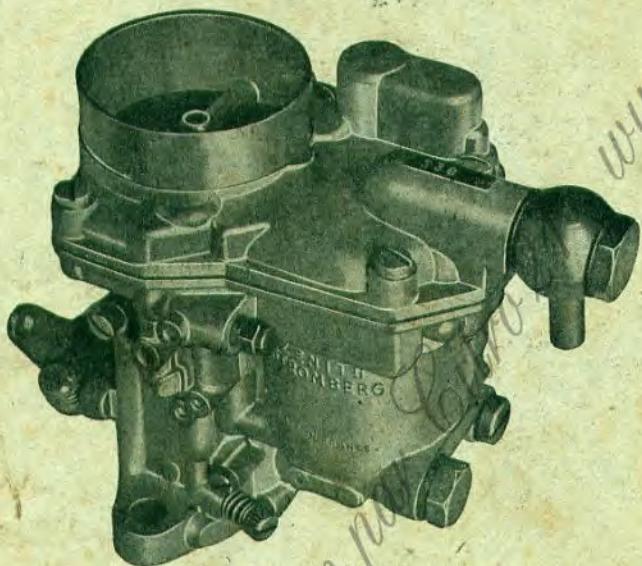


*la perfection  
dans la carburation*

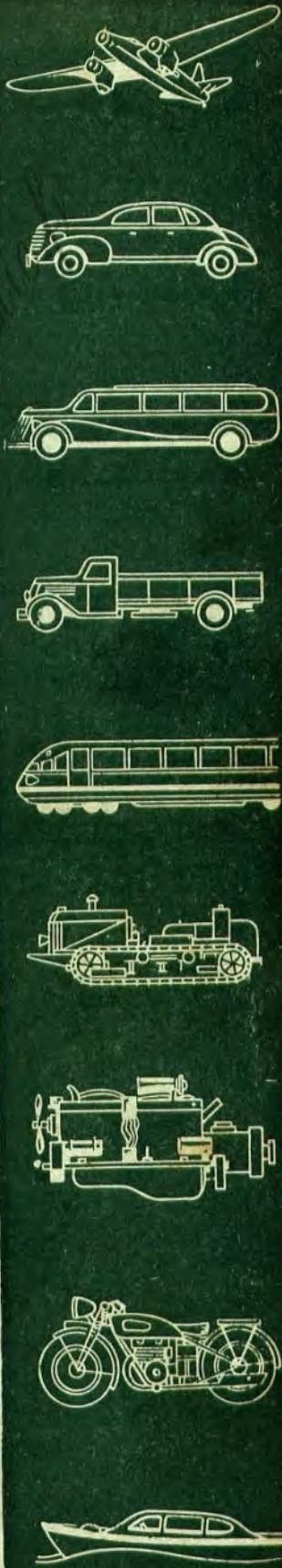
# ZENITH STROMBERG



## Carnet D'EQUIPEMENTS ET REGLAGES

Edition Octobre 1950

*www.citroen-rosa.com*



# Carburateur ZÉNITH

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 49.000.000 FRANCS

## PARIS

26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET

Registre du Commerce Seine 148.967  
Reg. Producteurs 1.655 Seine C. A. O.  
Adresse Télégr. : CARBUZENI-LEVALLOIS

TÉLÉPHONE { PEREIRE 17-02 et la suite  
— 32-85 —

## LYON (III<sup>e</sup>)

39 à 51, Chemin Feuillat, 39 à 51

Registre du Commerce Lyon B 665  
Registre Producteurs 2.510 Rhône  
Adresse Télégr. : ZÉNITH-LYON

TÉLÉPHONE { MONCEY 55-74  
— 55-75 —

## ÉQUIPEMENTS ET RÉGLAGES

# ZÉNITH STROMBERG

Ce nouveau carnet a été établi spécialement à l'intention de nos clients garagistes et mécaniciens. Il permet, d'une part, de connaître et, par suite, de vérifier rapidement le réglage du carburateur **ZÉNITH-STROMBERG** équipant un moteur, d'autre part, de déterminer rapidement le type du carburateur **ZÉNITH-STROMBERG** convenant le mieux à un moteur donné.

Les renseignements figurant dans ce recueil sont le résultat de nombreux essais effectués tant en France qu'en Amérique.

Dans un but de simplification, nous avons réuni en un seul carnet les renseignements relatifs aux carburateurs **ZÉNITH** français et américains et aux carburateurs **ZÉNITH-STROMBERG** français et **STROMBERG** américains.

Afin que nos clients reconnaissent s'ils se trouvent en présence d'un type **ZÉNITH** ou d'un modèle **STROMBERG**, nous avons imprimé en caractères gras les types de ces derniers, chaque fois qu'ils sont mentionnés dans le carnet.

Les colonnes 6 à 16 donnent les dimensions des calibrages d'essence et d'air des carburateurs. Cependant, les appellations des pièces n'étant pas les mêmes selon qu'il s'agit d'un carburateur **ZÉNITH** ou d'un **STROMBERG**, les dénominations correspondant à chaque marque sont portées en regard de leur nom en tête de chaque page. Nous rappelons que les types de carburateurs **STROMBERG** sont tous en caractères gras, ce qui permet de les reconnaître sans erreur possible.

**REMARQUE :** Le tableau des réglages est divisé en quatre parties : 1<sup>o</sup> Voitures et camions.  
2<sup>o</sup> Tracteurs agricoles et locotracteurs.  
3<sup>o</sup> Moteurs fixes industriels ou agricoles.  
4<sup>o</sup> Vélosmoteurs.

## UTILISATION DU CARNET

### I<sup>o</sup> — ÉQUIPEMENTS DE REMPLACEMENTS

Relever très exactement le type du véhicule à équiper et se reporter à la page correspondante du carnet (8 et suivantes).  
Plusieurs cas peuvent se présenter :

1<sup>o</sup> Un seul type de carburateur figure colonne 5, en regard du modèle du véhicule, et, dans la colonne 4, on trouve : soit un numéro d'équipement, soit la mention « périmé ».

Dans le premier cas, se reporter à la liste des équipements pages 34 et suivantes.

Dans le second cas, rechercher dans la liste des appareils de remplacement page 3, s'il se trouve un carburateur de modèle actuel susceptible de remplacer le modèle périmé et se logeant dans l'espace disponible. Aucun réglage n'ayant été fait par nos spécialistes, le garagiste devra tenter lui-même ce réglage, en s'inspirant des renseignements de la page 4. C'est le cas de nombreuses voitures américaines, pour lesquelles la Société **ZÉNITH** n'a pas momentanément disponibles les carburateurs d'origine américaine qui sont parfaitement adaptés à chaque moteur.

2<sup>o</sup> Plusieurs types de carburateurs figurent colonne 5, pour un même modèle de véhicule.

Encore plusieurs cas :

a) Le constructeur du véhicule a livré un même type de voiture avec plusieurs carburateurs, suivant l'époque de la sortie. Mesurer l'entr'axes des goujons de fixation du carburateur, ou déterminer le modèle qui est sur le moteur et se reporter à la liste de la page 3 pour connaître le modèle nécessaire en remplacement.

b) Deux dispositions sont possibles en remplacement de l'appareil d'origine (Exemple : Citroën Traction Avant avec 30 TH ou 32 IN). Un choix est à faire suivant ce que désire le client. Dans l'exemple, le 30 TH est plus simple, moins cher, mais le 32 IN donne une puissance et une accélération bien supérieures.

c) Enfin, certains types de carburateurs sont « périmés » et on ne peut évidemment pas les choisir. Ils n'ont été mentionnés que pour permettre de vérifier l'exactitude de leur réglage, lorsqu'ils sont encore en usage. Dans ce cas, il faut se reporter à la liste page 3.

A chaque montage correspond un numéro d'équipement qu'il suffira de préciser au grossiste ou à la Société **ZENITH** pour recevoir l'équipement désiré ; il comprendra le carburateur et les pièces accessoires nécessaires à son montage : tubulure de raccordement, goujons, etc...

Le fournisseur peut connaître le nombre et les références de ces pièces en consultant la liste des pages 34 et suivantes, par exemple : la présentation : 30 TH/A 2.709, signifie que la pièce A 2.709 est livrée montée sur le carburateur 30 TH.

la présentation : **EX 22 + 209.114**, signifie que la pièce 209.114 est fournie séparément du carburateur **EX 22**.

la présentation : **EX 32 / 75** signifie que le carburateur est fourni avec entr'axes spécial de 75 mm et qu'aucune pièce accessoire n'est nécessaire. Enfin, une autre liste, page 47 et suivante, donne la désignation de chaque pièce.

## 2° — RÉGLAGE DES CARBURATEURS

Il faut connaître : 1<sup>o</sup> le type exact du carburateur à vérifier.

2<sup>o</sup> le type exact du véhicule ou du moteur sur lequel il est monté.

### Nom et type du carburateur

Le nom **ZENITH, STROMBERG** ou **ZENITH** licence **STROMBERG** est toujours porté par le carburateur. **ZENITH** licence **STROMBERG** est considéré comme **STROMBERG**.

Le type du carburateur est le plus souvent gravé sur le corps ou la cuve de l'appareil ou sur une plaquette rivée sur le carburateur.

### Type du véhicule ou du moteur

Il faut se reporter à la plaque de son constructeur ou mieux à la carte grise, s'il s'agit d'un véhicule.

### Recherche du Renseignement

Se reporter à la page du carnet mentionnant la marque en examen. Rechercher son type exact et lire en regard le modèle de carburateur que l'on a identifié. Les coupes schématiques, la liste des abréviations et les notes placées en tête du recueil aideront à la compréhension des termes employés.

Les chiffres lus sont exprimés dans les unités suivantes :

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Colonne 6             | Millimètres et dixièmes de millimètres.   |
| Colonne 7             | a) carburateur <b>ZENITH</b> : centièmes de millimètres.                                      |
| Colonne 8             | b) carburateur <b>STROMBERG</b> : { millièmes de pouces pour les modèles X.                   |
| Colonne 9             | centièmes de mm pour les autres modèles.  |
| Colonne 10 et 11      | Centièmes de millimètres.   |
| Colonne 12            | a) carburateur <b>ZENITH</b> : centièmes de millimètres.                                      |
| Colonnes 13, 14 et 15 | b) carburateur <b>STROMBERG</b> : millimètres et dixièmes de millimètres, ou numéros repères. |
| Colonne 16            | Centièmes de millimètres.<br>Millimètres et dixièmes de millimètres.                          |

Cependant, certaines pièces de carburateurs **STROMBERG** sont marquées en unités différentes appelées millièmes de pouces ou numéros de jauge. Pour permettre la vérification de ces calibrages, nous donnons page 5, un tableau de correspondance des dimensions exprimées en 1/100<sup>e</sup> mm, 1/1.000<sup>e</sup> de pouces et en numéros de jauge.

Il existe pour chaque modèle de carburateur une notice plus détaillée qui sera consultée avec profit.

Les réglages donnés conviennent généralement à l'utilisation de l'essence tourisme d'avant 1940. Pour l'emploi d'autres carburants, nous consulter.

**Nota :** Si l'on se trouve en présence d'un modèle de véhicule ou d'un type de carburateur ne figurant pas au carnet (antérieurs à 1930 ou peu courant) nous consulter. Dans ce cas, afin que les demandes de renseignements puissent être satisfaites avec exactitude, il est indispensable de nous préciser :

- 1<sup>o</sup> toutes les inscriptions figurant sur le carburateur.
- 2<sup>o</sup> la marque et le type exact du véhicule ou du moteur.
- 3<sup>o</sup> son année de fabrication et sa puissance.
- 4<sup>o</sup> le nombre des cylindres du moteur.
- 5<sup>o</sup> leur alésage et leur course.

