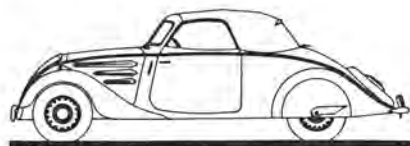
4 cylindres à soupapes en tête commandées par culbuteurs

TYPE DU MOTEUR	TE
Alésage	78
Coursa	92
Cylindrée	1 758
Régime	4 000
Culasse	Fonte
Puissance	43 ch à 4 000
Rapport volumétrique	6
Nombre de paliers	3
Contenance carter	7 lit.
Graduation jauge	6
Volume circulation eau	14 lit.
Consommation essence	11 à 12 lit./100 km
Consommation huile	0,150 à 0,250 lit./100 km

Der Franzose



N3_N3Y_N3W_N3R



D3

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

	302
Nombre de vitesses	3
Démultiplication : 1 ^{re}	0,260
2 ^e	0,577
3 ^e	1
AR	0,216
PONT AR	
Couple	5×25
Démultiplication	0,200
CHASSIS	
Voie AV au sol	1,255
Voie AR	1,283
Empattement	2,88
Pneus	140×40
Rayon de braquage	5,80
Réservoir d'essence	AR 53 l.
Point bas	0,18
Capacité de remorquage	700 kg
Poids total autorisé	(en charge) 1.600 kg
Vitesse maximum	105 km/h

Der Franzose
CARROSSERIES 302

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N3	Berline normale 4 p. 4 gl. 5 pl.	722	374	1096 { 550 546	4,50	1,57	1,56
N3Y	Berline luxe 4 p. 4 gl. 5 pl.	723	383	1106 { 561 545	4,50	1,57	1,56
N3W (1)	Berline normale 4 p. 5 pl.	715	357	1072 { 543 529	4,50	1,57	1,53
N3R (1)	Berline luxe 4 p. 5 pl.	724	373	1097 { 553 544	4,50	1,57	1,53
D3	Coupé décapotable 2 p. 2/4 pl. grand luxe	763	390	1153 { 594 559	4,53	1,58	1,51

- (1) N3W - Présentation moins luxueuse que N3 - garniture reps.
N3R - Même présentation que N3, mais avec drap qualité identique à N3Y.
Les livraisons de N3W/N3R ont débuté en Août 1937.

202 - 202 B - 202 BH

Présentation : Février 1938

Puissance cataloguée : 6 CV

Puissance fiscale : 6 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
202	Janvier à Novembre 1938	430.006 à 450.000
202	Décembre 1938 à Juin 1942	825.001 à 867.780
202	Février 1945	867.781 à 867.807
202 B	Mai 1946 à Octobre 1946	867.809 à 869.008
202 BH	Octobre 1946 à Juillet 1949	1.000.001 à 1.040.246

MOTEUR

4 cylindres à soupapes en tête commandées par culbuteurs

TYPE DE MOTEUR	TG - TG2 (1) - TG2U (2)
Alésage	68
Course	78
Cylindrée	1.133
Culasse	Alpax
Puissance maxi	30 ch à 4.000
Rapport volumétrique	7 (3)
Nombre de paliers	3
Contenance carter	4 l.
Capacité circulation eau	8,5 l.
Consommation essence	7 à 8,5 l./100 km
Consommation huile	0,075 à 0,180 l./100 km

- (1) Le moteur TG a été monté jusqu'à 829.338 (Décembre 1938), et coïncide avec la suspension AV à barre de torsion. Le moteur TG2 (suspension sur blocs de caoutchouc au lieu de silentbloc) a été monté sur 202 U depuis le début de série, sur 202 depuis 829.339 (Janvier 1939) et coïncide avec la suspension AV à ressort transversal.
- (2) Identique au TG2 mais avec carburateur SOLEX 30 RFAI avec régulateur limitant le régime à 3.500 tr/mn et développant 26 ch à ce régime (à partir des 202 UB).
Les moteurs TG-TG2 et TG2U comportent des cylindres à chemises "humides" rapportées.
- (3) Ramené à 6,8 à partir de 1.008.963 en TG2 et 624.592 en TG2U (Août 1947).
Ramené à 6,66 à partir de 1.013.145 en TG2 et 626.898 en TG2U (Novembre 1947).
Ramené à 6,5 à partir de 1.013.917 en TG2 et 627.605 en TG2U (Décembre 1947).
La pompe à eau à joint AD a été montée en série à partir de la 202 B.

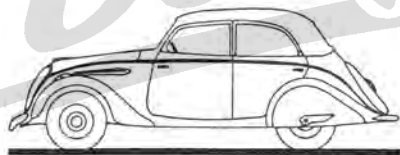
SÉRIE 02 - 24

- (1) Comète Mécano N° 10 : début série à 1.000.301 (Novembre 1946).
Planète K10 : de 1.000.302 à 1.014.799 (Janvier 1948).
Planète PK10 : depuis le châssis 1.014.800.
- (2) Valable jusqu'au châssis 447.755 }
(3) Valable depuis le châssis 447.756 } Novembre 1938.
- (4) 4×23 avec pneus Superconfort 140×40 jusqu'au 430.559 (Mars 1938).
4×22 avec pneus Pilote 145×400 jusqu'à 445.671 (Octobre 1938).
4×21 avec pneus Pilote 145×400 depuis 445.672 (Octobre 1938).
- (5) Couple de compteur 8×22 pour pont 4×23.
Couple de compteur 8×22 pour pont 4×22.
Couple de compteur 4×11 pneus 145×400 pour pont 4×21.
Couple de compteur 8×21 pneus 155×400 pour pont 4×21.
- (6) Voie élargie avec pneus Pilote 145×400.
- (7) Voie élargie avec roues 3 trous.
- (8) Ressort 6 lames jusqu'à 859.642 }
Ressort 9 lames depuis 859.643 } Janvier 1940.
- (9) Amortisseurs AV à friction puis amortisseurs hydraul. depuis 438.000 (Juillet 1938).
Amortisseurs AR à friction puis amortisseurs hydraul. depuis 432.536 (Mai 1938).
- (10) Amortisseurs type 203 depuis 1.020.741 (Mai 1948).
- (11) Freins à mâchoires flottantes depuis 1.025.001 (Juillet 1948).
- (12) 130×40 : début série à 430.559 (Mars 1938).
145×400 : de 430.560 à 1.000.098 (Octobre 1946).
155×400 : depuis 1.000.099 (Octobre 1946).
- (13) 130/140× 40 4-30 début série à 430.559 (Mars 1938).
145×400 4-20 à partir de 430.560 (Mars 1938).
145×400 3-20 à partir de 1.000.001 (Octobre 1946).
155×400 3-20 à partir de 1.016.864 (Février 1948).
- (14) Régulateur de tension à partir de 1.007.941 (Juillet 1947).

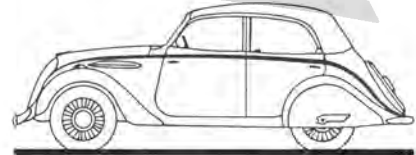
CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

	202	202 B	202 BH
EMBRAYAGE	Comète Mécano N° 10		Comète Mécano N° 10 Planète K 10 (1) Planète PK 10
BOITE DE VITESSES	3		3
Nombre de vitesses	3		3
Démultiplication : 1 ^{re}	0,284 (2)	0,284 (3)	0,284
2 ^e	0,533	0,582	0,582
3 ^e	1	1	1
AR	0,230	0,225	0,225
PONT AR	4×23 4×22 4×21 (4)		4×21
Couple	0,173 0,181 0,190		0,190
Démultiplication			
COMMANDE DE COMPTEUR	8×22 8×22 4×11 (5)		4×11 - 8×21 (5)
Couple			
CHASSIS	1,13 puis 1,153 (6)		1,177
Voie AV au sol	1,16 puis 1,18		1,179-1,188 (7)
Voie AR	2,45		1,18 - 1,193
Empattement			2,45
Ressort AV :	6-9 (8)		9
Nombre de lames	1		0,994
Entr'axe	friction puis hydraul. (9)		Hydrauliques AV et AR (10)
Amortisseurs	BENDIX		BENDIX
Freins	205×35		205×35
Dimensions des tambours	130×40		145×400 puis 155×400 (12)
Pneus	130×40		145×400-4-20
Roues	130×40-4-30 (13) 145×400-4-20		BM 145×400-3-20 puis BM 155×400-3-20 (13)
Rayon de braquage	4,525		4,525
Réservoir essence	45 l. à l'AR		45 l. à l'AR
Point bas	0,165		0,165 avec 145×400 0,17 avec 155×400
Equipement électrique	12 V-40 Ah		12 V - 40 Ah (14)
Capacité remorquage	500 kg		500 kg
Poids total autorisé en charge	1.250 kg		1.250 kg
Vitesse maximum	100 km/h		100 km/h

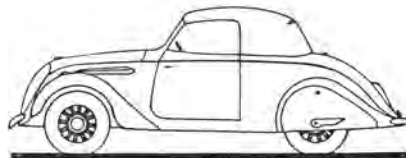
Der Franzose



N2_N2Y_N2T_N2X_N2Z_N2W_N2V



E2_E2X_E2V



D2_D2V

PERFORMANCES OFFICIELLES 202 SOUS CONTRÔLE A.C.F.

