

Moteur

Type	De Dion Bouton, vertical placé à l'avant
Nbre Cylindre	4
Vilebrequin	équilibré
Alésage-Course mm	75x100
Cylindrée cm3	1763
Puissance adm. cv	12
Puis. réelle cv@tr/mn	15
Distribution	soupapes d'admission et d'échappement à commandes latérales
Culasse	moteur borgne
Lubrification	barbotage et graisseurs compte-gouttes
Alimentation	carburateur De Dion Bouton
Allumage	magnéto ou bobine et accus
Réservoir	en charge et placé dans l'auvent
Refroidissement	par eau et thermosiphon
Divers	

Embrayage

Genre	cône en cuir à poussée équilibrée
Commande	mécanique

Boite de vitesse

Genre	mécanique
Nbre de rapports	3
Commande	levier à droite
Données numériques	

Essieu Ar., moteur & différentiel

Genre	double coquille et trompettes Ensemble des organes de transmission sont montés sur roulement à bille Malicet et Blin
Rap. démultiplication	

Direction

Genre	boîtier à vis sans fin et secteur
-------	-----------------------------------

Nota bene : le début de l'année 1908 voit l'apparition du premier moteur bi-cylindres monté sur le type G, puis celui du 4 cylindres sur le type H (présenté sur cette page).

Mais l'année 1908 verra naître 2 grosses voitures restées à l'état de prototype :

- **Type FC** de 15 cv, PV des mines daté du 26 juin 1908, châssis n° 500

- **Type ZC** de 15 cv, PV des mines daté du 2 juillet 1908

Ces types sont introuvables actuellement !

Châssis

Genre du cadre	éléments emboutis rivetés
Particularités	ressorts arrières reportés très à l'extérieur du cadre
Suspensions	AV & AR par ressorts semi-elliptiques droits à l'arrière, bielles de poussée à rotules
Nbre châssis produits	
A partir du n° série	

Freins

Genre	tambour sur roues AR dimensions des tambours et garnitures supérieures à celles des types A et D
-------	--

Roues et pneumatiques

Type roues	artillerie, rayons en bois
Type pneumatique	
Dimensions de base	
Dimensions possible	

Dimensions générales (mm & Kg)

Empattement	2050
Voie AV.	1160
Voie AR.	1160
Longueur HT	
Largeur HT	
Entrée de carrosserie	
Poids	

P.V. des Mines

Date 28 mars 1908

Châssis n° 372

Renseignements complémentaires

Variante(s) châssis pouvant recevoir des Performance(s) carrosseries à 4 places et entrée latérale : **phaéton, landaulet, limousine**

Type(s) **Type E, Type F, Type G** apparenté(s)

Particularités pour le collectionneur

il apparaît à l'examen des types qui ont été préservés que, devant le grand nombre d'organes communs entre les différents châssis (Types E, F, G et H), de nombreuses permutations de composants ont pu avoir lieu à l'époque afin de répondre à la demande exacte des clients.