### Abréviations

|        |   |             |                             |
|--------|---|-------------|-----------------------------|
| Auxil. | Auxiliaire                                      | Mot.        | Moteur                      |
| Capa.  | Capacité  | Orig.       | Origine.                    |
| Comp.  | Compensateur                                    | Point.      | Pointeau                    |
| C.     | Gicleur de pompe plus court que le standard     | Point. Att. | Pointeau attelé au flotteur |
| Cul.   | Culasse   | Pulv.       | Pulvérisateur               |
| D. A.  | Double alimentation                             | Réchauf.    | Réchauffeur                 |
| Diff.  | Diffuseur                                       | Ral.        | Ralenti                     |
| Econo. | Economie ou économique                          | Régulat.    | Régulateur                  |
| Emul.  | Emulsionné (c'est-à-dire portant un trou d'air) | Silenc.     | Silencieux d'aspiration     |
| Gicl.  | Gicleur   | Ventil.     | Ventilation                 |
| L.     | Pulvérisateur plus long que le standard         |             |                             |

### Note sur les ressorts de pompes Stromberg

Il existe deux forces de ressorts de pompes, pour modèle **EX**, qui sont :

|        |          |
|--------|----------|
| Faible | 13.232 P |
| Fort   | 61.392   |

| Carburateurs à remplacer     | Equipements de remplacement | Indications relatives au réglage du carburateur de remplacement |                        | Carburateurs à remplacer | Equipements de remplacement | Indications relatives au réglage du carburateur de remplacement |                        |
|------------------------------|-----------------------------|---|------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|------------------------|
|                              |                             | Calibrage du diffuseur  | Calibrage du diffuseur |                          |                             | Calibrage du diffuseur  | Calibrage du diffuseur |
| <b>1° ZENITH</b>             |                             |   |                        |                          |                             |   |                        |
| 24 U                         | 26 T                        | diffuseur origine   |                        | AA 1                     |                             |   |                        |
| 24 UHA                       | 26 TH                       | diffuseur origine   |                        | AAV 1                    | EE 1                        | diffuseur origine   |                        |
| 26 VA                        | 26 THG                      | diffuseur origine   |                        | AAV 16                   |                             | diffuseur origine   |                        |
| 26 VF                        | 32 IN                       | diffuseur origine ou + 1 mm                                     |                        | AAO 161                  |                             |   |                        |
| 26 à 42 U                    | 26 à 42 T ou TG             | diffuseur origine   |                        | AAO 1                    | EE 1 + 209.769              | diffuseur origine   |                        |
| 26 à 42 UH                   | 26 à 42 TH ou THG           | diffuseur origine   |                        | AA 2                     |                             | diffuseur origine + 3 mm  |                        |
| 30 TP ou TL                  | 30 T ou TG                  | diffuseur origine   |                        | AAV 2                    |                             |   |                        |
| 30 IB ou IBM                 |                             |   |                        | AA 25                    | EX 32 + 208.783             |   |                        |
| 30 VIM                       | 32 IN                       | diffuseur origine ou  |                        | AAV 26                   |                             |   |                        |
| 30 VEI                       |                             | diffuseur origine + 1 à 2 mm                                    |                        | AX 2                     | (EX 22<br>68)               | diffuseur origine   |                        |
| 30 VEIM                      |                             |   |                        | BXV 2                    |                             |   |                        |
| 30 VEHZ                      | 30 TH                       | diffuseur origine   |                        | BXOV 2                   |                             |   |                        |
| 30 DU                        | 36 T + 208.428              | diffuseur origine + 2 mm  |                        | BXO 26                   | (EX 22<br>68)               | diffuseur origine   |                        |
| 30 DVI                       | EX 22 + 208.428             | diffuseur origine + 2 mm  |                        | BXOV 26                  |                             |   |                        |
| 30' VIG 3                    | 32 IN                       | diffuseur origine + 1 mm  |                        | BXV 25                   |                             |   |                        |
| 32 VIM                       | 32 IN                       | diffuseur origine   |                        | BXV 3                    | (EX 32<br>75)               | diffuseur origine   |                        |
| 124 1/2                      | 30 TG + A 1.738             | diffuseur origine ou — 1 à 3 mm                                 |                        | BXUV 3                   |                             |   |                        |
| ou                           | ou                          |   |                        | BXUD 3                   | (EX 22<br>68)               | diffuseur origine   |                        |
| 124 M                        | 36 TG + A 1.903             |   |                        | DXR 2                    |                             |   |                        |
| 34 VIM                       | EX 22                       | diffuseur origine — 1 mm  |                        | DXC 3                    | (EX 32<br>75)               | diffuseur origine   |                        |
| 36 IB                        | EX 22                       | diffuseur origine ou + 1 mm                                     |                        | EC 2                     | (EX 22<br>68)               | diffuseur origine   |                        |
| 36EHP-EHPG                   | 36 TH                       | diffuseur origine — 2 mm  |                        | EXV 2                    |                             |   |                        |
| 36 EH-EHG                    |                             |   |                        | EE 14                    |                             |   |                        |
| 36 VIF                       | EX 22                       | diffuseur origine   |                        | EE 15                    | EE I + 209.769              | diffuseur origine   |                        |
| 36 DUP                       | 36 T + 208.428              | diffuseur origine + 2 mm  |                        | EE 16                    |                             |   |                        |
| 36 DIB                       | EX 32 + 208.783             | diffuseur origine + 2 ou 3 mm                                   |                        | EE 22                    | EX 32 + 208.783             | diffuseur origine + 3 mm  |                        |
| 42 IB                        | EX 32                       | diffuseur origine ou — 1 mm                                     |                        | EE 25                    |                             |   |                        |
| 42 VIF                       | EX 32                       | diffuseur origine   |                        | EE 23                    | EX 32 + 210.404             | diffuseur origine + 2 ou 3 mm                                   |                        |
| 42 EHP                       | 42 TH                       | diffuseur origine   |                        | EE 3                     | EX 32 + 210.404             | diffuseur origine + 2 mm  |                        |
| 242                          | impossible                  |   |                        | SF 2                     | (36 T ou TG<br>68)          | diffuseur origine   |                        |
| 48 IB                        | EX 32 + 211.196             | diffuseur origine   |                        | SF 3                     | (42 T ou TG<br>75)          | diffuseur origine   |                        |
|                              |                             |   |                        | SFG 4                    | 42 T ou TG + 211.196        | diffuseur origine   |                        |
|                              |                             |   |                        | U 1                      | 30 T ou TG + A 2.785        | diffuseur origine — 1 mm  |                        |
|                              |                             |   |                        | U 2                      | (36 T ou TG<br>68)          | diffuseur origine — 1 mm  |                        |
|                              |                             |   |                        | UX 2                     |                             |   |                        |
|                              |                             |   |                        | UR 2                     |                             |   |                        |
|                              |                             |   |                        | URO 2                    | (42 T ou TG<br>75)          | diffuseur origine — 1 mm  |                        |
|                              |                             |   |                        | U 3                      | (42 T ou TG<br>75)          | diffuseur origine   |                        |
|                              |                             |   |                        | UU 2                     |                             |   |                        |
|                              |                             |   |                        | UUR 2                    | impossible                  |   |                        |
| <b>2° ZENITH - STROMBERG</b> |                             |   |                        |                          |                             |   |                        |

**ENTR'AXES des trous de brides de fixation des carburateurs simple corps**

| Diam.<br>du corps | TYPE           | entr'axes en mm |         | Diam.<br>du corps | TYPES                           | entr'axes en mm |         |
|-------------------|----------------|-----------------|---------|-------------------|---------------------------------|-----------------|---------|
|                   |                | normal          | spécial |                   |                                 | normal          | spécial |
| 24                | 24 IN.....     | 44              |         | 36                | 36 T-TG-TH-THG .....            | 65              | 68      |
| 26                | 26 T-TG-TH-THG | 48              |         | 36                | EX 22 — EX R22 .....            | 65              | 68      |
| 30                | 30 T-TG-TH-THG | 53              |         | 42                | 42 T-TG-TH-THG .....            | 72              | 75      |
| 30                | 30 IMF .....   | 53              |         | 42                | EX 32 — EXR 32 .....            | 72              | 75      |
| 30                | EX 12 .....    | 53              | 60      | 48                | 48 UST — 48 URT — 48 URTG ..... | 78              | 84/90   |
| 32                | 32 IN .....    | 60              |         | 48                | EX 42 .....                     | 78              | 84/90   |

## DÉTERMINATION APPROXIMATIVE DU DIFFUSEUR

### Pour un moteur 4 cylindres :

Se reporter au tableau ci-dessous en partant de la **cylindrée** du moteur et de son régime de puissance maximum.

| Cylindrée du moteur<br>en litres | VITESSE EN TOURS PAR MINUTES |       |       |       |       |
|----------------------------------|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
|                                  | 2.500                        | 3.000 | 3.500 | 4.000 | 4.500 |
| 01.500                           | 11/12                        | 12    | 13    | 14    | 15    |
| 01.750                           | 13                           | 14    | 15/16 | 17    | 18    |
| 11.                              | 15                           | 16/17 | 18    | 19    | 20    |
| 11.250                           | 17                           | 18/19 | 20    | 21    | 22    |
| 11.500                           | 18/19                        | 20    | 22    | 23    | 25    |
| 11.750                           | 20                           | 22    | 24    | 25    | 27    |
| 21.                              | 21                           | 23    | 25    | 27    | 29    |
| 21.500                           | 24                           | 26    | 28    | 30    | 32    |
| 31.                              | 26                           | 28/29 | 31    | 33    | 35    |
| 31.500                           | 28                           | 31    | 33/34 | 35/36 |       |
| 41.                              | 30                           | 33    | 36    | 38    |       |
| 51.                              | 34                           | 37    | 40    |       |       |
| 61.                              | 37                           | 40    |       |       |       |

### Pour un moteur 6 cylindres :

1<sup>o</sup> avec un seul carburateur à simple corps : Prendre les 2/3 de la cylindrée du moteur. Chercher le N° du diffuseur sur le tableau et l'**augmenter** de 1 à 2 millimètres.

2<sup>o</sup> avec 1 carburateur à double corps ou avec 2 carburateurs à simple corps : Prendre les 2/3 de la cylindrée du moteur. Chercher le N° du diffuseur sur le tableau et le **diminuer** de 1 à 2 millimètres.

## Détermination approximative des gicleurs

### 1<sup>o</sup> ZENITH T - TG - TH - THG

a) Pour les diffuseurs de 12 à 27 mm, partir du jet principal de 80/100<sup>es</sup> pour le diffuseur de 20 et augmenter ou diminuer le jet de 5/100<sup>es</sup> par millimètre de diffuseur en plus ou en moins de 20.

Exemple : pour un diffuseur de 16, le jet sera : 20 — 16 = 4; 4 × 5/100 = 20/100<sup>es</sup>; 80/100 — 20/100 = 60/100<sup>es</sup>.

b) Pour les diffuseurs au-dessus de 27 mm, partir de 140/100<sup>es</sup> pour le diffuseur de 34 et procéder comme ci-dessus.

c) Le compensateur s'obtient en ajoutant 40/100<sup>es</sup> à la dimension du jet principal.

### 2<sup>o</sup> ZENITH 30 IMP

Partir du jet principal de 80/100<sup>es</sup> pour un diffuseur de 20 et ajouter ou retirer 10/100<sup>es</sup> par millimètre de diffuseur en plus ou en moins. Prendre le compensateur de 80/100<sup>es</sup> pour les diffuseurs de 18 à 20 et 90/100<sup>es</sup> pour les diffuseurs de 21 à 23.

### 3<sup>o</sup> ZENITH-STROMBERG EX

a) Pour les diffuseurs de 18 à 25 multiplier par 2 le calibrage du diffuseur en mm; le nombre obtenu est approximativement le calibrage du jet principal, en millièmes de pouce.

b) Pour les diffuseurs plus grands que 25, faire le même calcul et ajouter au nombre obtenu 2 à 4 millièmes de pouce.

### 4<sup>o</sup> ZENITH-STROMBERG EE

Multiplier par 2 le calibrage du diffuseur en millimètres ; on obtient ainsi le calibrage approximatif des jets principaux en millièmes de pouce.

**NOTA.**— Dans tous les cas ci-dessus, les réglages des carburateurs seront utilement « fignolés » en agissant sur les autres pièces variables. Consulter à ce sujet les notices de réglage relatives à chaque type de carburateurs.

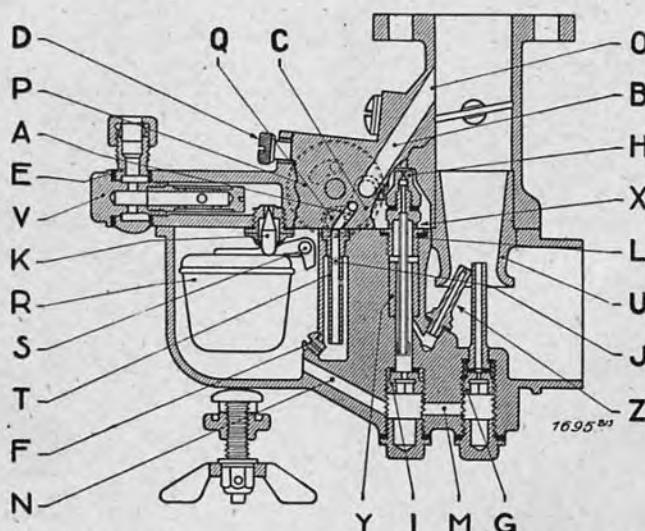
**TABLEAU DE CORRESPONDANCE**  
 des millièmes de pouce et n° de jauge en centièmes de millimètre  
 (pour gicleurs d'essence et d'air)