Les performances relatées ci-dessous ont été accomplies sous le contrôle officiel et ininterrompu de l'A.C.F. avec un véhicule prélevé au hasard sur la chaîne de Sochaux le 7 Septembre 1938 par M. LUMET, Directeur du Laboratoire de l'A.C.F.

Ces performances ont été établies sans rodage préalable, sans modification des réglages de série du carburateur, sans incident mécanique, et sans transformation d'aucun organe de la voiture.

Raid routier de 7.848 km, dont 193 km en haute montagne (Sochaux, Paris, Bordeaux, Paris, Deauville, Paris, Cahors, Le Tourmalet et Aspin, Bayonne, Bordeaux, Paris, Avignon, Nice, Paris, Nancy, Belfort, Bâle, Zurich, Berne, Genève, Paris) :

Consommation moyenne : 7,03 l./100 km d'essence et 0,041 l./100 km d'huile à la moyenne générale de 60,9 km/h.

Rayon d'action maximum avec le plein du réservoir (45,2 l.) : Paris, Pont de Bompas près Avignon : 735 km à 55,8 km/h de moyenne, soit 6,15 l./100 km.

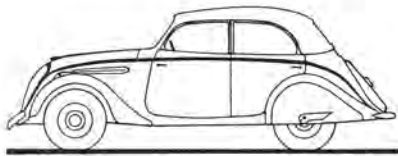
Vitesse pure : 106,955 km/h à Montlhéry sur 400 km.

CARROSSERIES 202 - 202 B - 202 BH

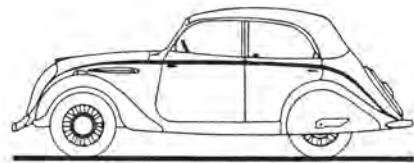
202

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N2	Berline normale 4 p. 4 gl. 4 pl. sans toit ouvrant	485	306	791	4,07	1,50	1,50
N2Y	Berline luxe 4 p. 4 gl. 4 pl. sans toit ouvrant	485	306	791	4,11	1,50	1,50
N2T	Berline grand luxe 4 p. 4 gl. 4 pl. avec toit ouvrant	490	323	813	4,11	1,50	1,50
N2X	Berline grand luxe 4 p. 4 gl. 4 pl. avec toit ouvrant, présentation Juillet 1939	490	323	813	4,11	1,50	1,50
N2Z	Berline grand luxe 4 p. 4 gl. 4 pl. avec toit ouvrant et chauffage-dégivrage			822	4,11	1,50	1,50
E2	Berline découvrable 4 p. 4 gl. 4 pl.	485	308	793	4,11	1,50	1,50
E2X	Berline découvrable 4 p. 4 gl. 4 pl. présentation Juillet 1939	485	308	793	4,11	1,50	1,50
D2	Coupé décapotable 2 p. 2 gl. 2/3 pl.	472	307	779	4,11	1,50	1,47
				433 346			

NOTA - Plaque police AR modifiée sur voitures "Sochaux" (inclinaison à 30°) depuis 436.795 (Juin 1933).

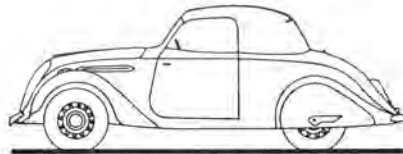


N2 _ N2Y _ N2T _ N2X _ N2Z _ N2W _ N2V



E2 _ E2X _ E2V

Der Franzose



D2 _ D2V

202 B

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
N2W	Berline normale 4 p. 4 gl. 4 pl. avec toit ouvrant	495	330	825	4,11	1,50	1,50
E2W	Berline découvrable 4 p. 4 gl. 4 pl.	495	312	807	4,11	1,50	1,50
D2	Coupé décapotable 2 p. 2 gl. 2/3 pl.	495	308	803	4,11	1,50	1,47

Tous ces modèles comportent le chauffage-dégivrage.

Remplissage d'essence latéral depuis 867.810.

202 BH

N2V	Berline normale 4 p. 4 gl. 4 pl. avec toit ouvrant	505	330	835	4,11	1,50	1,50
E2V	Berline découvrable 4 p. 4 gl. 4 pl.	505	312	817	4,11	1,50	1,50
D2V	Coupé décapotable 2 p. 2 gl. 2/3 pl.	505	308	813	4,11	1,50	1,47
N2R	Mêmes voitures que ci-dessus, mais présentation Salon 1948 (Oct. 1947) avec vide-poches, enjoliveurs de roues, de sièges et sabots d'ailes AR	505	330	835	4,11	1,50	1,50
E2R		505	312	817	4,11	1,50	1,50
D2R		505	308	813	4,11	1,50	1,47
Tous ces modèles comportent le chauffage-dégivrage							
N2P	Berline d'affaires 4 p. 4 gl. 4 pl. sans toit ouvrant	505	300	805	4,11	1,50	1,50
G2R	Berline commerciale 2 p. 2 gl. 2 pl. sans toit ouvrant	505	290	795	4,11	1,50	1,50
Ces 2 voitures ne comportaient pas de chauffage, ni aucun enjoliveur, et la N2P était équipée de pneus 145X400							

NOTA - Plaque de police AR avec cabochon depuis 1.012.109 (Janvier 1947).

Der Franzose

SK

	SK	SKR	SKD
	6 CV	8 CV	8 CV
Puissance fiscale :	SK2	SK3	SK4
	8 CV	10 CV	11 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
SK	Juin 1933 à Juin 1934	462.001 à 462.896
SKR	Décembre 1933 à Octobre 1934	470.001 à 470.951
SKD	Novembre 1934 à Octobre 1936	463.001 à 465.209
SK2	Octobre 1936 à Septembre 1937	465.501 à 466.415
SK3	Septembre 1937 à Mars 1938	728.001 à 728.450
SK4 (1)	Février 1937 à Janvier 1938	652.001 à 652.017

(1) SK4 Modèle spécial pour Exportation ; SK3 avec moteur 402.

PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES SK

SK	- Moteur SE	201	6 CV.
SKR	- Moteur SER ou SER3	301	8 CV.
SKD	- Moteur SER4	301	8 CV.
SK2	- Moteur SER5	201 M	8 CV.
SK3	- Moteur TE	302	10 CV.
SK4	- Moteur TH	402	11 CV.

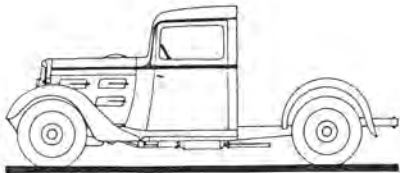
MOTEURS

Pour caractéristiques générales, se reporter aux types Tourisme correspondants (201, 301, 302 ou 402).

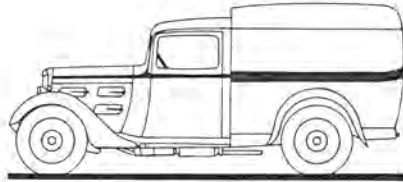
CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

	SK	SKR	SKD/SK2	SK3/SK4
BOITE DE VITESSES				
Nombre de vitesses	3	3	3	3
Démultiplication : 1 ^{re}	0,284	0,284	0,260 0,259	0,259
2 ^e	0,533	0,533	0,578 0,567	0,567
3 ^e	1.	1.	1. 1.	1.
AR	0,231	0,231	0,216 0,216	0,216
PONT AR				
Couple	3 × 23	3 × 23	3 × 23	4 × 25
Démultiplication	0,130	0,130	0,130	0,160
CHASSIS				
Voie AV au sol	1,28	1,28	1,28	1,28
Voie AR	1,32	1,32	1,32	1,32
Empattement	2,90	2,94	2,94	2,94
Pneus AV	12 × 45	12 × 45	12 × 45	12 × 45
Pneus AR	14 × 45	14 × 45	14 × 45	14 × 45
Rayon de braquage	5,50	5,50	5,50	5,50
Réservoir d'essence	AV 40 lit.	AV 45 lit.	AV 45 lit.	AV 50 lit.
CARROSSERIE				
Dimensions du plateau	1,79 × 1,31	1,79 × 1,31	2 × 1,59	2 × 1,59
Surface de chargement	2,30	2,30	3.	3.
Hauteur sous bâche	1,14	1,14	1,31	1,31
Volume disponible	2,60	2,60	4.	4.
Ecartement passage de roues	1,05	1,05	1,08	1,08
Distance du plancher au sol à vide	0,62	0,62	0,62	0,62
Porte-à-faux maxi admis	1,20	1,20	1,20	1,20
Capacité de remorquage	800 kg	800 kg	800 kg	800 kg
Charge utile	600/700 kg (1)	600/750 kg (1)	800 kg	800 kg
Poids total autorisé en charge	2000 kg	2000 kg	2250 kg	2250 kg
Vitesse maximum	60 km/h	60 km/h	70 km/h	70 km/h
Consommation essence	9 à 11 lit.	11 à 13 lit.	11 à 13 lit.	12 à 14 lit.
Consommation huile	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350

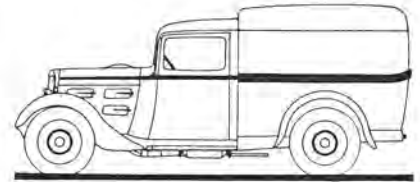
(1) 750 kg "conducteur compris" soit 600 kg + 2 personnes.



