

REGISTRE N° 1047

Il résulte des constatations effectuées le 10 juillet 1928 sur le véhicule n° 1, à moteur n° 175 de type A. C. à cylindres décrit, que ce type satisfait aux articles 21, 22 et 23 du Code de la route, promulgué par le décret du 21 décembre 1922.

Présence admise pour l'impôt et ainsi C. V.
Catégorie : voitures.

Vu

Paris, le 10 juillet 1928.

L'Ingénieur en Chef des Mines

J. LOIRET.

L'Inspecteur des Automobiles

CITROËN.

VOITURE N°

Nous soussigné, Société Anonyme ANDRÉ CITROËN, certifie que la voiture CITROËN n°

à moteur n° vendue
à M. est
entièrement conforme au type A. C. à cylindres décrit, que le rapport des
pignons d'angle du différentiel est de et qu'il permet d'atteindre
une vitesse de km à l'heure.

Le 1928

Pour la Société Anonyme ANDRÉ CITROËN

Le soussigné propriétaire de
la voiture CITROËN n° certifie que
ce véhicule est muni de tous les éléments du différentiel de km.

Le Propriétaire de la voiture

IMP. CHAIX. — 15023-8-28.

COPIE DESTINÉE
À LA PRÉFECTURE
À JOINDRE À LA DEMANDE
DE CARTE GRISE

PROCÈS VERBAL DE RÉCEPTION

DESCRIPTION DES VOITURES AUTOMOBILES

TYPE A.C. 4

CONSTRUITES PAR LA

Société Anonyme ANDRÉ CITROËN

Capital de 800.000.000 de Francs

14, QUAI DE JAVEL, PARIS (15^e)

MOTEUR

PUISSANCE. — 9 chevaux d'après la formule administrative.

NATURE. — Moteur à explosion à 4 temps pouvant fonctionner à l'essence ou à l'alcool, à l'alcool carburé ou à l'alcool. Il comporte quatre cylindres, alésage 72 millimètres, course 100 millimètres.

NOMBRE DE TOURS. — La vitesse de régime est d'environ 1.800 tours à la minute, elle peut être réglée au moyen d'une pédale d'accélérateur qui agit sur l'ouverture du passage des gaz au carburateur.

CARBURATEUR. — À pulvérisation et aléage constant.

ALLUMAGE ÉLECTRIQUE. — Par étincelle et courant à haute tension produit par une magnéto ou par une batterie et une bobine.

REFROIDISSEMENT. — Par circulation d'eau, avec radiateur et ventilateur.

GRAISSAGE. — Sous pression par pompe aspirant l'huile dans le carter inférieur et la refoulant aux divers paliers et organes à graisser.

ÉCHAPPEMENT. — Les quatre échappements collectés dans une culotte fixée aux cylindres se rendent dans un pot d'échappement formant silencieux efficace.

Les dimensions de ce pot sont de 140 millimètres en diamètre et de 705 millimètres en longueur.

TRANSMISSIONS

EMBRAYAGE. — L'embrayage situé entre le moteur et la boîte de vitesses est du type à disques fonctionnant à sec.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Est du type à prise directe et à baladeurs, il comporte trois vitesses avant et une marche arrière.

Les baladeurs sont actionnés par un levier à rotule placé sur le dessus de la boîte de vitesses.

Le nombre de dents des diverses roues d'engrenages est le suivant :

12 dents commandant 30 dents pour la marche arrière;
16 — — — 30 — — — la première vitesse;
32 — — — 24 — — — la deuxième vitesse;
17 — — — 29 — — — le renvoi.

Pour certaines applications spéciales on ajoute à l'arrière de la boîte de vitesses un démultiplicateur à engrenages qui réduit toutes les vitesses de la boîte aux 2/3 environ.

TRANSMISSION DU MOUVEMENT AUX ROUES. — Elle s'effectue par un arbre longitudinal reliant la boîte de vitesses au pont-arrière et comportant deux joints de cardan.

Le pont-arrière est fixé aux ressorts arrière qui assurent le poussé et la réaction. Il comporte un couple d'engrenages d'angle et un différentiel à engrenages coniques. Les roues motrices sont fixées directement sur les arbres de sortie du différentiel.