| 1/1000 de pouce | N° de jauge | 1/100 de millimètre | 1/1000 de pouce | N° de jauge | 1/100 de millimètre |
|-----------------|-------------|---------------------|-----------------|-------------|---------------------|
| 016             | 78          | 41/100              | 056             |             | 142/100             |
| 017             |             | 43/100              | 057             |             | 145/100             |
| 018             | 77          | 46/100              | 058             |             | 147/100             |
| 019             |             | 48/100              | 059             | 53          | 150/100             |
| 020             | 76          | 51/100              | 060             |             | 152/100             |
| 021             | 75          | 53/100              | 061             |             | 155/100             |
| 022             | 74          | 57/100              | 062             |             | 157/100             |
| 023             |             | 58/100              | 063             | 52          | 160/100             |
| 024             | 73          | 61/100              | 064             |             | 163/100             |
| 025             | 72          | 64/100              | 065             |             | 165/100             |
| 026             | 71          | 66/100              | 066             |             | 168/100             |
| 027             |             | 69/100              | 067             | 51          | 170/100             |
| 028             | 70          | 71/100              | 068             |             | 173/100             |
| 029             | 69          | 74/100              | 069             |             | 175/100             |
| 030             |             | 76/100              | 070             | 50          | 178/100             |
| 031             | 68          | 79/100              | 071             |             | 180/100             |
| 032             | 67          | 81/100              | 072             |             | 183/100             |
| 033             | 66          | 84/100              | 073             | 49          | 185/100             |
| 034             |             | 86/100              | 074             |             | 188/100             |
| 035             | 65          | 89/100              | 075             |             | 191/100             |
| 036             | 64          | 91/100              | 076             | 48          | 193/100             |
| 037             | 63          | 94/100              | 077             |             | 196/100             |
| 038             | 62          | 97/100              | 078             | 47          | 198/100             |
| 039             | 61          | 99/100              | 079             |             | 200/100             |
| 040             | 60          | 102/100             | 080             |             | 203/100             |
| 041             | 59          | 104/100             | 081             | 46          | 205/100             |
| 042             | 58          | 107/100             | 082             | 45          | 208/100             |
| 043             | 57          | 109/100             | 086             | 44          | 218/100             |
| 044             |             | 112/100             | 089             | 43          | 226/100             |
| 045             |             | 114/100             | 093             | 42          | 237/100             |
| 046             | 56          | 117/100             | 096             | 41          | 244/100             |
| 047             |             | 119/100             | 098             | 40          | 249/100             |
| 048             |             | 122/100             | 099             | 39          | 253/100             |
| 049             |             | 124/100             | 101             | 38          | 258/100             |
| 050             |             | 127/100             | 106             | 36          | 270/100             |
| 051             |             | 130/100             | 113             | 33          | 287/100             |
| 052             | 55          | 132/100             | 116             | 32          | 295/100             |
| 053             |             | 135/100             | 128             | 30          | 326/100             |
| 054             |             | 137/100             | 140             | 28          | 357/100             |
| 055             | 54          | 140/100             | 150             | 25          | 380/100             |

**TABLEAU DE CORRESPONDANCE**  
 des pouces et fractions de pouce en millimètres et dixièmes de millimètre  
 (pour diffuseurs)

| Pouces | Millimètres | Pouces  | Millimètres | Pouces   | Millimètres |
|--------|-------------|---------|-------------|----------|-------------|
| 5/8    | 15,9        | 29/32   | 23          | 1" 3/16  | 30,2        |
| 21/32  | 16,7        | 15/16   | 23,8        | 1" 7/32  | 31          |
| 11/16  | 17,4        | 31/32   | 24,6        | 1" 1/4   | 31,7        |
| 23/32  | 18          | 1       | 25,4        | 1" 9/32  | EX 32 32,5  |
| 3/4    | 19          | 1" 1/32 | EX 32 26,2  | 1" 5/16  | 33,4        |
| 25/32  | EX 12 20    | 1" 1/16 | EX 22 27    | 1" 1/132 | 34,1 EX 42  |
| 13/16  |             | 1" 3/32 |             | 1" 3/8   | 35          |
| 27/32  | 20,6        | 1" 1/8  | 27,8        | 1" 7/16  | 36,6        |
| 7/8    | 21,4        | 1" 5/32 | 28,6        |          | 38,5        |
|        | 22,2        |         | 29,4        |          |             |

### Type T à starter (vertical)



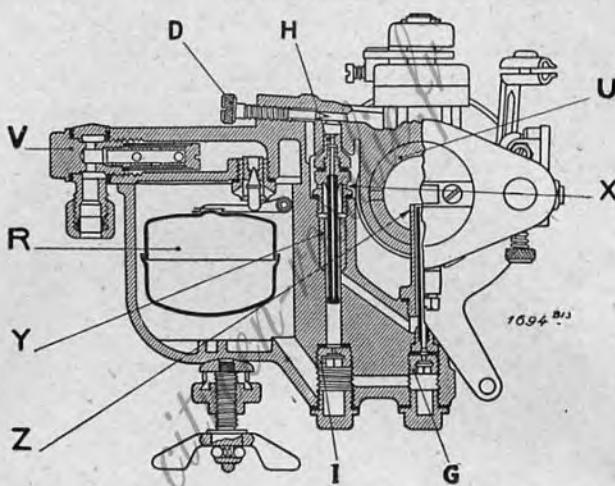
#### LÉGENDE

- B** Canal du starter.
- D** Vis de réglage d'air de ralenti.
- E** Raccord orientable d'arrivée d'essence.
- F** Gicleur de starter.
- G** Jet.
- H** Gicleur de ralenti.

- I** Compensateur.
- K** Pointeau.
- L** Support de ralenti.
- P** Plateau de starter.
- Q** Trou d'air de starter.
- R** Flotteur.

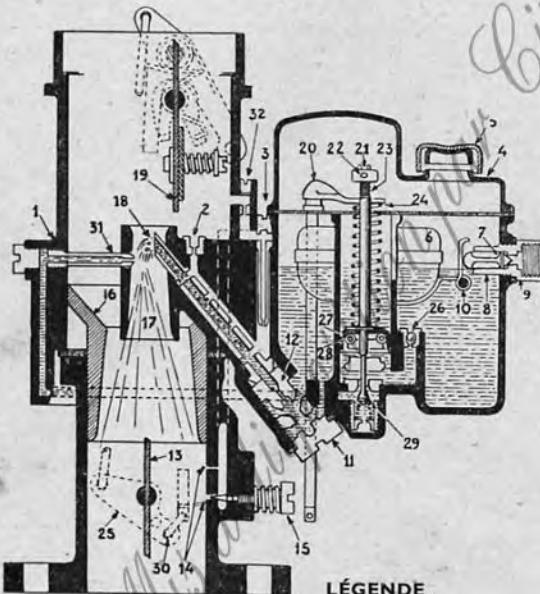
### Type TH à starter (horizontal)

Le Type THG est identique mais avec la cuve disposée de l'autre côté par rapport au corps.



- S** Axe de flotteur.
- T** Pipette de starter.
- U** Diffuseur.
- V** Axe de raccord d'arrivée d'essence.
- X** Trous de ventilation.
- Y** Capacité.
- Z** Coiffe de compensateur.

### Type EX (inversé)

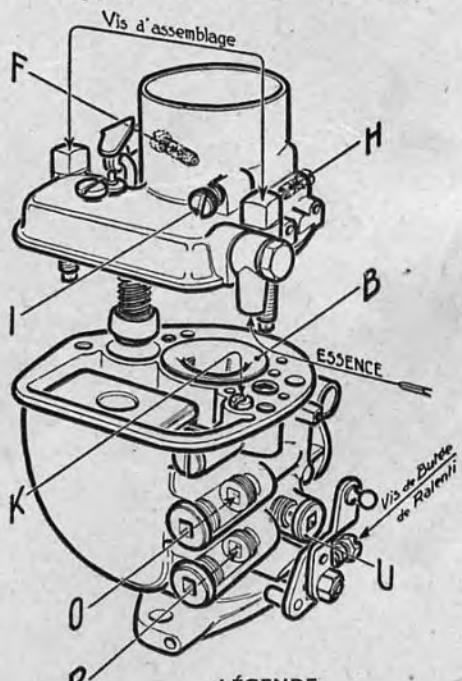


#### LÉGENDE

- 2** Gicleur d'air émulsion principale.
- 3** Gicleur de ralenti.
- 12** Jet principal.
- 16** Diffuseur.
- 18** Pulvériseur.
- 26** Clapet d'aspiration de pompe.

- 29** Clapet de refoulement de pompe et d'enrichissement.
- 31** Gicleur de pompe.
- 32** Gicleur d'air d'émission de ralenti.

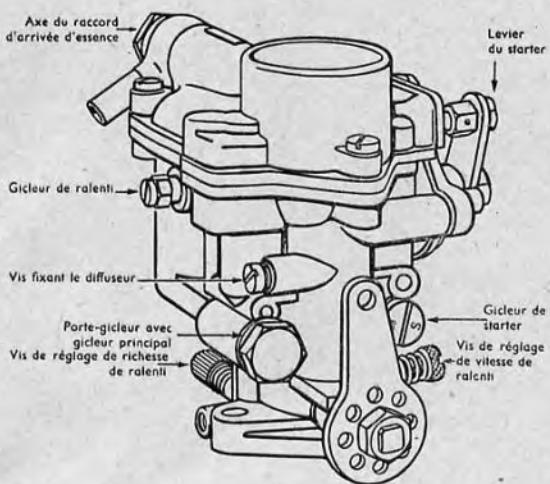
### Types IBM - IMF (inversé)



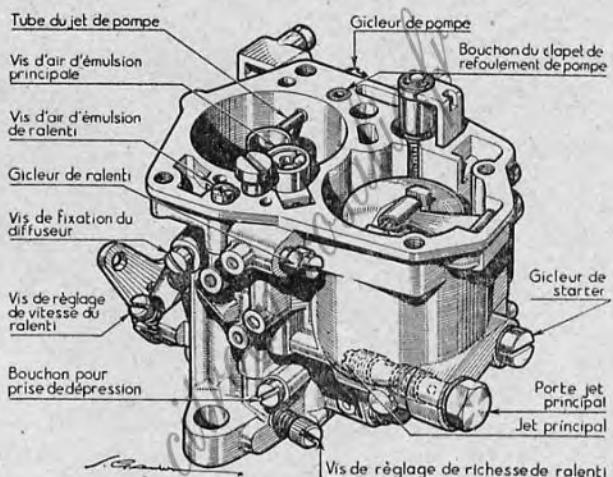
#### LÉGENDE

- B** Diffuseur.
- P** Jet principal.
- O** Compensateur.
- K** Gicleur de ralenti.
- U** Gicleur de starter.
- F** Gicleur de pompe.
- H** Gicleur de double alimentation.
- I** Vis de réglage d'air.

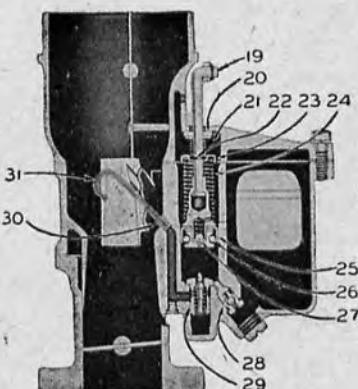
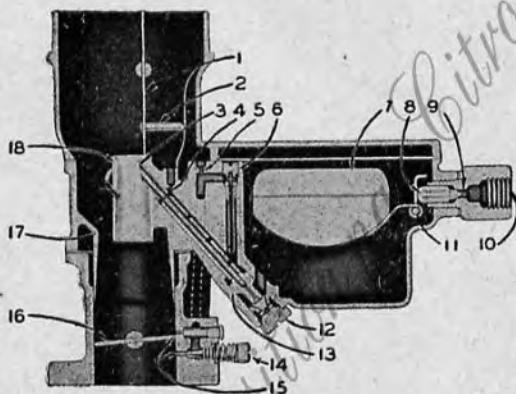
## 24 IN



## 32 IN



## Type EE (inversé)



## LÉGENDE

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 Volet de départ.                    | 11 Axe de flotteur.                         |
| 2 Clapet de volet.                    | 12 Bouchon de pulvérisateur.                |
| 3 Pulvérisateur.                      | 13 Jet principal.                           |
| 4 Gicleur d'air d'émulsion principal. | 14 Vis de réglage de ralenti.               |
| 5 Gicleur d'air d'émulsion ralenti.   | 15 Trous de progression de ralenti.         |
| 6 Gicleur de ralenti.                 | 16 Papillon d'accélération.                 |
| 7 Floiteur.                           | 17 Diffuseur.                               |
| 8 Pointeau d'arrivée d'essence.       | 18 Cône de diffusion.                       |
| 9 Siège de pointeau.                  | 19 Tige de pompe.                           |
| 10 Arrivée d'essence.                 | 20 Feutre d'étanchéité de pompe.            |
|                                       | 21 Ressort de maintien du feutre.           |
|                                       | 22 Rondelle d'arrêt de coupelle de ressort. |
|                                       | 23 Rondelle de maintien du feutre.          |
|                                       | 24 Ressort de pompe.                        |
|                                       | 25 Piston de pompe.                         |
|                                       | 26 Ressort d'expansion du cuir.             |
|                                       | 27 Clapet de fuite du piston.               |
|                                       | 28 Clapet d'aspiration pompe.               |
|                                       | 29 Clapet de refoulement.                   |
|                                       | 30 Bague de tube de décharge.               |
|                                       | 31 Tube de décharge de pompe.               |

Premières pages : tableau des abréviations, tableau de concordances des unités employées, note sur les ressorts de pompe **STROMBERG**.  
Colonne 5 : caractères maigres : **ZENITH** ; caractères gras : **STROMBERG**.