SKC_SKCR



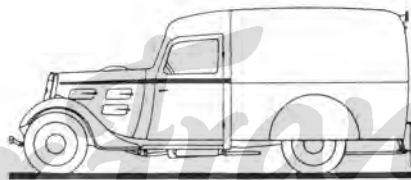
SKB_SKBR



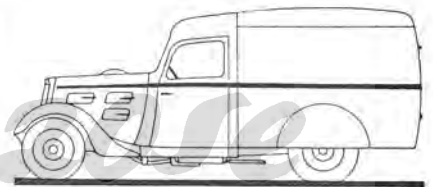
SKL_SKLR



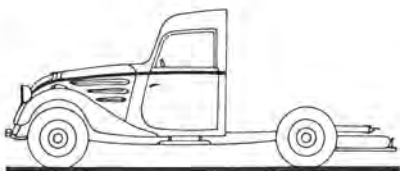
SAC



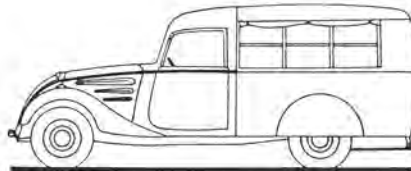
SAB



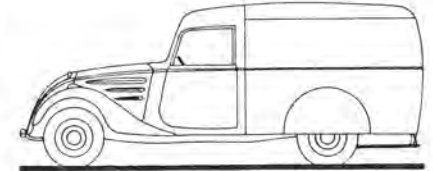
SAL



S3C



S3B



S3L

CARROSSERIES SK

SK

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
SKC	Châssis cabine 2 pl.	821	188	1009	4,05	1,58	
SKB	Boulangère 2 pl.	713	345	1058	4,20	1,58	1,80
				{ 520 538			
SKL	Fourgon 2 pl.	713	367	1080	4,20	1,58	1,80
				{ 528 552			

SKR

SKCR	Châssis cabine 2 pl.	733			4,16	1,58	
SKBR	Boulangère 2 pl.	733	345	1078	4,50	1,65	1,80
				{ 532 546			
SKLR	Fourgon 2 pl.	733	367	1100	4,49	1,65	1,80
				{ 540 560			

SKD

SAC	Châssis cabine 2 pl.	750			4,16	1,58	1,83
SAB	Boulangère 2 pl.	750	409	1159	4,62	1,65	1,94
				{ 546 613			
SAL	Fourgon 2 pl.	750	421	1171	4,61	1,65	1,94
				{ 549 622			

SK2

SAC	Châssis cabine 2 pl.	776	195	971	4,16	1,58	1,83
SAB	Boulangère 2 pl.	775	388	1163	4,50	1,65	1,86
				{ 556 607			
SAL	Fourgon de livraison 2 pl.	775	397	1172	4,49	1,65	1,86
				{ 565 613			

SK3

S3C	Châssis cabine 3 pl.	832	163	995	4,65	1,64	1,85
				{ 563 432			
S3B	Boulangère 3 pl.	832	366	1198	4,67	1,71	1,87
				{ 549 649			
S3L	Fourgon de livraison 3 pl.	832	387	1219	4,67	1,71	1,87
				{ 544 675			

Der Franzose

MK-DK

MK	MKD	MK4	MKN	MK5
8 CV	10 CV	11 CV	11 CV	12 CV
Puissance fiscale :				
	DK5		D5G	
	12 CV		9 CV	

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
MK	Août 1933 à Octobre 1934	632.001 à 633.514
MKD	Novembre 1934 à Mars 1936	634.001 à 635.628
MK4	Mars 1936 à Mars 1938	636.001 à 637.709
MKN	Février à Juillet 1938	248.101 à 249.266
MK5	Août 1938 à Août 1939	736.001 à 740.000
DK5	Septembre 1939 à Juin 1941	900.001 à 912.500 et 979.001 à 981.000
D5G	Août 1940 à Novembre 1941	912.501 à 925.000

PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES MK

MK	- Moteur SER ou SER3	301	8 CV.
MKD	- Moteur SF	401	10 CV, régime 3.800.
MK4	- Moteur THU	402	11 CV. Radiateur coupe-vent, cabine 2 pl. en 1936. Capot 402 et cabine élargie 3 pl. en 1937.
MKN	- Moteur THU	402	11 CV.
MK5	- Moteur THU2	402 B	12 CV C.U. 1.200 kg.
DK5	- Moteur THU2	402 B	12 CV C.U. 1.400 kg.
D5G	- Moteur TH2G gazogène	402 B	9 CV C.U. 1.200 kg.

MOTEURS

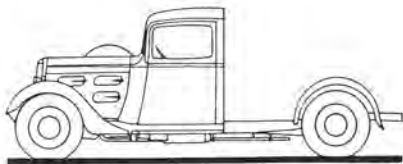
TYPE DE CHASSIS	MK	MKD	MK4/MKN	MK5/DK5	D5G
TYPE DE MOTEUR	SER3	SF	THU	THU2	TH2G
Nombre de cylindres	4	4	4	4	4
Soupapes	latérales	latérales	culbuteurs	culbuteurs	culbuteurs
Culasse	fonte	fonte	fonte	fonte	Alpax
Alésage	72	78	83	83	83
Course	90	90	92	99	99
Cylindrée	1.465	1.720	1.991	2.142	2.142
Régime	3.500 (régul)	4.000 (régul)	3.500 (régul)	3.900 (régul)	4.000
Rapport volumétrique	6	6	6	6	8
Puissance	37 ch	44 ch	39 ch à 3.000	45 ch à 3.000	34 ch à 4.000
Nombre de paliers	3	3	3	3	3
Contenance carter	7	7	7	5	5
Graduation jauge	6	6	6	5	5
Volume circulation eau	10	10,5	14	14	
Consommation (l./100 km)	12 à 14	12,5 à 14,5	13 à 15,5	15 à 16	25 kg charbon de bois
Consommation huile (l./100 km)	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

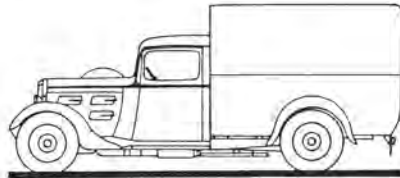
	MK		MKD		MK4		MKN		MK5		DK5		D5G	
BOITE DE VITESSES														
Nombre de vitesses	3		3		3		3		3		3		3	
Démultiplication : 1 ^{re}	0,260		0,260		0,260		0,259		0,259		0,259		0,259	
2 ^e	0,578		0,578		0,578		0,567		0,567		0,567		0,567	
3 ^e	1.		1.		1.		1.		1.		1.		1.	
AR	0,216		0,216		0,216		0,216		0,216		0,216		0,216	
PONT AR														
Couple	3 × 23		3 × 23		3 × 21		4 × 26		4 × 26		3 × 21 (1)		3 × 25	
Démultiplication	0,130		0,130		0,142		0,153		0,153		0,142		0,120	
CHASSIS														
Voie AV au sol	1,28		1,278 1,288		1,33 1,36		1,33 1,36		1,33 1,36		1,36		1,36	
Voie AR	1,345		1,345 1,434		1,345 1,434		1,345 1,434		1,345 1,434		1,434		1,434	
Empattement	3,24		3,385		3,385		2,94		3,385		3,385		3,385	
Pneus AV	14×45 14×50		14×45 14×50		14×45 14×50		14×45 14×50		14×45 14×50		15 × 50		15 × 50	
Pneus AR	16×45 14×50 J		16×45 14×50 J		16×45 14×50 J		16×45 14×50 J		16×45 14×50 J		15 × 50 J		15 × 50 J	
Rayon de braquage	6,00		6,20		6,20		5,60		6,20		6,20		6,20	
Réservoir essence	AV 45		AV 45		AV 45		AV 50		AV 50		AV 57		AV 50	
CARROSSERIE														
Dimensions du plateau	2,25 × 1,47		2,48 × 1,64		2,45 × 1,64		2 × 1,65		2,45 × 1,67		2,40 × 1,69		2,65 × 1,77	
Surface de chargement	3,30		4.		4.		3,30		4.		4.		4,45	
Hauteur sous bâche	1,26		1,33		1,33		1,31		1,33		1,60		1,47	
Volume disponible	4,20		5 environ		5 environ		4,30		5,45 environ		6,35		6,50	
Hauteur des ridelles											0,60		0,60	
Distance plancher au sol à vide	0,60		0,57		0,56		0,56		0,56		0,74		1,02	
Porte-à-faux maxi admis					1,45		1,20 1,20		1,45					
Capacité remorquage					1 200		1 200		1 200		1 200		1 200	
Charge utile	1 000 1 200		1 200 1 200		1 200 1 400		1 000		1 000 1 200		1 400		1 200	
Charge totale	1 700		1 700		1 900		1 500		1 750		2 000		1 800	
Poids total autorisé en charge	2 500 2 800		2 800 3 000		2 800 3 000		2 570 2 850		2 550 2 850		3 175		3 200	
Vitesse maximum	60 km/h		70 km/h		75 km/h		75 km/h		75 km/h		75 km/h		75 km/h	

(1) 3×21 du début de série à 906.356 (voitures Armée) et de 908.455 à 909.235 (Juin à Septembre 1940).