ENGRENAGES D'ANGLE DU PONT. — Les engrenages du pont ont en principe un rapport de 4, 5 à 6, 3; suivant la destination du véhicule, les couples pourraient être les suivants : 8/30, 8/41, 8/43, 8/45, 8/49, 8/50, 8/51, 9/41, 9/42, 9/43, 9/44, 9/45, 9/46, 9/47, 9/48, 9/49, 9/50, 9/51, 10/39, 10/44, 10/47, 10/49, 10/51.

FREINAGE

1° LE FREIN AU PIED actionné par une pédale, freine les quatre roues, son efficacité est augmentée par servo-frein.

Les tambours de frein ont un diamètre de 300 millimètres environ et les mâchoires de frein sont recouvertes d'une garniture spéciale;

2° LE FREIN À MAIN, actionné par un levier, freine les roues arrière seulement par un système de commandes distinctes de frein au pied.

Le levier peut être maintenu dans une position quelconque de serrage par un sautoir convenable.

RAPPORT DES BRAS DE LEVIERS :

Frein au pied sur les quatre roues, environ 1/25;

Frein à main sur les roues arrière, environ 1/10.

Les deux systèmes de freins seront aussi bien en marche arrière qu'en marche avant.

Les deux systèmes de freins étant entièrement indépendants, en cas de rupture d'une des commandes on peut toujours assurer le serrage des freins de deux des roues.

DIRECTION

La direction est commandée par un volant à axe incliné, elle est du type à vis et secteur.

La démultiplication du mouvement est d'environ 1/11.

La direction est à volant à la droite ou à la gauche du véhicule, les leviers de changement de vitesses et de frein restent au milieu.

CHASSIS

Les longerons et les traverses sont en tôle d'acier emboutie, les tubes sont en acier étiré.

Il est supporté à l'avant et à l'arrière sur les essieux par des ressorts à lames semi-elliptiques.

RENSEIGNEMENTS DIVERS

POIDS APPROXIMATIF du châssis nu sans eau ni essence. — 710 kilos dont 400 sur l'avant et 310 sur l'arrière.

ROUES pour pneus de 13/45, 14/45, 14/40, 17/50, 20/5, 730/130, 800/148 ou équivalents.

VITESSES EN KILOMÈTRES à l'heure pour le régime de 1.800 tours et un développement de 2^m,16 par tour de roues suivant les divers couples d'engrenages d'angle.

Couples	7/51	7/52	8/39	8/41	8/42	8/45	8/49	8/50
1 ^{re} Vitesse . . .	9,900	9,708	15,100	14,400	13,900	12,950	11,800	11,600
2 ^e Vitesse . . .	17,100	16,800	25,300	24,300	23,900	22,300	20,300	19,900
3 ^e Directe . . .	31,900	31,300	50,800	48,	44,700	41,300	38,	31,900
Marche arrière .	7,500	7,300	11,800	10,700	10,500	9,700	8,950	8,700

Couples	8/51	9/41	9/42	9/43	9/44	9/45	9/46	9/47
1 ^{re} Vitesse . . .	11,400	15,900	16,800	15,300	14,900	14,500	14,150	13,800
2 ^e Vitesse . . .	19,800	27,400	30,800	28,	24,800	24,000	24,300	23,700
3 ^e Directe . . .	36,500	51,300	48,300	49,300	45,100	44,700	45,900	44,500
Marche arrière .	8,800	11,950	11,700	12,100	10,750	10,900	10,800	10,450

Couples	9/48	9/49	9/50	9/51	10/39	10/44	10/47	10/49	10/51
1 ^{re} Vitesse . . .	13,500	13,500	13,350	13,	16,900	15,7	15,8	15,	14,4
2 ^e Vitesse . . .	23,400	23,800	23,350	21,900	32,500	29,800	27,300	26,9	24,3
3 ^e Directe . . .	43,800	43,300	44,400	41,800	80,	55,300	50,100	47,800	46,
Marche arr. . .	10,350	10,	9,800	9,600	14,	13,400	11,700	11,300	10,7

Pour les châssis comportant un réducteur au arrière de la boîte de vitesses, toutes les vitesses ci-dessus sont réduites aux 2/3 environ.