| 1                      | 2 | 3                   | 4            | 5         | 6    | 7         | 8       | 9                             | 10           | 11           | 12          | 13            | 14            | 15            | 16          | 17           |
|------------------------|---|---------------------|--------------|-----------|------|-----------|---------|-------------------------------|--------------|--------------|-------------|---------------|---------------|---------------|-------------|--------------|
| MARQUE                 |   | NOMBRE de cylindres | NUMÉRO de    | ZÉNITH    | Dif. | Jet       | Comp.   | Coule <sup>r</sup> compenseur | Ventil-ation | Ral.         | Capa        | Gicleur pompe | Gicleur écono | Gicleur D. A. | Siege point |              |
| Puissance — Type Année |   | Alésage Course      | l'équipement | STROMBERG | Diff | Jet princ | Jet aux | Pulvérisateur                 | Air emuls.   | Gicleur ral. | Air de ral. | Gicleur pompe | Ressort pompe | Coupe pompe   | Siege point | OBSERVATIONS |

## 10 — VOITURES ET CAMIONS

AMILCAR

|    |                  |            |           |        |      |     |     |     |    |    |     |     |        |             |
|----|------------------|------------|-----------|--------|------|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|--------|-------------|
| 5  | 5                | 4-58 x 80  | 1.543     | 26 TH  | 17   | 55  | 95  |     |    | 45 | 5   |     |        | 2,5         |
| 5  | C 3              | 4-58 x 80  | 1.543 bis | 26 TG  | 18   | 65  | 90  |     |    | 50 | 5   |     |        | 2,5         |
| 7  | B 38 tract.avant | 4-63 x 95  | périmé    | 30 IMF | 21   | 75  | 95  | 300 | 55 | 40 |     | 150 |        | Origine     |
| 7  | M 2-M 3          | 4-60 x 110 | périmé    | 26THG  | 18   | 60  | 100 |     | 50 | 5  |     |     | 2,5    |             |
| 9  | M 4              | 4-72 x 100 | 1.599     | 30 T   | 20   | 80  | 110 |     | 55 | 5  |     |     | 2      |             |
| 12 | N 7 Pégase       | 4-80 x 107 | 150       | EX 22  | 27,8 | 058 |     | 2,7 | 90 | 70 | 190 | 55  | 61.392 | petite 2,36 |

ARIES

9 | C B 4 H 2 4-69 x 100 220 EX 22 25,4 049 2,5 70 65 emul. 80 45 61.392 petite 1,75 Rempl. 36 IB  
 18 | R 6-R 66 camion 4-90 x 150 1.099 36 TH 19 70 125 65 7 3 Mot. Aster  
 1.099 bis 36 TH 19 70 125 65 7 3 Mot. Ballot

AUBURN

|                |              |             |       |              |      |     |     |     |    |    |     |     |        |     |         |
|----------------|--------------|-------------|-------|--------------|------|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|--------|-----|---------|
| <b>1932</b>    | 8-105        | 8-76 x 120  | 5.002 | <b>EX 32</b> | 30,2 | 060 |     | 3,6 | 70 | 70 | 180 | 70  |        | 2,9 | Origine |
| 1933           | 12-165       | 12-80 x 108 | 5.003 | <b>EX 22</b> | 27,8 | 055 | 150 | 3,6 | 70 | 85 | 140 | 70  |        | 2,9 | Origine |
| 1934           | 850 x        | 8-77 x 120  | 5.004 | <b>EX 32</b> | 30,2 | 057 |     | 3,6 | 70 | 70 | 180 | 80  |        | 2,9 | Origine |
| <b>1934/35</b> | 850 X-850 Y  |             |       |              |      |     |     |     |    |    |     |     |        |     |         |
|                | 851-852      | 8-77 x 120  | 5.005 | <b>EE I</b>  | 27,8 | 050 | 100 | 2,7 | 90 | 70 | 235 | 100 |        | 2,9 | Origine |
| <b>1935/36</b> | Supercharged |             |       |              |      |     |     |     |    |    |     |     |        |     |         |
|                | 851-852      | 8-77 x 120  | 5.006 | <b>EX 32</b> | 34,9 | 082 |     | 3,6 | 70 | 80 | 115 | 85  | 13.578 | 2,9 | Origine |
| <b>1935/36</b> | 653-654      | 6-77 x 120  | 5.007 | <b>EX 22</b> | 27,8 | 057 |     | 2,9 | 70 | 80 | 140 | 70  | 13.578 | 2,9 |         |

AUSTIN

|    |         |            |        |        |    |    |     |  |    |   |     |         |
|----|---------|------------|--------|--------|----|----|-----|--|----|---|-----|---------|
| 7  | 1923/35 | 4-56 x 76  | périme | 24 U   | 14 | 52 | 85  |  | 50 |   | 2   | Origine |
|    |         |            | périmé | 26 U-T | 15 | 65 | 80  |  | 50 |   | 2   | Origine |
|    |         |            | périmé | 26 VA  | 17 | 57 | 50  |  | 60 | 2 | 1,5 | Origine |
| 7  | Sport   | 4-56 x 76  | 5.009  | 30 U-T | 18 | 65 | 105 |  | 55 | 5 | 2,5 |         |
| 10 | 1935    | 4-63,5x 89 | périme | 26 VA  | 19 | 72 | 55  |  | 60 | 2 | 1,5 | Origine |

BEDFORFD

|    |                |            |        |                        |           |            |     |  |     |     |    |     |    |  |      |           |
|----|----------------|------------|--------|------------------------|-----------|------------|-----|--|-----|-----|----|-----|----|--|------|-----------|
| 18 | WTH-WTL        | 6-84 x 95  | périmé | 34 VIM<br><b>EX 22</b> | 29<br>236 | 130<br>054 | .85 |  | 3,6 | 110 | 65 | 175 | 50 |  | 2    | Origine   |
| 20 | MS-ML-OS-OX-OY | 6-86 x 101 | périmé | 30VIG3<br><b>EX 22</b> | 27<br>236 | 102<br>054 | 90  |  | 3,6 | 110 | 65 | 175 | 70 |  | 2,36 | Rempl. 34 |

**BERLIET** (voitures légères)

|    |                |              |          |                  |      |     |     |           |        |          |        |                             |
|----|----------------|--------------|----------|------------------|------|-----|-----|-----------|--------|----------|--------|-----------------------------|
| 8  | VIL            | 4-65 x 112   | 1.624    | 26 T             | 17   | 65  | 100 |           | 50     | 5        |        | 2,5                         |
| 9  | VILC-943       | 4-68 x 112   | 5.010    | 30 T             | 18   | 65  | 110 | 150       | 50     | 5        |        | 2,5                         |
| 9  | VILB-944       |              | 5.011    | 30 T             | 19   | 65  | 105 | 250       | 55     | 6        |        | 2,5                         |
| 9  | VILS-944       |              |          |                  |      |     |     |           |        |          |        | Origine                     |
|    | VILX-944       | 4-68 x 112   | périmé   | 30 IM F          | 21   | 100 | 80  |           | 45     | 40       | sans   | 2                           |
|    | VIL 9-944      | cultivateurs | périmé   | 30 IBM           | 21   | 100 | 80  |           | 45     | 40       | sans   | 2                           |
|    | VIRL 9-944     |              |          | <b>EX 12</b>     | 23,8 | 046 |     | 2,5       | 90     | 85 émul. | 175    | 55                          |
|    | VIRP 9-944     |              | 185      | 30 TG            | 20   | 80  | 105 |           | 60     | 6        | petite | 1,75                        |
| 11 | VIHF - G       | 6-65 x 100   | 1.135    |                  |      |     |     |           |        |          |        | 2,5                         |
| 11 | VILDX-VIR      | 4-80 x 100   | 5.017    | 36 T             | 23   | 95  | 115 | 200       | 4x250  | 50       | 6      |                             |
|    | Dauphine 34/35 |              |          |                  |      |     |     |           |        |          |        | 2                           |
| 11 | VIRL II        |              | périmé   | <b>36 EH/ENG</b> | 26   | 90  | 90  |           | 55     | 45       |        | Origine                     |
|    | Dauphine 36    | 4-80 x 100   | 5.013    | 36 TH            | 24   | 100 | 140 |           | 65     |          |        | Orig. 1 <sup>re</sup> Série |
|    |                |              |          | <b>EX 22</b>     | 25,4 | 049 |     | 2,5 x 3,6 | 70     | 85 émul. | 175    | 45                          |
| 11 | VIRP II        |              |          |                  | 25,4 | 051 |     |           | 61.392 |          | petite | 1,75                        |
|    | VIRP 2-11      | 4-80 x 100   | 171 bis  | <b>EX 22</b>     | 22,2 | 044 |     | 2,5       | 70     | 85 émul. | 175    | 45                          |
| 11 | VIRF-11        | 4-80 x 100   | 171 ter  | <b>EX 22</b>     | 23   | 045 |     | 2,5       | 70     | 85 émul. | 175    | 55                          |
| 12 | VRCS           | 4-80 x 130   | 1.374    | 36 T             | 21   | 75  | 125 |           | 55     | 7        |        | Origine                     |
|    |                |              | 1.374bis | 30 T             | 18   | 65  | 110 |           | 65     | 6        |        | Origine                     |
| 14 | VIRP 14        |              |          | <b>EX 22</b>     | 26,2 | 053 |     | 2,9       | 70     | 65       | 175    | 45                          |
|    | Dauphine 14    | 4-80 x 120   | 5.014    |                  |      |     |     |           |        |          |        | Origine                     |
| 15 | VRD 15-1.243   | 4-80 x 130   | 5.015    | 36 T             | 22   | 80  | 125 | 300       | 60     | 7        |        | Origine                     |

Premières pages : tableau des abréviations, tableau de concordances des unités employées, note sur les ressorts de pompe **STROMBERG**.  
 Colonne 5 : caractères maigres **ZENITH** ; caractères gras : **STROMBERG**.

Colonnes 6 à 16 : appellations des pièces de réglages : 1<sup>re</sup> ligne : **ZENITH** ; 2<sup>e</sup> ligne : **STROMBERG**.