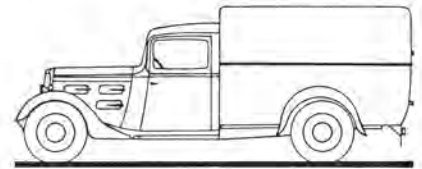
4×26 de 907.101 à 908.454 (Novembre 1939 à Août 1940) et de 909.236 à la fin de série.



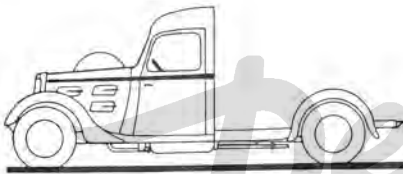
MKC



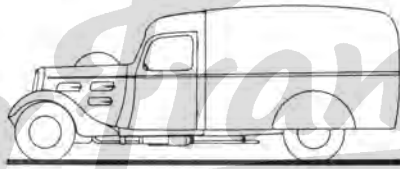
MKB



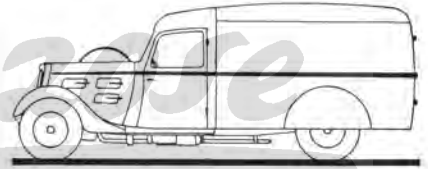
MKL



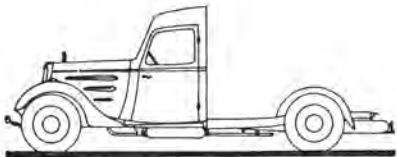
MAC



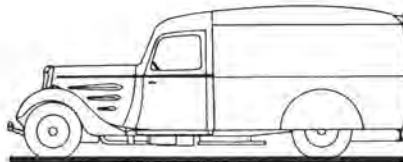
MAB_MABJ



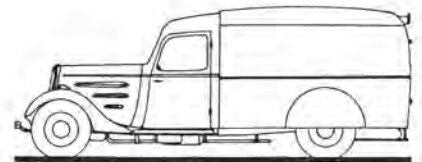
MAL_MALJ



J4C_U4CJ_MHC36_MHCJ36



U4B_U4BJ



U4L_U4LJ

CARROSSERIES MK/DK5/D5G

MK

TYPE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
MKC	Châssis cabine 2 pl.	821			4,45	{ 1,60 1,58	1,69
MKB	Boulangère 2 pl.	821	430	1251	4,68	{ 1,60 1,84	2,09
				{ 572 679			
MKL	Fourgon 2 pl.	821	457	1278	4,80	{ 1,60 1,84	1,89
				{ 584 694			

MKD

MAC	Châssis cabine 2 pl.	850					
MAB	Boulangère 2 pl.	850	444	1294	5,05	1,70	1,97
MAL	Fourgon 2 pl.	850	482	1332	5,05	1,70	1,97

MKDJ

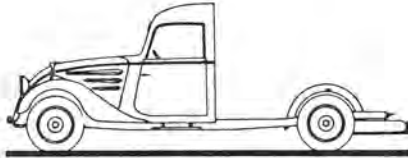
	Plateau bas roues jumelées 2 pl.	907	443	1350	5,10	1,85	1,94
	Plateau haut roues jumelées 2 pl.	907	465	1372	5,10	1,85	1,94
MABJ	Boulangère roues jumelées 2 pl.	907	474	1381	5,05	1,85	1,99
MALJ	Fourgon roues jumelées 2 pl.	907	508	1415	5,05	1,85	1,99

MK4 1936

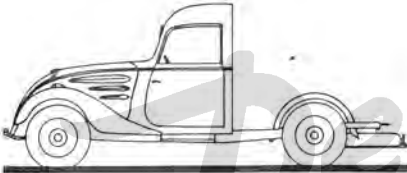
U4C	Châssis cabine 2 pl.	922	195	1117	5,03	1,62	1,84
U4B	Boulangère 2 pl.	922	417	1333	5,03	1,70	1,88
				{ 631 702			
U4L	Fourgon 2 pl.	922	451	1373	5,03	1,70	1,88
				{ 637 736			

MK4J 1936

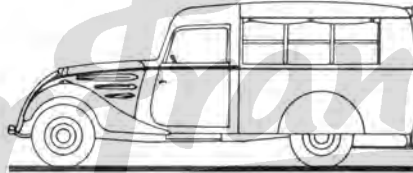
U4CJ	Châssis cabine 2 pl. roues jumelées	1000	195	1195	5,03	1,85	1,86
U4BJ	Boulangère 2 pl. roues jumelées	1000	424	1424	5,03	1,85	1,89
				{ 643 781			
U4LJ	Fourgon 2 pl. roues jumelées	1000	453	1453	5,03	1,85	1,89
				{ 643 810			



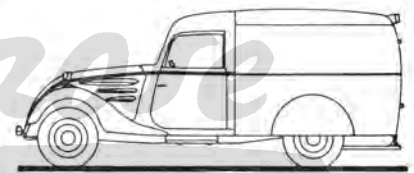
M4C_M4CJ_MHC37_MHCJ37



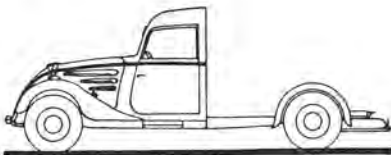
MNC_MNCJ_HMC_HMCJ



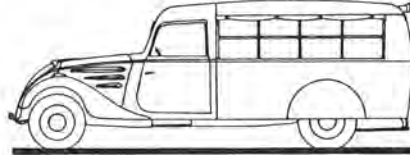
MNB_MNBH_HMB_HMBH



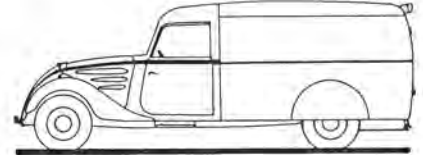
MNL_MNLJ_HML_HMLJ



M5C_M5CJ



M5B_M5BJ



M5L_M5LJ

MK4 1937

TYPE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
M4C	Châssis cabine 3 pl.	957	163	1120 { 618 502	5,08	1,64	1,86

MK4J 1937

M4CJ	Châssis cabine 3 pl. roues jumelées	1070	161	1231 { 645 586	5,08	1,85	1,88
------	-------------------------------------	------	-----	-------------------	------	------	------

MKN

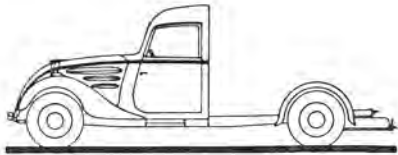
MNC	Châssis cabine 3 pl.	927	170	1097 { 587 510	4,65	1,64	1,85
MNB	Boulangère 3 pl.	927	386	1313 { 583 730	4,67	1,71	1,87
MNL	Fourgon 3 pl.	927	401	1328 { 578 750	4,67	1,71	1,87

MKNJ

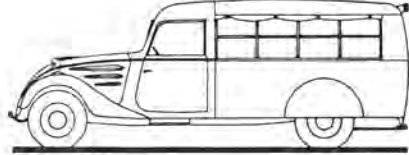
MNCJ	Châssis cabine 3 pl. roues jumelées	1033	170	1203 { 613 590	4,65	1,78	1,87
MNBJ	Boulangère 3 pl. roues jumelées	1006	386	1392 { 601 791	4,67	1,85	1,89
MNLJ	Fourgon 3 pl. roues jumelées	1000	401	1401 { 603 798	4,67	1,85	1,89

MK5

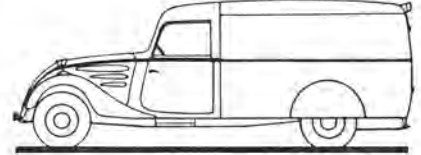
M5C	Châssis cabine 3 pl.	885	253	1138	4,85	1,64	1,86
M5B	Boulangère 3 pl.	885	486	1371	5,09	1,72	1,88
M5L	Fourgon 3 pl.	885	511	1396	5,09	1,72	1,88