| 1                             | 2              | 3                   | 4                      | 5          | 6        | 7              | 8          | 9                   | 10          | 11            | 12            | 13            | 14             | 15            | 16          | 17           |
|-------------------------------|----------------|---------------------|------------------------|------------|----------|----------------|------------|---------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|-------------|--------------|
| MARQUE                        |                | NOMBRE de cylindres | NUMÉRO de l'équipement | ZÉNITH     | Diff.    | Jet            | Cmp        | Coiffe compensateur | Ventilation | Ral.          | Capa          | Gicleur pompe | Gicleur écono. | Gicleur D. A. | Siège point | OBSERVATIONS |
| Puissance — Type Année        | Alésage Course | STROMBERG           | Diff.                  | Jet princ. | Jet aux. | Palierisseur   | Air émula. | Gicleur ral.        | Air de ral. | Gicleur pompe | Ressort pompe | Course pompe  | Siège point    |               |             |              |
| <b>BERLIET</b> (Poids lourds) |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 9 VIM - VIP- 1932             | 4-65 x 112     | 1.624               | 26 U-T                 | 17         | 65       | 95             |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | 2,5          |
| 9 VIL - VIP - 1933            | 4-68 x 112     | 5.010               | 30 T                   | 18         | 65       | 110            | 150        |                     |             | 50            | 5             |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 9 VIL-VIP à culbut.           | 4-68 x 112     | 185                 | <b>EX 12</b>           | 25,4       | 049      |                | 2,5        |                     | 70          | 65            | 175           | 45            | 61.392         |               | 1,75        | Recom.       |
| 11 VSL - VIP 11               | 4-80 x 100     | 5.016               | 30 T                   | 21         | 85       | 125            |            |                     |             | 55            |               |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 11 VILG 11                    | 4-80 x 100     | 5.017 bis           | 30 T                   | 23         | 100      | 110            |            | 4x250               | 50          | 6             |               |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 11 VILF 11                    |                |                     |                        | 19         | 85       | 90             |            | 4x250               | 50          | 6             |               |               |                |               | 2,5         | Econo.       |
| 12 VRCS                       | 4-80 x 130     | 1.374               | 36 T                   | 21         | 75       | 125            |            |                     |             | 55            | 7             |               |                |               | 2           | Origine      |
| 12 VHA-VHB-VHC                | 4-80 x 130     | 1.374 bis           | 30 T                   | 18         | 65       | 110            |            |                     |             | 65            | 6             |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 12 VSA 12 - VSB 12            | 4-80 x 130     | 1.430               | 30 TH                  | 19         | 70       | 110            |            |                     |             | 65            |               |               |                |               | 2,5         |              |
| 14 VSD 12                     | 4-80 x 120     | 1.430               | 30 TG                  | 18         | 65       | <b>105/110</b> |            |                     |             | 65            | 6             |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 14 VSE-VSF-VSFR2              | 4-80 x 120     | 5.018               | 36 T                   | 20         | 85       | 115            | 175        | 4x250               |             | 55            |               |               |                |               | 2           | Origine      |
| 14 VIP 14-VIPC 14             | 4-80 x 120     | 5.019               | 36 T                   | 22         | 100      | 105            | 175        | 4x250               |             | 55            |               |               |                |               | 2           | Origine      |
| 16 VSL 14                     |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 16 VHAM                       | 4- x           | 5.020               | 36 TH                  | 21         | 80       | 120            |            |                     |             | 60            | 5             |               |                |               | 3           |              |
| 16 VLB - VMB                  | 4-90 x 130     | 1.369               | 30 TH                  | 19         | 75       | 120            |            |                     |             | 55            |               |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 16 VSA 16-VSB 16              | 4-90 x 130     | 1.430               | 30 TG                  | 20         | 70       | <b>120/125</b> |            |                     |             | 50            | 6             |               |                |               | 2,5         |              |
| 16 VMP - TVS                  |                | 1.430 bis           | 30 TH                  | 19         | 75       | 120            |            |                     |             | 65            |               |               |                |               | 2,5         |              |
| 16 VSAO - VSBO                | 4-90 x 130     | 5.021               | 36 T                   | 21         | 75       | 120            |            |                     |             | 60            | 7             |               |                |               | 3           | Origine      |
| 16 VDA 16-VDB 16              | 4-90 x 130     | 5.022               | 36 T                   | 22         | 80       | 130            |            |                     |             | 55            | 7             |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 16 PSB                        |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 16 VDC 16                     | 4-90 x 130     | 5.019               | 36 T                   | 22         | 100      | 105            | 175        | 4x250               |             | 55            | 6             |               |                |               | 2           | Origine      |
| 16 VDAC - VDBC                |                | 5.019 bis           | 36 T                   | 24         | 105      | 120            | 175        | 4x250               |             | 55            | 6             |               |                |               | 3           | Armée        |
| 17 VDBC 17                    | 4-100 x 140    | 5.021 bis           | 36 T                   | 24         | 95       | 135            | 300        | 4x250               |             | 55            | 7             |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 18 VDAE 18                    | 4-100 x 130    | 5.022 bis           | 36 T                   | 22         | 100      | 110            | 175        | 4x250               |             | 55            |               |               |                |               | 3           | Origine      |
| 19 VRD 19                     | 4-90 x 130     | 5.023               | 36 T                   | 24         | 95       | 130            | 300        | 4x250               |             | 60            | 7             |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 19 TVR                        | 4-95 x 140     | 5.024               | <b>EX 22</b>           | 25,4       | 050      |                | 2,9        |                     | 70          | 65            | 175           | 50            | 61.392         |               | 2,36        | Origine      |
| 20 CBA - CBA 2                | 4-110 x 140    |                     | mot. Z                 |            |          |                |            |                     |             | 80            | 7             |               |                |               | 3           | Normal       |
| 20 CBA 9                      |                |                     | Régul. à l'av.         |            |          |                |            |                     |             | 80            | 7             |               |                |               | 3           | Econo.       |
| 20 CBAB-CBAC-CBO              | 4-110 x 140    |                     | mot. MLB               |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 20 CBOV-GDHM                  |                |                     | Régulateur             |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | Normal       |
| 20 GCF-GCM-GPC                |                |                     | à l'arrière            |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | Econo.       |
| 20 GSD-GSE-GVH                |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 20 GDHV                       | 4-110 x 140    | 5.038               | 36 T                   | 25         | 105      | 125            |            |                     |             | 80            | 7             |               |                |               | 3           |              |
| 20 VKRM                       | 4-110 x 140    | 5.026               | 36 T                   | 23         | 80       | 120            |            |                     |             | 60            | 7             |               |                |               | 3           |              |
| 20 PB 5                       | 4-110 x 140    | 5.027               | <b>EX 32</b>           | 27,8       | 060      |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | 2,36         |
| 20 GVL - 1932                 | 4-110 x 140    | 180                 | <b>EX 32</b>           | 28,6       | 064      |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | 2,36         |
| 20 GDLH - GKR                 | 4-110 x 140    | 5.025               | <b>EX 22</b>           | 25,4       | 050      |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | 2,36         |
| 22 GDHV-GK2 GKR22             |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             | Rempl. 36 IB |
| 22 PB 15-PC-PC 6              |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 22 PC 22-PCB-PCD              |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 22 GL 22 - PCH                |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 22 VDC - GDR 22               | 4-110 x 155    | 5.028               | <b>EX 32</b>           | 27         | 055      |                |            | 2,9                 | 110         | 70            | 170           | 60            | 61.392         |               | 2,36        | Rempl. 42 IB |
| 23 GSF 6 - PB 16              | 6-95 x 140     | 5.031               | 42 T                   | 23         | 105      | 115            | 200        | 2x350               | 60          | 9             |               |               |                |               | 2           | Origine      |
| 25 GDHMB-PB 16                | 6-100 x 140    | 5.032               | 42 U-T                 | 24         | 100      | 130            |            | 2x300               | 60          | 9             |               |               |                |               |             |              |
| 25 GDRA                       | 4-110 x 150    | 5.033               | <b>EX 32</b>           | 28,6       | 064      |                |            | 3,6                 | 110         | 70            | 170           | 80            | 13.232 p       |               | 2,36        |              |
| 25 GDR                        | 4-110 x 155    | 5.034               | 42 T                   | 25         | 110      | 115            | 250        | 4x300               | 60          | 9             |               |               |                |               | 2,5         |              |
| 28 GDRA 28                    | 4-120 x 160    | 5.035               | 42 T                   | 28         | 125      | 135            | 250        | 4x300               | 60          | 9             |               |               |                |               | 3           | Origine      |
| 28 GDHMB                      |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               | 2,5         | Origine      |
| 28 GDHE - CPCD                | 4-120 x 160    | 5.036               | <b>EX 32</b>           | 27         | 055      |                |            | 2,9                 | 110         | 70            | 170           | 60            | 61.392         |               | 2,36        |              |
| 30 GSF 8                      | 6-110 x 140    | 5.037               | 42 T                   | 30         | 115      | 160            |            |                     | 60          | 6             |               |               |                |               | 3           |              |
| 30 GDLS 30                    | 6-110 x 150    | 0.784               | 42 T                   | 28         | 120      | 150            | 300        | 4x300               | 60          |               |               |               |                |               | 3           | Origine      |
| <b>BERNARD</b>                |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               |             |              |
| 13 D                          | 4-80 x 130     | 1.610               | 36THG                  | 21         | 85       | 120            |            |                     |             | 60            | 6             |               |                |               | 3           |              |
| 13 G                          | 4-90 x 130     | 1.665               | 36 TH                  | 23         | 95       | 130            |            |                     |             | 60            | 6             |               |                |               | 3           |              |
| 14 A 4 - AR 4                 | 4-95 x 127     | 1.511               | 36 TH                  | 24         | 85       | 125            |            |                     |             | 60            | 7             |               |                |               | 3           |              |
| 16 A 6                        | 6-82 x 115     | 1.449               | 42 T                   | 26         | 95       | 160            |            |                     |             | 60            | 11            |               |                |               | 3           |              |
| 16 AN 6 - 46                  | 6-82/85 x 115  | 229                 | <b>EX 22</b>           | 26,2       | 056      |                |            | 2,5                 | 90          | 65            | 170           | 60            | 61.392         |               | 3           |              |
| 19 D6SC - D6SL                |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               | 2,36        | Rempl. 36 IB |
| 19 E6D - E6S                  | 6-95 x 115     | 1.448               | 42 TG                  | 27         | 110      | 145            |            |                     |             | 70            | 11            |               |                |               | 3           |              |
| 22 G6D - G6S                  |                |                     |                        |            |          |                |            |                     |             |               |               |               |                |               | 3           |              |
| 22 B 6                        | 6-98 x 127     | 1.363               | 42 T                   | 27         | 100      | 145            |            |                     |             | 70            | 11            |               |                |               | 3           |              |
| 26 H 8                        | 8-95 x 120     | 307                 | 42 T                   | 30         | 125      | 165            |            |                     |             | 65            | 12            |               |                |               | 3           |              |

Premières pages . tableau des abréviations, tableau de concordances des unités employées, note sur les ressorts de pompe **STROMBERG**.

Colonne 5 : caractères maigres **ZENITH** ; caractères gras : **STROMBERG**.

Colonnes 6 à 16 : appellations des pièces de réglages : 1<sup>re</sup> ligne : **ZENITH** ; 2<sup>e</sup> ligne : **STROMBERG**.

| 1                      | 2 | 3                   | 4                      | 5         | 6     | 7         | 8       | 9                    | 10          | 11          | 12          | 13            | 14             | 15            | 16          | 17           |
|------------------------|---|---------------------|------------------------|-----------|-------|-----------|---------|----------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|----------------|---------------|-------------|--------------|
| MARQUE                 |   | NOMBRE de cylindres | NUMÉRO de l'équipement | ZÉNITH    | Diff. | Jet       | Comp    | Gicleur compensateur | Ventilation | Ral.        | Capa.       | Gicleur pompe | Cicleur écono. | Gicleur D. A. | Siège point |              |
| Puissance — Type Année |   | Alésage Course      | STROMBERG              | STROMBERG | Diff. | Jet princ | Jet aux | Palvériseur          | Air émuls.  | Gicleur rot | Air de ral. | Gicleur pompe | Ressort pompe  | Coussin pompe | Siège point | OBSERVATIONS |

### CHENARD & WALCKER (suite)

|    |                  |              |        |              |      |     |     |      |     |    |     |    |        |        |      |               |
|----|------------------|--------------|--------|--------------|------|-----|-----|------|-----|----|-----|----|--------|--------|------|---------------|
| 20 | U 12 A           | 8-79,4 x 90  | 5.068  | <b>EX 32</b> | 28,6 | 056 |     | 3,6  | 115 | 80 | 170 | 70 | 61.392 | petite | 2,36 | Rempl. 42 IB  |
| 20 | U 14 BC          | 8-79,4 x 90  | 5.069  | <b>EX 32</b> | 28,6 | 056 |     | 3,6  | 115 | 80 | 170 | 70 | 61.392 | petite | 2,36 | Rempl. 36 DIB |
| 20 | X 2 TD           | 4-105 x 140  | périmé | 42 TH        | 27   | 100 | 150 |      |     | 70 | 11  |    |        |        |      | 3             |
| 24 | X 4 C            | 4-120 x 140  | périmé | 42 TH        | 30   | 105 | 175 |      |     | 70 | 8   |    |        |        |      | 3             |
| 9  | Y 9              | 4-69 x 100   | 1.551  | 26 TH        | 19   | 70  | 105 |      |     | 55 | 5   |    |        |        |      | 2,5           |
| 9  | Y 9 C Aiglon 8   | 4-68,5 X 100 | 1.632  | 26 TG        | 20   | 70  | 125 |      |     | 50 | 5   |    |        |        |      | 2,5           |
| 9  | Y 10 B Aiglon 10 | 4-72 x 100   | 1.558  | 30 TG        | 20   | 70  | 125 |      |     | 50 | 5   |    |        |        |      | 2,5           |
| 9  | Y 10 D Aiglon 10 | 4-72 x 100   | périmé | 30 IMF       | 20   | 75  | 100 |      | 250 | 50 | 40  | 40 | 61.392 | 270    | 2    | Normal Econo. |
|    |                  |              | 5.071  | <b>EX 12</b> | 21,4 | 040 |     | 2,5L | 80  | 65 | 120 | 40 |        |        |      | 1,75          |

### CHEVROLET

|         |                            |               |        |              |      |          |     |           |     |    |     |    |        |        |  |      |
|---------|----------------------------|---------------|--------|--------------|------|----------|-----|-----------|-----|----|-----|----|--------|--------|--|------|
| 18      | AC - AD - AL               | 6-81 x 95     | 1.107  | 36 T         | 23   | 80       | 125 |           |     | 55 | 5   |    |        |        |  | 2    |
| 18      | LQ-LR-LS-LT                | 6-81 x 95     | 1.634  | 30 T         | 19   | 70       | 120 |           |     | 55 | 5   |    |        |        |  | 2    |
| 18      | DA - DC                    |               |        |              |      |          |     |           |     |    |     |    |        |        |  |      |
|         | HN - HO                    |               |        |              |      |          |     |           |     |    |     |    |        |        |  |      |
| 19      | FC - Standard 36           |               |        |              |      |          |     |           |     |    |     |    |        |        |  |      |
|         | FA - Master 36             | 6-81 x 95/101 | 5.072  | <b>EX 22</b> | 27,8 | 064/067  |     | 2,7 x 3,6 | 70  | 70 | 180 | 55 | 13.578 |        |  | 2,36 |
|         | HP - HQ - HR               |               |        |              |      |          |     |           |     |    |     |    |        |        |  |      |
| 1932/42 | Tous modèles touristes     |               |        |              |      |          |     |           |     |    |     |    |        |        |  |      |
| 1945    | Canadien cab. 1,2 avancées | 6-x           | 5.073  | <b>BXOV2</b> | 29,4 | 068/065  |     | 2,7 x 3,6 | 70  | 70 | 130 | 70 | 13.578 |        |  | 2,36 |
| 1939/40 | COE Camion                 | 6-89 x 95     | 5.238  | <b>EX 22</b> | 25,4 | 059      |     | 2,5       | 110 | 75 | 220 | 80 | 61.392 | grande |  | 2,36 |
| 1948    | Fleetmaster                | 6-89 x 95     | 10.790 | <b>SF 2</b>  | 27   | Réglable | 85  | 2,9       | 100 | 80 |     |    |        |        |  | 2,9  |
|         |                            |               |        | <b>EX 22</b> | 27,8 | 050      |     | 2,7       | 70  | 70 | 180 | 70 | 61.392 |        |  | 2,36 |