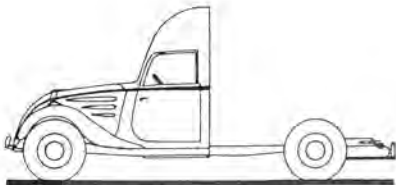
M5C_M5CJ



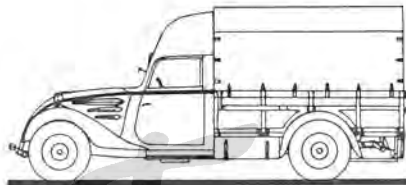
M5B_M5BJ



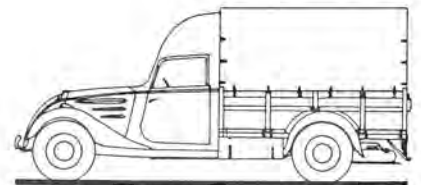
M5L_M5LJ



D5C

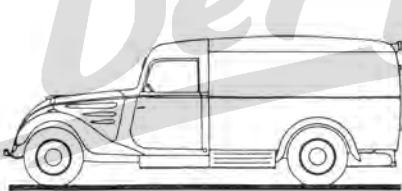


D5A

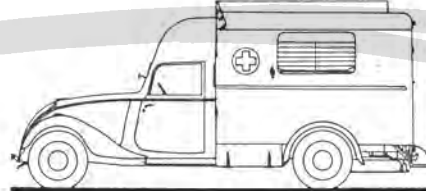


D5T

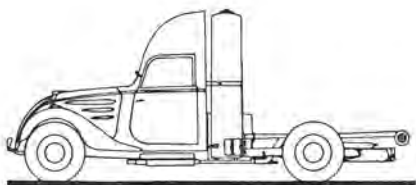
Der Franzose



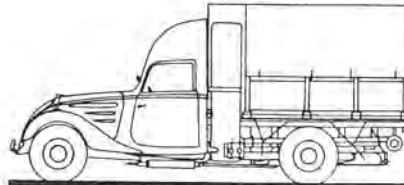
D5L



D6L_D6S_D6F



D5CG



D5HG

MK5J

TYPE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
M5CJ	Châssis cabine 3 pl.	959	268	1227	4,85	1,85	1,88
M5BJ	Boulangère 3 pl.	959	501	1460	5,09	1,85	1,90
M5LJ	Fourgon 3 pl.	959	526	1485	5,09	1,85	1,90

DK5J*Essence - Roues jumelées.*

D5C	Châssis nu avec cabine 3 pl.	974	310	1284	5,09	1,78	2,20
D5A	Camionnette basse bâchée Armée 3 pl.	974	716	1690 { 710 980	5,13	1,85	2,27
D5T	Camionnette basse bâchée Civile 3 pl.	974	650	1624 { 687 937	5,11	1,85	2,27
D5L	Fourgon tôle série Civil, 3 pl.	974	570	1544 { 675 869	5,09	1,85	1,95
D6L	Fourgon tôle ex-radio Armée, non aménagé, glaces obturées, 3 pl.	974	726	1700	5,24	1,98	2,44
D6S	Ambulance ex-radio Armée, 3 pl.	974	986	1960 { 7400 1220	5,24	1,97	2,44
D6F	Fourgon tôle ex-radio Armée, non aménagé avec glaces, 3 pl.	974	766	1740 { 680 1056	5,24	1,97	2,44

D5G*Gazogène GOHIN-POULENC - Roues jumelées.*

D5CG	Châssis cabine 3 pl.	1174	310	1484 { 727 757	5,09	1,78	2,20
D5HG	Camionnette surélevée 3 pl.	1174	632	1806 { 736 1070	5,47	2,00	2,42

MKH - HMK
(Moteur HL 50)

Puissance fiscale : 9 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
MKHL	1936	670.001 à 670.500
MKH	Juillet 1937 à Mars 1938, et Décembre 1938 à Septembre 1938	735.501 à 735.622
HMK	Avril 1938 à Octobre 1938	270.601 à 272.000

- Le MKHL est un châssis long pour cars 18 places, établi en nombre très réduit d'exemplaires et utilisé exclusivement pour les services de transport des Usines.

- Le MKH correspond exactement au MK4 à cette différence près qu'il est équipé du moteur HL50 à huile lourde en place du moteur TH à essence. Ce modèle fut livré avec capot 402 et cabine élargie 3 places en 1937.

- Le HMK correspond exactement au MKN mais équipé du moteur à huile lourde HL50 au lieu du moteur TH à essence.

MOTEUR

Der Franzose

4 cylindres 4 temps à soupapes en tête commandées par culbuteurs à coupelles chaudes, licence suisse "OBERHAENSLI"

TYPE DE MOTEUR	HL 50
Alésage	78
Course	120
Cylindrée	2.300
Régime maximum	3.250
Puissance	55 ch
Rapport volumétrique	17
Nombre de paliers	5
Pression d'injection	65 puis 70 kg
Capacité carter	8 l.
Capacité circulation eau	16 l.
Consommation	10 l./100 km de gaz-oil environ soit moins de 200 gr au ch/h.
Poids du moteur	225 kg (soit 4,5 kg au ch, 50 kg de plus seulement qu'un 402)

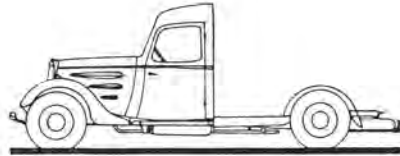
Les châssis et carrosseries sont les mêmes que pour les types correspondants équipés avec moteur à essence, sauf les démultiplications du pont AR qui sont les suivantes :

	MKHL	MKH	HMK
Couple	3 × 25	4 × 26	5 × 28
Démultiplication	0,120	0,153	0,178
Vitesse maximum	72 km/h	72 km/h	72 km/h

Pour les autres caractéristiques, se reporter respectivement aux modèles :

Der **Franzose**
MK4 pour le MKH
MKN pour le HMK

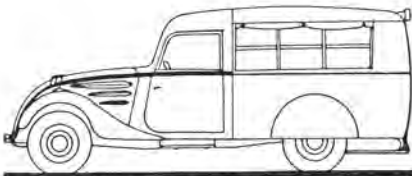
NOTA - Les châssis MKH et HMK ont été équipés d'un réservoir latéral de 42 litres.



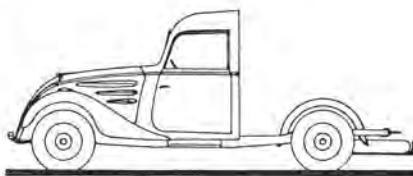
U4C _ U4CJ _ MHC36 _ MHCJ36



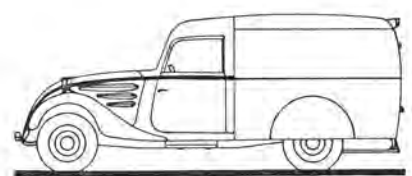
M4C _ M4CJ _ MHC37 _ MHCJ37



MNB _ MNBj _ HMB _ HMBj



MNC _ MNCj _ HMC _ HMCj



MNL _ MNLj _ HML _ HMLj

CARROSSERIES MKH - HMK

MKH 1936

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
MHC	Châssis (huile lourde) avec cabine 2 pl.				5,03	1,62	1,84

MKHJ 1936

MHCJ	Châssis (huile lourde) avec cabine 2 pl. Roues jumelées				5,03	1,85	1,88
------	---	--	--	--	------	------	------

MKH 1937

MHC	Châssis (huile lourde) avec cabine 3 pl.	1071	163	1234	708 526	5,08	1,64	1,86
-----	--	------	-----	------	------------	------	------	------

MKHJ 1937

MHCJ	Châssis (huile lourde) avec cabine 3 pl. Roues jumelées	1140	163	1303	708 595	5,08	1,85	1,88
------	---	------	-----	------	------------	------	------	------

HMK

HMB	Boulangère (huile lourde) cabine 3 pl.					4,67	1,71	1,87
HMC	Châssis (huile lourde) cabine 3 pl.					4,65	1,64	1,85
HML	Fourgon (huile lourde) cabine 3 pl.					4,67	1,71	1,87

HMKJ

HMCJ	Châssis (huile lourde) avec cabine 3 pl. Roues jumelées					4,65	1,78	1,87
HMBJ	Boulangère (huile lourde) avec cabine 3 pl. Roues jumelées					4,67	1,85	1,89
HMLJ	Fourgon (huile lourde) avec cabine 3 pl. Roues jumelées					4,67	1,85	1,89

Der Franzose

202 U - 202 UB - 202 UH

Présentation : Salon Octobre 1938

Puissance cataloguée : 6 CV

Puissance fiscale : 6 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
202 U	Septembre 1938 à Juillet 1943	263.001 à 266.139
202 UB	Mars 1946 à Septembre 1946	267.001 à 269.122
202 UH	Septembre 1946 à Mars 1947	506.001 à 510.206 (1)
202 UH	Mars 1947 à Décembre 1949	621.001 à 629.000
		700.001 à 704.000
		714.001 à 724.500
		745.001 à 748.656

(1) A la suite d'une erreur, 206 numéros déjà employés sur 201 D ont été réutilisés sur 202 UH.

PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES 202 U

202 U - Empattement 2,55 m. Freins Bendix.
Moteur TG2 - 202 (sans régulateur).

202 UB - Empattement 2,65 m. Freins Bendix.
Moteur TG2 - 202 sur commerciale G2Y seulement (2).
Moteur TG2U (3) sur tous les autres modèles.

202 UH - Empattement 2,65 m. Freins Lockheed.
Moteur TG2 - 202 sur commerciale G2X seulement (2).
Moteur TG2U (3) sur tous les autres modèles.

(2) Les commerciales G2Y et G2X sont équipées du moteur TG2 (carburateur SOLEX 26 IAC sans régulateur et développant 30 ch à 4.000 tr/mn).

(3) Moteur TG2U identique au TG2 mais avec carburateur SOLEX 20 RFAI avec régulateur limitant le régime à 3.500 tr/mn et développant 26 ch à ce régime.

POUR CARACTERISTIQUES GENERALES, SE REPORTER AU TYPE TOURISME 202

SÉRIE 02 U - 2

- (1) Comète Mécano N° 10 : début série à 507.495 (Novembre 1946).
Planète PK10 : de 507.496 à 627.941 (Janvier 1948).
Planète PK12 : depuis 627.942.
- (2) Valable pour les 10 premiers châssis.
- (3) Valable depuis le châssis 263.011 (Novembre 1938).
- (4) 6×21 avec pneus de 15×45 (seulement T2T pont 3×25).
- (5) 8 lames entr'axe 0,986 depuis 700.557 (Mars 1948).
- (6) Entr'axe ramené à 0,986 depuis 265.275 (Septembre 1940).
- (7) Du type 203 depuis 702.671 (Mai 1948).
- (8) 165×400 : début série à 263.818 (Juillet 1939) } G2 seulement
185×400 : de 263.819 à fin de série }
- (9) 165×400-5-20 : début de série à 263.818 (Juillet 1939).
185×400-5-20 : de 263.819 à 265.274 (Mai 1940).
15×45 K 40 P : depuis 265.275 - T2T.
- (10) Réservoir à l'AR depuis 263.474 (Avril 1939).
- (11) Réservoir 45 l. latéral côté droit jusqu'au châssis 508.101 (Décembre 1946).
55 l. à l'AR depuis le châssis 508.101.
- (12) Régulateur de tension depuis 624.079 (Juillet 1947).

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

	202 U			202 UB		202 UH	
EMBRAYAGE	Comète Mécano N° 10			Comète Mécano N° 10		Comète Mécano N° 10 Planète PK 10 (1) Planète PK 12	
BOITE DE VITESSES							
Nombre de vitesses	3			3			
Démultiplication : 1 ^{re}	0,284 (2)	0,284 (3)		0,284			
2 ^e	0,533	0,582		0,582			
3 ^e	1	1		1			
AR	0,230	0,225		0,225			
PONT AR	T2L	G2	T2T	C2-T2Z	G2X	C2-T2Y-L2	G2X
Couple	4×23	4×25	3×25	3×21	4×25	3×21	4×25
Démultiplication	0,175	0,160	0,120	0,142	0,160	0,142	0,160
COMMANDE DE COMPTEUR							
Couple	8×22	8×23	6×21 (4)	6×19	8×23	6×19	8×23
CHASSIS							
Voie AV au sol	1,195			1,191		1,197	
Voie AR	1,248	puis 1,268		1,308			
Empattement	2,55			2,65			
Ressort AV :							
Nombre de lames	9			9		9-8 (5)	
Entr'axe	0,994 puis 0,986 (6)			0,986		0,986	
Amortisseurs AV et AR	hydrauliques			hydrauliques		hydrauliques (7)	
Freins	BENDIX			BENDIX		LOCKHEED	
Dimensions des tambours	256×50			256×50		305×45	
	AV					305×45	
	AR	256×50		305×55		305×45	
Pneus	T2L : 165×400			17×400			
	G2 : 165×400 puis						
	185×400 (8)						
	T2T : 15×45						
Roues	165×400-5.20 ou			17×400 - 5.40			
	185×400-5.20 (9)						
	15×45 K 40 P						
Rayon de braquage	4,835			5			
Réservoir essence	40 l.			45 ou 55 l. (11)			
	AV puis AR (10)						
Point bas	0,165			0,170			
Équipement électrique	12 V 40 Ah			12 V 40 Ah		12 V 40 Ah (12)	

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS (Suite)

	202 U	202 UB	202 UH
Capacité remorquage	700	T2Z-G2Y : 700	T2Y-L2-G2X : 700
Charge utile	T2L-G2 : 500 T2T : 800	G2Y : 500 T2Z : 800	G2X : 500 T2Y : 800 L2 : 700
Charge totale	T2L : 900 T2T : 1.200	C2-T2Z : 1.200 G2Y : 900	C2Z-T2Y-L2 : 1.200 G2X : 900
Poids total autorisé en charge	T2L : 1.410 T2T : 1.830	T2Z : 1.950 G2Y : 1.680	T2Y-L2 : 1.950 G2X : 1.680
Vitesse maximum	T2L-G2 : 85 km/h T2T : 70 km/h	T2Z : 70 km/h G2Y : 85 km/h	T2Y-L2 : 70 km/h G2X : 85 km/h
Consommation essence	T2L-G2 : 8 à 10,5 T2T : 9 à 11,5	10 à 11,5	
Consommation huile	0,075 à 0,180	0,075 à 0,180	

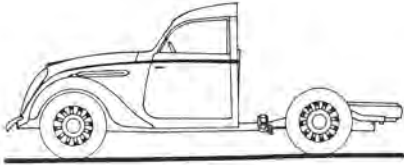
CARACTÉRISTIQUES CARROSSERIES

	202 U			202 UB		202 UH		
	G2	T2L	T2T	G2Y	T2Z	G2X	L2	T2Y
Dimensions plateau	1,90 × 1,29	1,68 × 1,32	1,77 × 1,53	1,85 × 1,31 (1)	1,93 × 1,55	1,85 × 1,31 (1)	1,88 × 1,64	1,93 × 1,55
Surface chargement	2,45	2,20	2,70 (2)	2,45	3.	2,45	3,10	3.
Hauteur sous toit	1,04 (3)	1,04	1,38	1. (3)	1,37	1. (3)	1,20	1,37
Volume disponible	2,55	2,30	3,70	2,45	4,10	2,45	3,70	4,10
Hauteur des ridelles	—	—	0,45	—	0,40	—	—	0,40
Ecartement passage de roues	0,96	0,97	0,99	1,01	1,01	1,01	1,01	1,01
Distance plancher au sol en charge	0,55	0,60	0,63	0,55	0,61	0,55	0,61	0,61
Porte-à-faux maxi admis	0,99		0,99	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Larg. des portes (au plancher)				1,23		1,23		

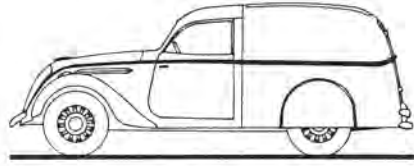
(1) Longueur utile disponible à l'AR des sièges AV jusqu'aux portes AR fermées.
Largeur au plancher derrière les sièges AV.

(2) Emplacement des passages de roues non déduit.

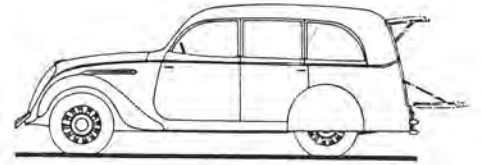
(3) Hauteur du faux plancher au pavillon.