### CHRYSLER

|         |                         |            |        |               |      |     |       |           |    |    |     |     |        |  |  |         |
|---------|-------------------------|------------|--------|---------------|------|-----|-------|-----------|----|----|-----|-----|--------|--|--|---------|
| 27      | 70 - 30 - 77 - 30       | 6-86 x 127 | 221    | <b>EX 32</b>  | 30,2 | 057 |       | 3,6       | 70 | 70 | 140 | 70  |        |  |  | 2,36    |
| 1930    | CL                      | 8-89 x 127 | périmé | <b>EE 3</b>   | 30   | 061 | 152   | 2,7L      | 90 | 70 | 195 | 85  |        |  |  |         |
|         | Star impérial 8         |            |        |               |      |     |       |           |    |    |     |     |        |  |  |         |
| 1933    | CO - CT                 | 6,82 x 104 | 5.075  | <b>EX 32</b>  | 30,2 | 057 |       | 3,6       | 70 | 70 | 140 | 70  |        |  |  | 2,36    |
| 1933    | CQ                      | 6 x        | 5.076  | <b>EX 32</b>  | 33,4 | 065 |       | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 80  |        |  |  | 2,6     |
| 1934    | CU - CV                 | 8-82 x 114 | 5.137  | <b>EE 22</b>  | 27,8 | 053 | 150   | 3,6 x 2,7 | 90 | 65 | 205 | 65  |        |  |  | 2,9     |
| 1934    | CW                      | 8-82 x 124 | périmé | <b>EE 3</b>   | 30,2 | 058 | 060   | 3,2       | 70 | 70 | 235 | 70  |        |  |  | 2,9     |
| 1935    | CI - C9                 | 6-82 x 104 | 5.079  | <b>EX 32</b>  | 33,4 | 065 |       | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 90  |        |  |  | 2,6     |
| 1935    | C2 - C3                 | 8-82 x 124 | 5.137  | <b>EE 22</b>  | 27,8 | 053 | 110   | 3,6 x 2,7 | 90 | 65 | 205 | 65  |        |  |  | 2,9     |
| 1936    | C9 Export - C 10 - C 17 | 8-82 x 124 | 5.080  | <b>EX 32</b>  | 30,2 | 060 |       | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 90  |        |  |  | 2,6     |
| 1937    | C 17                    | 6-82 x 104 | 5.081  | <b>EX 32</b>  | 33,4 | 067 |       | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 90  |        |  |  | 2,6     |
| 1936    | CZ - C8                 | 6-82 x 124 | 5.082  | <b>EXV 3</b>  | 30,2 | 060 | 140   | 3,6       | 90 | 70 | 140 | 90  |        |  |  | 2,6     |
| 1936    | C8 Export               | 8-82 x 104 | 5.140  | <b>EE 22</b>  | 26,2 | 050 | 105   | 3,6 x 2,7 | 90 | 65 | 235 | 65  |        |  |  | 2,6     |
| 1938/37 | C 14                    | 8-82 x 104 | 5.083  | <b>EX 32</b>  | 29,4 | 058 |       | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 90  |        |  |  | 2,6     |
| 1936    | C 9                     | 6-82 x 104 | 5.084  | <b>EXV 3</b>  | 33,4 | 065 | 140   | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 90  |        |  |  | 2,9     |
| 1938/37 | C 11                    | 8-82 x 104 | 5.137  | <b>EE 22</b>  | 27,8 | 051 | 150   | 3,6 x 2,7 | 90 | 65 | 205 | 65  |        |  |  | 2,9     |
|         |                         |            | 5.085  | <b>EX 32</b>  | 30,2 | 060 |       | 3,6       | 70 | 70 | 115 | 90  |        |  |  | 2,9     |
|         |                         |            | 5.086  | <b>AAOV 1</b> | 26,2 | 047 | 115   | 2,7       | 70 | 70 | 250 | 100 |        |  |  | 2,6     |
| 1937    | C 15                    | 8-82 x 124 | 5.087  | <b>AAOV 1</b> | 28,6 | 049 | 140   | 2,7       | 70 | 70 | 220 | 100 |        |  |  | 2,6     |
| 1938    | C 19                    | 8-82 x 114 | 5.088  | <b>AAV 2</b>  | 26,1 | 047 | 115   | 2,7       | 70 | 70 | 250 | 100 |        |  |  | 2,6     |
| 1938    | C 20 - C 23             | 8-82 x 124 | 5.089  | <b>AAV 2</b>  | 27,8 | 056 |       | 3,2       | 90 | 65 | 175 | 65  | 61.392 |  |  | 2,36    |
| 1939    | C 22                    | 8-x        | 5.090  | <b>BXV3</b>   | 29,4 | 060 |       | 2,7       | 70 | 70 | 235 | 100 |        |  |  | 2,6     |
| 1940    | C 24-C 26-C 27          | 8-82 x 124 | 5.089  | <b>AAV 2</b>  | 28,6 | 049 | 140   | 2,7       | 70 | 70 | 235 | 100 |        |  |  | 2,6     |
| 1941    | C 30 - C 31             | 8-82 x 114 |        |               |      |     |       |           |    |    |     |     |        |  |  | Origine |
| 1942    | C 36 - C 39             |            | 5.239  | <b>AAV2</b>   | 28,6 | 051 | 2x115 | 2,7       | 70 | 70 | 250 | 90  |        |  |  | 2,6     |
| 1946/47 | Newyorker Saratoga      | 8-82 x 114 |        | <b>AAVS2</b>  | 28,6 | 051 |       |           |    |    |     |     |        |  |  |         |

### CITROËN

|     |                  |              |            |              |      |     |     |      |       |    |     |    |        |        |        |        |
|-----|------------------|--------------|------------|--------------|------|-----|-----|------|-------|----|-----|----|--------|--------|--------|--------|
| 5   | C 3              | 4-55 x 90    | 1.067      | 26 TH        | 15   | 60  | 80  |      |       | 55 | 6   |    |        |        |        | 2,5    |
| 8   | 8 - 1933         | 4-68 x 100   | 1.509      | 30 TG        | 19   | 75  | 105 | 175  |       | 50 | 4   |    |        |        |        | 2,5    |
| 7/9 | 7A - 7B - 7C - 9 | 4-72/78 x 80 | 1.598      | 30 TH        | 19   | 90  | 90  | 320  | 2x100 | 65 | 4   |    |        |        |        | 2      |
|     | Traction avant   | 4-72 x 100   | 10.088 bis | <b>EX 22</b> | 23,8 | 046 |     | 2,5L | 65    | 65 | 150 | 40 | 61.392 | petite | 1,75   | Recom. |
| 9   | 7 U - MI         | 4-72 x 100   | 1.688      | 30 THG       | 19   | 70  | 115 |      |       | 4N | 180 | 50 | 140    | 45     | petite | 1,75   |
|     | 500 kgs          |              | 197        | <b>EX 22</b> | 23,8 | 046 |     | 2,5L | 65    | 65 | 150 | 40 | 61.392 | petite | 2      |        |

| N°<br>Equipement | MARQUE            | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES  |
|------------------|-------------------|-------------|---|
| 73               | RENAULT           | 15          | <b>EX 32 + 18.660 + 211.596</b>   |
| 113              | MATHIS            | 17          | <b>EX 32</b>  |
| 115              | RENAULT           | 11          | <b>EX 22 + 14.858 P</b>   |
| 124              | DELAGE            | 20          | <b>EX 32</b>  |
| 125              | DELAGE            | 20          | <b>EE 22 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>   |
| 128              | HOTCHKISS         | 17          | <b>EX 32 + pièces Hotchkiss</b>   |
| 128 bis          | HOTCHKISS         | 20          | <b>EX 32</b>  |
| 138              | RENAULT           | 14          | <b>EX 12 + 211.593</b>  |
| 139              | FORD              | 21          | <b>EX 12</b>  |
| 140              | FORD              | 21          | <b>EE 1 bride 3 trous</b>   |
| 141 bis          | HOTCHKISS         | 11          | <b>EE 1 bride 3 trous</b>   |
| 141 ter          | HOTCHKISS         | 13          | <b>EX 22</b>  |
| 147              | TALBOT            | 16          | <b>EX 22</b>  |
| 147 bis          | TALBOT            | 17          | <b>EX 32 + 61.211 + 27.978 + 2 vis 10 x 20</b>  |
| 150              | AMILCAR           | 12          |   |
|                  | DELAGE            | 12          | <b>EX 22/36.557 + 211.595 + 2 goujons de 10 x 40</b>  |
| 151              | DELAUNAY          | 13          | <b>EX 22 + 211.595</b>  |
| 154              | FORD              | 13          | <b>EE 7/8</b>   |
| 164              | TALBOT            | 10          |   |
| 164 bis          | TALBOT            | 14          | <b>EX 22 + 61.211 + 27.977 + 2 x 18.660 + 2 vis 10 x 20</b>   |
| 164 ter          | TALBOT            | 17          |   |
| 165              | LANCIA            | 7           | <b>EX 12 + 64.933 + 27.976 + 208.259 + 64.551</b>   |
| 168              | HOTCHKISS         | 20          | <b>2 x EX 32 + 2 x 27.978 + 4 vis de 10 x 20 + 1 accouplement complet des leviers de papillon.</b>    |
| 169              | PEUGEOT           | 8           | <b>EX 12</b>  |
| 171              | BERLIET           | 11          | <b>EX 22</b>  |
| 171 bis          | BERLIET           | 11          | <b>EX 22</b>  |
| 171 ter          | BERLIET           | 11          | <b>EX 22</b>  |
| 180              | BERLIET           | 20          | <b>EX 32</b>  |
| 184              | DELAGE            | 15          | <b>EX 32/36.557 + 211.596 + 65.082 + 2 goujons de 10 x 40.</b>  |
| 185              | BERLIET           | 9           | <b>EX 12</b>  |
| 186              | DELAHAYE          | 20          | <b>3 x EX 32 + 3 x 27.978</b>   |
| 187              | FIAT              | 11          | <b>EX 22 + 18.610/15.321 + 211.595 + 2 goujons de 10 x 45 avec écrous.</b>                            |
| 189              | PEUGEOT           | 12          | <b>EX 22</b>  |
| 190              | CHENARD & WALCKER | 10          | <b>EX 12 + 80.228</b>   |
| 193              | DELAGE            | 20          |   |
|                  | DELAHAYE          | 18/20       | <b>EX 32/36.557 + 211.596 + 65.082</b>  |
| 194              | SIMCA             | 8           | <b>EX 12 + 80.228 + 2 x 37.347</b>  |
| 196              | CITROEN           | 11          | <b>EX 22/65.071 + 209.114</b>   |
| 197              | CITROEN           | 9           |   |
|                  | LICORNE           | 9           | <b>EX 22/65.071 + 209.114</b>   |
| 199              | HOTCHKISS         | 17          | <b>EX 32</b>  |
| 199 bis          | HOTCHKISS         | 22          | <b>EX 32</b>  |
| 201              | DELAGE            | 25          | <b>EX 32 + 65.082 + 211.596 + 2 goujons de 10 x 40</b>  |
| 204              | PANHARD           | 16/23       | <b>2 x EX 22/18.660 + 2 x 65.082 + 1 raccord en croix + 1 tubulure d'admission d'origine Panhard.</b> |
| et 204 bis       |                   |             | <b>EX 22</b>  |
| 206              | CHENARD & WALCKER | 12          | <b>EX 22/65.071 + 209.114</b>   |
| 207              | CITROEN           | 11          | <b>EX 22/65.071 + 209.114</b>   |
| 207 bis          | CITROEN           | 7/9         |   |
| 210              | RENAULT           | 14          | <b>EX 22 + 150.411 + 211.595</b>  |
| 219              | CITROEN-IRAT      | 11          | <b>EX 22/200.642/A 2.709 + A 2.789 + 2 x A 2.790 + 61.893</b>   |
| 220              | ARIES             | 9           | <b>EX 22</b>  |
| 221              | CHRYSLER          | 27          | <b>EX 32</b>  |
| 222              | CITROEN           | 13          | <b>75</b>   |
| 223              | CITROEN           | 17          | <b>EX 22 + A 2.803 + 4 x A 2.801</b>  |
| 224              | DELAGE            | 11/14       | <b>EX 22 + A 2.803 + 4 x A 2.801</b>  |
| 224 bis          | DELAGE            | 15/17       | <b>EX 22 + A 2.698 + 27.977 + 22.981 + 2 x 18.660</b>   |
| 225              | DELAGE            | 15/23       | <b>EX 22 + A 2.698 + 27.977 + 22.981 + 2 x 18.660</b>   |
| 226              | DELAHAYE          | 22          | <b>EX 32</b>  |
| 227              | DODGE             | 26          | <b>EX 32</b>  |
| 228              | FIAT              | 6           | <b>75</b>   |
| 229              | BERNARD           | 15          | <b>EX 12</b>  |
| 230              | OPEL              | 14          | <b>EX 22</b>  |
| 231              | PEUGEOT           | 12          | <b>EX 12 + régul. 30 P 5</b>  |
| 232              | PONTIAC           | 23          | <b>EX 22</b>  |
| 233              | RENAULT           | 11          | <b>68</b>   |
| 235              | TALBOT            | 17          | <b>EX 12</b>  |
|                  |                   |             | <b>3 x EX 22 + 3 x 27.977 + 6 vis 10 x 20</b>   |

| N°<br>Equipement | MARQUE                        | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES  |
|------------------|-------------------------------|-------------|---|
| 236              | BEDFORD                       | 18          | <b>EX 22 + 208.230</b>  |
| 237              | G.M.C.                        |             | <b>EX 22 /209.540 + régulateur de 36</b>  |
| 238              | LANCIA                        | 9           | <b>EX 22 + 209.840</b>  |
| 239              | PANHARD                       | 20          | <b>EE 1 bride 3 trous + 64.395 + 64.321 + 60.226 + A 2.804 + A 2.805 + 2 x A 2.817 + 18.660 + A 2.806 + 2 m tube acier de 18 x 20</b> |
| 240              | OPEL                          | 6           | <b>EX 12</b>  |
|                  |                               |             | <b>60</b>   |
| 241              | OPEL                          | 7           | <b>EX 12</b>  |
|                  |                               |             | <b>60</b>   |
| 242              | OPEL                          | 9           | <b>EX 12</b>  |
|                  |                               |             | <b>60</b>   |
| 243              | OPEL                          | 21          | <b>EX 22</b>  |
|                  |                               |             | <b>68</b>   |
| 244              | SALMSON                       | 10          | <b>EX 22 + 64.932 + A 2.789 + 208.260 + 64.551 + 61.211 + A 2.826 + 4 x 18.660</b>  |
| 307              | BERNARD                       | 26          | <b>42 T + 49.853</b>  |
| 424              | RENAULT                       | 40          | <b>48 UST + 2 x 18.660</b>  |
| 523              | SOMUA                         | 27          | <b>48 UST + 18.660</b>  |
| 703              | BUGATTI                       | 13          | <b>48 USTG</b>  |
| 706              | PEUGEOT                       | 12          | <b>36 TG + A 2.824</b>  |
| I.011 bis        | PEUGEOT                       | 5           | <b>26 TH + 18.660 + 49.323</b>  |
| I.012            | FIAT                          | 6           | <b>26 TG</b>  |
| I.014            | DELAUNAY                      | 17          | <b>36 TG + 27.977</b>   |
| I.015            | RENAULT                       | 6           | <b>26 T + A 887 + 37.347</b>  |
| I.019            | RENAULT                       | 15          | <b>36 T/35.400</b>  |
| I.021            | CITROEN                       | 14          | <b>30 TG + 40.057/15.321</b>  |
| I.026            | CITROEN                       | 9           | <b>30 TG + 40.057/15.321</b>  |
| I.027            | PEUGEOT                       | 12          | <b>36 TG</b>  |
| I.030            | RENAULT                       | 6           | <b>26 T + 40.243 + 37.347</b>   |
| I.034            | HOTCHKISS                     | 17          | <b>36 T</b>   |
| I.040            | BUGATTI                       | 10          | <b>36 TH</b>  |
| I.042            | MATHIS                        | 7           | <b>26 THG + 25.497</b>  |
| I.052            | DELAHAYE                      | 10          | <b>36 TH</b>  |
| I.064            | TALBOT                        | 11          | <b>36 TG /60.049</b>  |
| I.067            | CITROEN                       | 5           | <b>26 TH + 25.099 + 2 + 18.660</b>  |
| I.069            | RENAULT                       | 11          | <b>36 T</b>   |
| I.069 bis        | RENAULT                       | 11          | <b>71 + 1 goujon 10 x 50 x 1 boulon 10 x 40</b>   |
| I.072            | DELAUNAY                      | 17          | <b>36 TH + 2 x A 1.923</b>  |
| I.081            | UNIC                          | 11          | <b>30 THG</b>   |
| I.082            | HOTCHKISS-MORRIS- LÉON-BOLLÉE | 12          | <b>36 TH</b>  |
| I.082 bis        | HOTCHKISS                     | 12          | <b>36 TH</b>  |
| I.083            | CHENARD & WALCKER             | 12          | <b>36 TH</b>  |
|                  | DELAHAYE 104                  | 10          | <b>36 T</b>   |
| I.089            | RENAULT                       | 8           | <b>30 T</b>   |
| I.089 bis        | RENAULT (premières RY)        | 8           | <b>30 T + 40.244</b>  |
| I.096            | LICORNE                       | 10          | <b>30 T + 18.610/15.321</b>   |
| I.096 bis        | LICORNE                       | 10          | <b>30 THG + 18.660</b>  |
| I.099            | ARIES                         | 18          | <b>36 TH + 18.660 + 0,50 tréfilé de 6 + ressort</b>   |
| I.099 bis        | ARIES                         | 18          | <b>36 TH + 18.660 + 0,50 tréfilé de 6 + ressort + 40.245</b>  |
| I.107            | CHEVROLET                     | 18          | <b>36 T + 65.079 + 18.660</b>   |
| I.111            | SALMSON                       | 7/8/9       | <b>30 TH</b>  |
| I.113            | MACK                          |             | <b>42 TG + 49.458 + 49.459 + 0,40 flexible de 60 x 68</b>   |
| I.114            | MATHIS                        | 9           | <b>30 THG</b>   |
| I.114 bis        | MATHIS                        | 9           | <b>26 THG</b>   |
| I.117            | ROSENGART                     | 5           | <b>26 T + 41.087</b>  |
| I.130            | DONNET                        | 10          | <b>30 TG</b>  |
| I.135            | BERLIET                       | 10/11       | <b>30 TG + A 2.609</b>  |
| I.136 bis        | TALBOT                        | 16          | <b>36 TG</b>  |
|                  |                               |             | <b>72</b>   |
| I.136 ter        | TALBOT                        | 15          | <b>36 TG</b>  |
|                  |                               |             | <b>72</b>   |
| I.136 quat.      | TALBOT                        | 16          | <b>36 TG</b>  |
|                  |                               |             | <b>72</b>   |
| I.137            | CHENARD & WALCKER DELAHAYE    | 14          | <b>36 THG/A 2.793/A 2.792</b>   |
| I.138            | LICORNE                       | 5           | <b>26 THG + 40.073 + 2 x 40.071</b>   |
| I.142            | CHENARD & WALCKER DELAHAYE    | 9           | <b>26 TH + 18.660</b>   |
| I.147            | FIAT                          | 8           | <b>26 TH + 40.073 + 2 x 40.071 18.610/15.321</b>  |

| N°<br>Equipement | MARQUE             | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES   |
|------------------|--------------------|-------------|--|
| I.151            | MATHIS             | 17          | 36 T + 27.977 + 2 vis de 10x20   |
| I.170            | MATHIS             | 11          | 30 T + 27.976 + 2 vis de 8x15  |
| I.172            | PEUGEOT            | 6           | 26 TH/48.843 + 40.073 + 2 x 40.071   |
| I.172 bis        | PEUGEOT            | 6           | 26 TH + 40.073 + 2 x 40.071  |
| I.198            | MATHIS             | 6           | 26 THG + 40.073 + 2 x 40.071   |
| I.198 bis        | MATHIS             | 7           | 26 THG   |
| I.198 ter        | MATHIS             | 5           | 26 THG   |
| I.200            | MATHIS             | 14          | 30 T + 27.976 + 2 vis de 8x15  |
| I.235            | CITROEN            | 10          | 30 TH/48.843 + 41.692 + 2 x 40.397 + 40.057/15.321<br>36 T/208.073 + 18.660                      |
| I.247            | NASH-QUAD          | Tract.      | 68   |
| I.252            | MATHIS             | 10          | 26 THG + 18.660  |
| I.253            | MATHIS             | 11          | 30 T + 27.976 + 2 vis de 8x15  |
| I.257 bis        | RENAULT            | 15          | 36 T   |
| I.265            | ROCHET-SCHNEIDER   | 19          | 42 TH + 64.884   |
| I.268            | CLETRAC            |             | 36 T   |
| I.271            | SOMUA              | 18          | 42 TG  |
| I.272            | SAURER             | 18          | 36 T   |
| I.286            | UNIC               | 13          | 72   |
| I.286 bis        | UNIC               | 13          | 36 T   |
| I.300            | UNIC               | 12/15       | 30 THG + 24.365 + 18.660   |
| I.300 bis        | UNIC               | 12/15       | 55   |
| I.302            | LATIL              | 14          | 36 T   |
| I.304            | LATIL              | 21          | 30 TH + 18.660   |
| I.304 bis        | LATIL              | 21          | 42 TH  |
| I.304 ter        | LATIL              | 21          | 42 TH  |
| I.305            | LAFFLY             | 13          | 42 TH  |
| I.311            | G.M.C.             |             | 36 TG  |
| I.326            | DELAUNAY           | 14          | 30 TG + 15.110/A 2.628 + 15.039 + 16.516 + 18.660  |
| I.329            | DELAUNAY           | 17          | 36 TH + 2 x A 1.923  |
| I.329 bis        | DELAUNAY           | 21          | 42 TG + 27.978   |
| I.330            | DELAUNAY           | 12          | 42 TG + 27.978   |
| I.331            | CHENARD & WALCKER  | 16          | 36 THG   |
| I.337            | DELAHAYE           | 16          | 36 T + 18.660 + (27.977 excep.)  |
| I.344            | DE DION            | 20          | 42 TH  |
| I.345            | LICORNE            | 6           | 26 THG + 40.073 + 2 x 40.071   |
| I.358            | COTTIN-DES-GOUTTES | 23          | 36 TG  |
| I.360            | BRASIER            | 6           | 26 TH  |
| I.362            | BRASIER            | 9           | 26 TH + 18.660   |
| I.363            | B.N.C.             | 7           | 30 TG  |
| I.369            | BERLIET            | 22          | 42 T + 18.660  |
| I.374            | BERLIET            | 16          | 75   |
| I.374 bis        | BERLIET            | 12          | 30 TH + 64.883   |
| I.386            | BERLIET            | 12          | 36 T   |
| I.397            | DELAHAYE           | 14          | 30 T   |
| I.398            | PANHARD            | 12/14       | 30 TG  |
| I.398 bis        | CITROEN            | 10          | 2 x 36 TH/49.958/49.957 + A 1.763/2 x 28.882 + 65.110 + 2 x 18.660 + 2 x 27.977 + 4 vis de 10x20 |
| I.399            | CITROEN            | 10          | 30 TH/48.843 + 40.057/15.321   |
| I.399 bis        | CITROEN            | 14/15       | 30 TH/48.843 + 40.057/15.321   |
| I.399 ter        | CITROEN            | 15          | 36 TG + 40.057/15.321  |
| I.401            | DELAHAYE           | 14          | 30 TH + 40.244   |
| I.403            | LORRAINE           | 15          | 42 T + 24.367 + 18.660 + 2 boulons de 10x50  |
| I.406            | CHENARD & WALCKER  | 12          | 36 T + A 2.789 + 18.660  |
| I.409            | DELAHAYE           | 12          | 26 TH  |
| I.422            | ROSENGART          | 6           | 26 TG + 37.347   |
| I.422            | RENAULT            | 7           | 30 TG  |
| I.430            | BERLIET            | 12          | 30 TH + 64.883   |
| I.430 bis        | BERLIET            | 12          | 36 TG  |
| I.440            | SAURER             | 15          | 72 + réchauff. n° 3 + 2 x 30.096 + A 2.670 + 18.660 + 0.90 flexible<br>45 x 52                   |
| I.445            | CITROEN            | 10          | 30 TG/49.846 + 40.057/15.321   |
| I.445 bis        | CITROEN            | 10          | 30 TH/48.843 + 2 x 18.660  |
| I.446            | PEUGEOT            | 6           | 42 TG  |
| I.448            | BERNARD            | 20          | 75   |
| I.449            | BERNARD            | 16          | 42 T   |