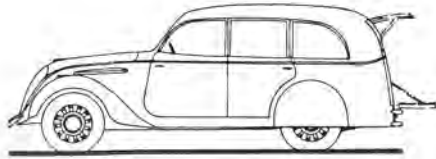
T2C



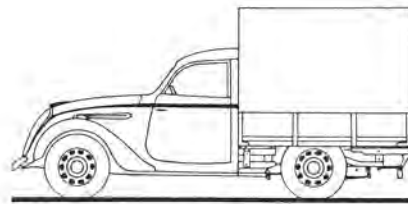
T2L



G2

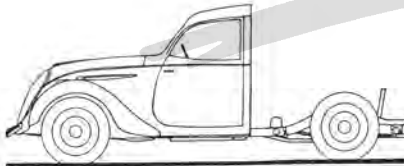


G2F

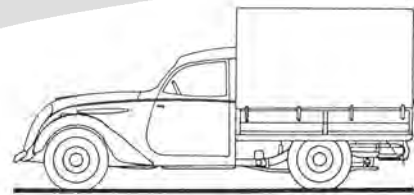


T2T

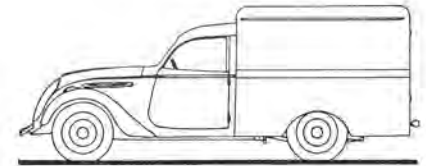
Der Franzose



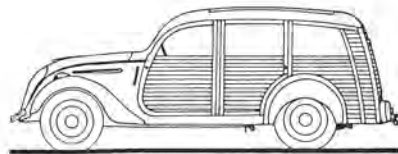
C2_C2Z



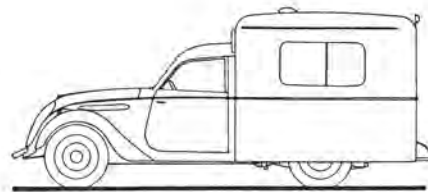
T2Z_T2Y



L2



G2Y_G2X



S2_S2Z

CARROSSERIES 202 U - 202 UB - 202 UH**202 U**

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
T2C	Châssis avec cabine 2 pl.	545	202	747 { 444 303	3,98	1,46	1,58
T2L	Fourgon CU 500 kg 2 pl.	545	350	895 { 442 453	4,26	1,54	1,59
G2	Limousine commerciale sans strapontins, 4 pl.	545	419	964 { 458 506	4,26	1,54	1,59
G2F	Limousine commerciale avec strapontins, 6 pl.	545	441	986 { 460 526	4,26	1,54	1,59
T2TY	Camionnette bâchée CU 800 kg, 2 pl.	550	451	1001 { 470 531	4,32	1,64	2,20
T2LY	Fourgon tôlé 2 pl. (spécial Armée allemande)				4,30	1,63	2,15

202 UB

C2	Châssis avec cabine 2 pl.	650	185	835	3,98	1,51	1,72
T2Z	Camionnette bâchée CU 800 kg 2 pl.	650	375	1025	4,50	1,66	2,08
G2Y	Limousine commerciale bois verni	650	400	1050	4,43	1,59	1,70
S2	Ambulance 2 brancards	650	660	1310	4,43	1,65	2,05

202 UH

C2Z	Châssis avec cabine 2 pl. (1)	675	185	860	3,98	1,51	1,72
T2Y	Camionnette CU 800 kg 2 pl.	675	375	1050	4,50	1,66	2,08
L2	Fourgon tôlé	675	435	1110	4,49	1,74	1,93
G2X	Limousine commerciale bois verni	675	400	1075	4,43	1,59	1,70
S2Z	Ambulance 2 brancards (Sur.)	675	660	1335	4,43	1,65	2,05
S2Y	Ambulance 1 brancard (La Garenne)	675	565	1240	4,41	1,74	1,93

(1) Portillon dans la pare-close AR de cabine à partir du châssis 509.347 (Fév. 1947).

Der Franzose

DMA-Q5A

DMA - Q5A

Puissance fiscale : Essence 12 CV

Gazogène 9 CV

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
DMA	Mars 1941 à Septembre 1944	935.001 à 950.314
DMA	Juin 1945 à Septembre 1946	925.001 à 933.046
DMAH	Octobre 1946 à Juillet 1948	956.001 à 975.000
DMAG	Septembre 1942 à Septembre 1944	986.001 à 986.160
DMAG	Mai 1945 à Mai 1946	986.501 à 987.000
Q5A	Juillet à Décembre 1941	981.001 à 981.207
Q5AG	Janvier à Juin 1942	987.001 à 987.114

Der Franzose

PARTICULARITÉS DES DIFFÉRENTS MODÈLES DMA/Q5A

DMA - Moteur THU3 - Freins Bendix.

DMAH - Moteur THU3 - Freins Lockheed. Nouvelle cabine.

DMAG - Moteur TH3G - Freins Bendix.

Q5A - Moteur THU3 - Freins Bendix - Châssis court.

Q5AG - Moteur TH3G - Freins Bendix - Châssis court.

MOTEUR

4 cylindres à soupapes en tête commandées par culbuteurs

TYPE DE CHASSIS	DMA-DMAH-Q5A		DMAG-Q5AG	
TYPE DE MOTEUR ALIMENTÉ PAR	THU3 essence		TH3G gazogène	
Alésage	83		83	
Course	99		99	
Cylindrée	2.142		2.142	
Régime	4.000 (régulateur)		4.000	
Culasse	fonte	Alpax	Alpax	
Rapport volumétrique	6	7	8	
Puissance	45 ch à 3.000	50 ch à 3.000	34 ch à 4.000	
Nombre de paliers	3		3	
	DMA-Q5A	DMAH		
Contenance carter	5 l.	6 l.	5 l.	
Graduation jauge	5 l.	6 l.	5 l.	
Volume circulation eau	14 l.	14 l.	14 l.	
	DMA-DMAH	Q5A		
Consommation aux 100 km et moyenne :				
Essence	20 l. à 50	18 l. à 55		
Charbon de bois			32 kg à 40	29 kg à 40
Bois			55 kg à 38	52 kg à 40
Anthracite ou Archigaz			29 kg à 40	26 kg à 40
Consommation huile	0,150 à 0,250 l.		0,150 à 0,250 l.	

NOTA - Les moteurs THU3-TH3G diffèrent principalement des THU2-TH2G par le carter inférieur qui est prévu "en escalier" pour éviter la traverse du ressort AV qui, dans le DMA, passe sous le moteur; en outre, ils comprennent en cours de série les améliorations suivantes :

- graissage de la chaîne de distribution,
- modifications remédiant aux fuites d'huile à l'AV et à l'AR,
- renforcement de la table du cylindre pour remédier aux déformations des chemises,
- nouvelle pompe à eau à joint AD sans presse-étoupe (depuis 925.877 Septembre 1945).

SÉRIE DMA/Q5A - 4

- (1) Début de série à 938.903.
 - (2) Depuis 938.904 (début Mars 1942).
 - (3) De 939.169 (fin Mars 1942) à 950.314 et ensuite 925.001.
 - (4) Depuis 930.798 sur DMA (Mai 1946) et série DMAH.
 - (5) Jusqu'à 986.039
 - (6) Depuis 986.040
- } (Juin 1942).
- (7) Pneus 15×50 montés de 935.001 (Mars 1941) à 939.231 (Mars 1942).
 - (8) Pneus 6.00×20 montés de 939.232 (Mars 1942) à 950.314 (Septembre 1944).
 - (9) Pneus 6.50×20 (160×20 C) à partir de 925.001 (Octobre 1945).
 - (10) Amortisseurs hydrauliques AV sur DMAH à partir de 959.361 (Mars 1947).

Der Franzose

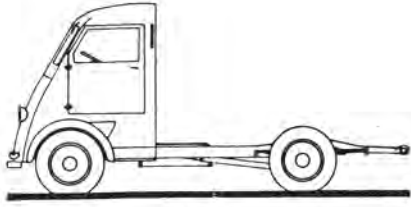
CARACTÉRISTIQUES CHASSIS

BOITE DE VITESSES - Total 4 vitesses, valable de 935.001 (Mars 1941) à 935.494 (Juillet 1941).

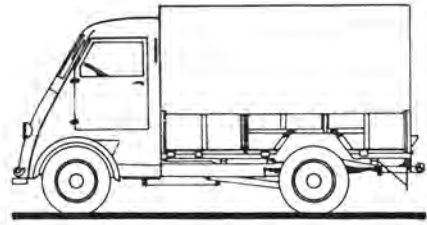
Démultiplication	AV	AR		
en 1 ^{re}	0,313	0,120		
en 2 ^e	0,461	0,170		
en 3 ^e	0,720	0,255		
en 4 ^e	1	0,375		
BOITE DE VITESSES - Mécanique 4 vitesses.				
Démultiplication	de 935.495 (Juil. 1941) à 942.866 (Sept. 1942)	depuis 942.867 (Septembre 1942)		
en 1 ^{re}	0,255	0,215		
en 2 ^e	0,409	0,409		
en 3 ^e	0,639	0,639		
en 4 ^e	1	1		
en AR	0,210	0,177		
	DMA-DMAH	DMAG	Q5A	Q5AG
PONT AR PORTEUR				
Simple démultiplication	3×25 (1)	3×29 (5)	4×26	3×27
Rapport	0,120	0,103	0,153	0,111
Double démultiplication	18/35×18/72 (2)	18/35×16/74 (6)		
ou	18/35×17/73 (3)			
ou	18/35×19/71 (4)			
Rapport	0,128 (2)	0,111		
ou	0,119 (3)			
ou	0,137 (4)			
CHASSIS				
Voie AV			1,565	
Voie AR			1,65	
Empattement			2,80	
Entrée carr. } derrière cabine	1,79		1,79	
Emplac. carr. }	2,95		2,645	
Pneus AV et AR (AR jumelés)	15×50 (7) ou 6.00×20 (8) ou 6.50×20 - 160×20 C (9)		14×50	
Roues	6-87 pour 15×50 6-85 W pour 6.00/6.50×20		6-81	
Rayon de braquage	5,50 avec 15×50 5,50 avec 6.00×20 5,70 avec 6,50×20			5×40
Amortisseurs hydraul.	AV (10)			
Freins	Bendix-Lockheed	Bendix	Bendix	
Ø et largeur (AV et AR)	355×50		355×50	
Réservoir d'essence	latéral à D 70 l.	5 l. dans cabine	latéral à D 70 l.	5 l. dans cabine
Vitesse maximum	70 km/h	65 km/h	70 km/h	65 km/h

CARACTÉRISTIQUES CHASSIS (Suite)

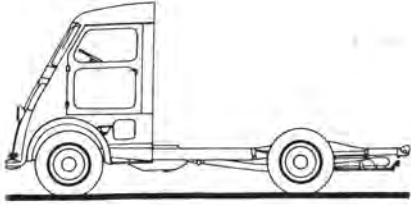
	DAT/T5Z essence	DAHG gazogène	Q5T essence	Q5AG gazogène
Dimensions du plateau	2,90 × 1,86	2,90 × 1,86	2,60 × 1,86	2,60 × 1,86
Surface du chargement	5,40	5,08	4,80	4,33
Hauteur sous bâche	1,69	1,45	1,69	1,45
Volume disponible	9,15	7.	8.	6,15
Hauteur des ridelles	0,60	0,60	0,60	0,60
Ecartement passage de roues	1,20	Néant	1,20	Néant
Hauteur plancher au sol à vide	0,80	1,07	0,80	1,07
Hauteur plancher au sol en charge	0,70	0,97	0,70	0,97
Porte-à-faux AR maxi	1,30	1,30	1,30	1,30
Garde au sol pneus	14×50		0,20	0,20
	15×50	0,22	0,22	
	16×50	0,23	0,23	
	6.00×20	0,23	0,23	
	6.50×20	0,245	0,245	
Capacité remorquage	2 000 kg		2 000 kg	
Charge utile	2 000 kg	1 800 kg	1 500 kg	1 500 kg
Charge totale	2 700 kg	2 500 kg	2 200 kg	2 200 kg
Poids total autorisé en charge	4 000 kg	4 000 kg	3 500 kg	3 700 kg
à l'AV	1 335 kg	1 335 kg		
à l'AR	2 665 kg	2 665 kg		



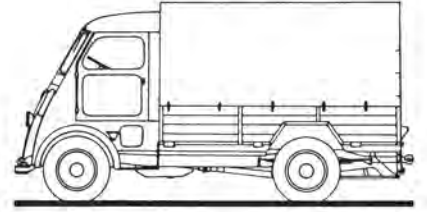
DAC



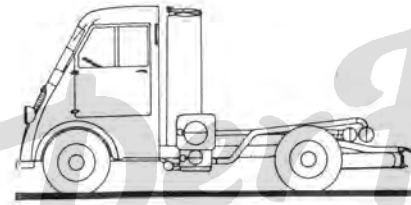
DAT



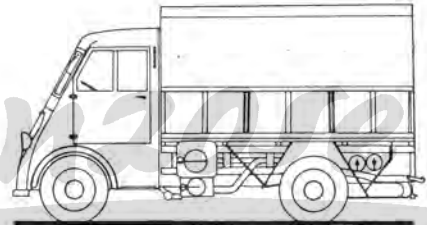
A5Z



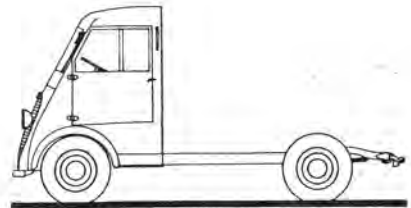
T5Z



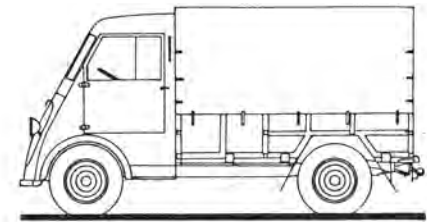
DACG



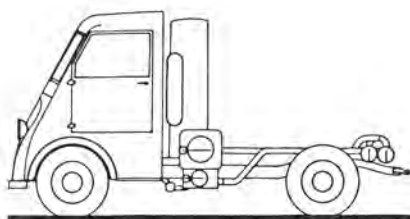
DAHG



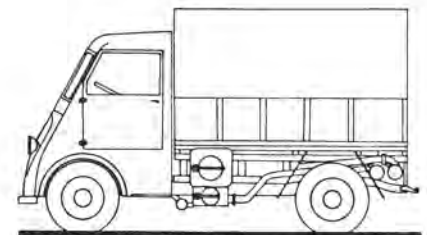
Q5C



Q5T



Q5CG



Q5HG

CARROSSERIES DMA - DMAH - Q5A**DMA Essence**

SYM-BOLE	DESIGNATION DES CARROSSERIES	POIDS			ENCOMBREMENT		
		Châss. nu	Carr. seule	Total	Long.	Larg.	Haut.
DAC	Châssis avec cabine 3 pl.	1310	262	1572	4,68	1,98	2,28
DAT	Camionnette plateau bas 3 pl.	1310	532	1842 { 970 872	4,68	2,00	2,41

DMAH

A5Z	Châssis avec cabine 3 pl.	1310	296	1606	4,68	1,98	2,28
T5Z	Camionnette plateau bas 3 pl.	1310	550	1860	4,68	2,00	2,41

DMAG Gazogène

GOHIN-POULENC

DACG	Châssis avec cabine 3 pl.	1526	262	1788	4,68	1,98	2,28
DAHG	Camionnette surélevée 3 pl.	1526	557	2083 { 996 1087	4,68	2,00	2,46

Q5A Essence

Q5C	Châssis avec cabine 3 pl.	1100	290	1390 { 585 805	4,35	1,98	2,27
Q5T	Camionnette plateau bas 3 pl.	1100	626	1626 { 886 740	4,50	1,98	2,50

Q5AG Gazogène

GOHIN-POULENC

Q5CG	Châssis avec cabine 3 pl.	1300	290	1590	4,35	1,98	2,27
Q5HG	Camionnette plateau haut 3 pl.				4,50	1,98	2,54

Der Franzose

VLV

Présentation : 1941

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS
VLV	Juin 1941 à Février 1945	955.001 à 975.000

CHASSIS CARROSSERIE MONOCOQUE - COUPE DECAPOTABLE DEUX PLACES

Voie AV : 1,05 m.

Voie AR : 0,335 m.

Empattement : 1,79 m.

Encombrement : longueur 2,67 m.

largeur 1,21 m.

hauteur 1,27 m.

Poids : 365 kg { 240 kg sur l'AV.
125 kg sur l'AR.

Pont AR à vis et roue - couple 4x25 - démultiplication 0,160.

Pneus 270x90 (1,35 m de circonférence de roulement) sur jantes 9/10x27.

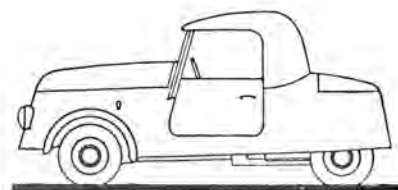
2 freins AV de 130x25.

1 frein AR de 170x25 calé sur l'axe unique des 2 roues AR.

Rayon d'action : 70 à 80 km.

Vitesse normale : 30 km/h.

Vitesse maximum avec shuntage : 36 km/h.



VLV

MOTEUR

SAFI "série" { 1,3 ch pour la marche en palier (type GL 49).
3,5 ch dans côte 10 %.

Régime : 2.250 tours à 30 km/h.

ACCUMULATEURS

Type traction, léger, au plomb, U.S.L. - 475x175x240.

4 batteries de 12 volts accouplées en série (48 volts).

Capacité totale 82 ampères en 5 heures.

Poids des batteries : 160 kg.

SÉRIE VLV - 2

CHARGEUR

250 premiers	}	ALSTHOM Tungar (redresseur) type P. 482 (2 TA80).
		Dimensions : hauteur 450 ou 435.
		longueur 280 ou 220,
		largeur 230 ou 220.
		Poids : 40 kg.
150 derniers	}	Temps de recharge maximum : 10 heures.
		Débit : 12 ampères en début de charge, 5 ampères en fin de charge.
		Chargeur utilisant toutes tensions alternatives de 100 à 230 volts.
		L.M.T. Sélénofer.
		Hauteur : 480.
	}	Profondeur : 280 - avec fusibles 330.
		Largeur : 270 - avec poignées 340.
		Poids : 34,2 kg.
		Temps de recharge : 12 heures.

SUSPENSION

Train AV à roues indépendantes avec 2 ressorts à lames constituant des parallélogrammes transversaux.

A l'AR, un ressort de suspension unique situé dans l'axe de la voiture est accouplé par une jumelle, au bloc formé par le moteur et le pont AR.

TRANSMISSION

Le moteur est accouplé par un joint élastique à l'arbre d'une vis sans fin actionnant une roue hélicoïdale solidaire de l'axe des 2 roues AR.

28,- € Nr

№2555
Geugeot

Der Franzose