| N°<br>Equipement | MARQUE            | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES  |
|------------------|-------------------|-------------|---|
| 1.461            | RENAULT           | 8           | 30 T + 37.347   |
| 1.462            | ROSENGART         | 6           | 26 T + 2 goujons de 8 x 35 + 18.660   |
| 1.501            | PEUGEOT           | 8           | 30 TH/48.843  |
| 1.504            | LATIL             | 18          | 36 TH   |
| 1.505            | LATIL             | 16          | 36 TH   |
| 1.506            | RALLY             | 7           | 30 TH   |
| 1.509            | CITROEN           | 8           | 30 TG + 40.057/15.321   |
| 1.510            | AUSTIN            | 15          | 36 T  |
| 1.511            | BERNARD           | 14          | 36 TH   |
| 1.514            | DEERING           | 10/20       | 36 TG + 40.245  |
| 1.519            | DELAHAYE          | 22          | 42 T  |
| 1.519 bis        | DELAHAYE          | 22          | 77  |
| 1.520            | DELAHAYE          | 12/15       | 42 TH   |
| 1.521            | DELAUNAY          | 17          | 42 T  |
| 1.524            | FORD              | 12          | 68  |
| 1.524 bis        | FORD              | 19          | 30 TG + A 1.738 + 18.610/15.321   |
| 1.525            | LICORNE           | 14          | 36 THG  |
| 1.526            | DELAHAYE          | 12          | 36 TH/60.083  |
| 1.526 bis        | DELAHAYE          | 12          | 36 TH/49.218/A 1.987  |
| 1.530            | ROSENGART         | 9           | 30 TG   |
| 1.533            | RENAULT           | 8           | 30 TG   |
| 1.534            | HOTCHKISS         | 11          | 36 T + 2 x 18.660   |
| 1.536            | HOTCHKISS         | 14          | 36 TG   |
| 1.54 I           | VOISIN            | 23          | 2 x 36 TH/A 1.972/A 1.973/A 1.763 + 2 x 28.882 + 2 x 1.719 + 18.815<br>+ 18.660 |
| 1.543            | AMILCAR           | 5           | 26 TH   |
| 1.543 bis        | AMILCAR           | 5           | 26 TG   |
| 1.545 bis        | PANHARD           | 24          | 42 TH + 49.728  |
| 1.546            | DELAGE            | 17          | 42 THG/49.958 + 49.957  |
| 1.547            | DELAGE            | 17          |   |
| 1.547 bis        | DELAGE            | 14          |   |
| 1.547 ter        | DELAGE            | 11          | 36 T + A 2.698 + 22.981 + 2 x 18.660  |
| 1.547 quat.      | DELAGE            | 15          |   |
| 1.547 quin.      | DELAGE            | 15          |   |
| 1.548            | DELAHAYE          | 23          |   |
| 1.549            | BLITZ-OPEL        | 19          |   |
| 1.551            | CHENARD & WALCKER | 9           |   |
| 1.555            | DELAGE            | 14          |   |
| 1.558            | CHENARD & WALCKER | 9           |   |
| 1.560            | GRAHAM-PAIGE      |             |   |
| 1.561            | LICORNE           | 8           | 30 THG  |
| 1.565            | MATHIS            | 12          | 36 TG   |
| 1.566            | MATHIS            | 9           | 30 THG + 64.883   |
| 1.569            | PEUGEOT           | 8           | 26 TH/48.843  |
| 1.571 bis        | DODGE             | 19          | 42 TG + 27.978 + 18.660   |
| 1.572            | DELAGE            | 8           | 36 T + 22.981 + 2 x 18.660 + A 2.698  |
| 1.575            | FORD              | 12          | 36 TG + A 1.903   |
| 1.575 bis        | FORD              | 19          | 36 TG + A 1.903   |
| 1.576            | DELAHAYE          | 16/18       | 36 TH/60.083 + 27.977 + 18.660  |
| 1.578            | DELAUNAY          | 13          | 36 T  |
| 1.578 bis        | DELAUNAY          | 15          | 36 T  |
| 1.578 ter        | DELAUNAY          | 15          | 36 T  |
| 1.582            | PANHARD           | 12/15       | 42 TH/2.625/40.057+27.978+ 2 vis de 10 x 20                                     |
| 1.583            | PANHARD           | 15          | 42 TH + 49.728 + 18.660   |
| 1.585            | INTERNATIONAL     | 18          | 36 T  |
| 1.586            | LICORNE           | 10          | 68  |
| 1.593            | CHENARD & WALCKER | 16          | 30 TH + 18.660  |
| 1.597            | OPEL              | 8           | 36 TG   |
| 1.598            | CITROEN           | 7           | 30 TG + A 2.685 + 2 vis 8 x 15 + 18.660   |
| 1.598 bis        | CITROEN           | 11          | 30 TH/A 2.709   |
| 1.599            | AMILCAR           | 9           | 30 T  |
| 1.602            | ALLIS-CHALMERS    | 19/30       | 36 T/18.660   |
| 1.604            | FIAT              | 6           | 68  |
| 1.605            | PEUGEOT           | 10          | 26 TH   |
| 1.607            | RENAULT           | 11          | 30 TH/48.843  |
| 1.607 bis        | RENAULT           | 11          | 36 T  |
|                  |                   |             | 30 T  |

| N°<br>Equipement | MARQUE            | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES   |
|------------------|-------------------|-------------|--|
| I.608            | BUGATTI           | 17          | 42 TG  |
|                  | BUGATTI           | 19          | 70   |
| I.609            | BUGATTI           | 28/35       | 2 x 42 T + 3 x 18.660  |
| I.610            | BERNARD           | 13          | 36 THG   |
| I.611            | CHENARD & WALCKER | 14          | 36 TG  |
| I.612            | BUGATTI           | 30          | 48 UST + bride à confectionner par client  |
| I.613            | LATIL             | 11          | 30 T   |
| I.624            | BERLIET           | 8           | 26 T   |
| I.625            | LATIL             | 28          | 36 T + 36 TG   |
| I.626            | DELAHAYE          | 18          | 36 T   |
| I.629            | PANHARD           | 11          | 30 TH + 37.130 + 18.660  |
| I.629 bis        | PANHARD           | 11          | 30 TH + 42.723 + 18.660  |
| I.632            | CHENARD & WALCKER | 8           | 26 TG  |
| I.632 bis        | CHENARD & WALCKER | 8           | 30 TG  |
| I.634            | CHEVROLET         | 18          | 30 T + A 2.685 pour 30 T + 18.660  |
| I.635            | CITROËN           | 17          | 42 TG  |
| I.638            | DELAHAYE          | 15          | 36 TH  |
| I.638 bis        | DELAHAYE          | 15          | 36 T   |
| I.644            | LATIL             | 23          | 42 TH  |
| I.645            | LAFFLY            | 20          | 36 T   |
| I.646            | LATIL             | 25          | 42 TH  |
| I.649            | MATHIS            | 15          | 30 T   |
| I.656            | RENAULT           | 11          | 30 TG  |
| I.657            | RENAULT           | 11          | 36 TG  |
| I.658            | RENAULT           | 25          | 42 TG  |
| I.661            | TALBOT            | 10          | 36 TG / 60.049   |
| I.663            | TALBOT            | 14          | 36 TG  |
| I.663 bis        | TALBOT            | 17          | 36 TG  |
| I.664            | VOISIN            | 13          | 2 x 36 TH/A 1.972/A 1.973 + 2 x A 1.719 + A 1.763 + 18.660 + 2 x 24.366 + 2 x 27.104 |
| I.664 bis        | VOISIN            | 17          | 2 x 36 TH/A 1.972/A 1.973 + 2 x A 1.719 + A 1.763 + 18.660 + 2 x 24.366 + 2 x 27.104 |
| I.665            | BERNARD           | 13          | 36 TH  |
| I.666            | PACKARD           | 30          | 42 TG + 27.978 + 2 x 18.660 + 2 vis de 10 x 20                                       |
| I.670            | ROCHET-SCHNEIDER  | 16          | 36 T/35.224  |
| I.673            | DELAHAYE          | 12          | 36 TH / 60.083   |
| I.676            | CITROËN           | 13          | 36 TG  |
| I.677            | DELAHAYE          | 12          | 30 TH / 48.843   |
| I.678            | LICORNE           | 11          | 36 T   |
| I.678 bis        | LICORNE           | 11          | 30 T   |
| I.679            | LICORNE           | 14          | 36 T   |
| I.686            | LATIL             | 19          | 42 TG  |
| I.688            | CITROËN-LICORNE   | 9           |  |
| I.688 bis        | CITROËN           | 11          | 30 THG/A 2.709 + 48.678  |
| I.688 bis        | LICORNE           | 10          |  |
| I.690            | SIMCA             | 5           | 26 TH + A 2.753 + 2 x 39.351   |
| I.693            | PANHARD           | 20          | 42 TH / 18.660 + 27.978  |
| I.693 bis        | PANHARD           | 20          | 42 TH / 18.660 + A 2.705 + 2 x A 2.703 + 27.978 + coude n° 1                         |
| I.700            | RENAULT           | 19          | 36 TG  |
| I.700 bis        | RENAULT           | 19          | 42 TG + A 2.722 + 61.211 + A 1.645 + 3 x 18.660                                      |
| I.702            | COTTIN-DESGOUTTES | 22          | 42 T   |
| I.717            | CATERPILLAR       |             | 36 THG + A 2.704 + 2 x A 2.703 + coude n° 1  |
| I.719            | INGERSOLL         |             | 30 TG + A 2.785 + A 2.670  |
| I.720            | PANHARD           |             | 2 x 42 TH + 2 x 27.978 + 4 vis de 10 x 20 + 3 x 18.660 + 16.818                      |
| I.722            | PLYMOUTH          |             | 30 TG  |
| I.723            | RENAULT           | 11          | 60   |
| I.725            | ROSENGART         | 5           | 30 T   |
| I.726            | SAALSON           | 10          | 26 THG   |
| I.727            | SAALSON           | 13          | 36 TH  |
| I.728            | SAALSON           | 10          | 36 TH + bride de 36 épaisseur 43 m/m   |
| I.731            | FORDSON           | 17          | 30 TG  |
| I.732            | G.M.C.            |             | 57   |
|                  |                   |             | 36 T + régulateur de 36  |
| I.734            | LANCIA            | 7           | 68   |
| I.736            | PANHARD           | 24          | 30 TH  |
| I.737            | PANHARD           | 15          | 42 TH + 27.978 + 2 vis de 10 x 20  |
| 5.002            | AUBURN            | 1932        | 42 TH + 37.104 + 18.660  |
| 5.003            | AUBURN            | 1933        | EX 32  |
|                  |                   |             | 75   |
|                  |                   |             | EX 22  |
|                  |                   |             | 68   |

| N°<br>Equipement | MARQUE                     | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES                      |
|------------------|----------------------------|-------------|---|
| 5.004            | AUBURN                     | 1934        | <b>EX 32</b>                                |
| 5.005            | AUBURN                     | 1935        | <b>75</b>                                   |
| 5.006            | AUBURN                     | 1935        | <b>EE I à bride 3 trous</b>                 |
| 5.007            | AUBURN                     | 1936        | <b>EX 32</b>                                |
| 5.008            | AUSTIN                     | 7           | <b>75</b>                                   |
| 5.009            | AUSTIN                     | 7 S         | <b>30 T</b>                                 |
| 5.010            | BERLIET                    | 9           | <b>30 T</b>                                 |
| 5.011            | BERLIET                    | 9           | <b>30 T</b>                                 |
| 5.013            | BERLIET                    | 11          | <b>36 TH</b>                                |
| 5.014            | BERLIET                    | 14          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.015            | BERLIET                    | 15          | <b>68</b>                                   |
| 5.016            | BERLIET                    | 11          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.017            | BERLIET                    | 11          | <b>30 T</b>                                 |
| 5.017 bis        | BERLIET                    | 11          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.018            | BERLIET                    | 14          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.019            | BERLIET                    | 14          | <b>36 T + régulateur de 36 MKR 2</b>        |
| 5.019 bis        | BERLIET                    | 16          | <b>36 T + régulateur de 36 MKO</b>          |
| 5.020            | BERLIET                    | 16          | <b>36 TH</b>                                |
| 5.021            | BERLIET                    | 16          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.021 bis        | BERLIET                    | 17          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.022            | BERLIET                    | 16          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.022 bis        | BERLIET                    | 18          | <b>36 T + régulateur de 36 MKT</b>          |
| 5.023            | BERLIET                    | 19          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.024            | BERLIET                    | 19          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.025            | BERLIET                    | 20          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.026            | BERLIET                    | 20          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.027            | BERLIET                    | 20          | <b>EX 32</b>                                |
| 5.028            | BERLIET                    | 22          | <b>EX 32</b>                                |
| 5.029            | BERLIET                    | 22          | <b>42 T</b>                                 |
| 5.030            | HOTCHKISS                  | 13          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.031            | BERLIET                    | 23          | <b>42 T</b>                                 |
| 5.032            | BERLIET                    | 25          | <b>EX 32 + 49.853</b>                       |
| 5.033            | BERLIET                    | 25          | <b>42 T</b>                                 |
| 5.034            | BERLIET                    | 25/28       | <b>42 T</b>                                 |
| 5.035            | BERLIET                    | 28          | <b>42 T</b>                                 |
| 5.036            | BERLIET                    | 28          | <b>EX 32</b>                                |
| 5.037            | BERLIET                    | 30          | <b>42 T + 49.853</b>                        |
| 5.038            | BERLIET                    | 20          | <b>36 T</b>                                 |
| 5.039            | BIANCHI                    | 16          | <b>EX 32</b>                                |
| 5.040            | BIANCHI                    | 10          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.041            | BUGATTI                    | 17/19       | <b>EE 22 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>     |
| 5.042            | BRASIER                    | 9           | <b>30 T</b>                                 |
| 5.043            | BRASIER                    | 9           | <b>26 TH</b>                                |
| 5.044            | BUICK 40                   |             | <b>EE I bride 3 trous</b>                   |
| 5.045            | BUICK 40                   |             | <b>EE I bride 3 trous</b>                   |
| 5.046            | BUICK 60 - 80 - 90         |             | <b>EX 32 + 208.783</b>                      |
| 5.047            | BUICK 40                   |             | <b>AA 1 bride 3 trous (à défaut EE I)</b>   |
| 5.048            | BUICK 60 - 80 - 90         |             | <b>AA 2 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>      |
| 5.049            | BUICK 40                   |             | <b>AAV 1 bride 3 trous (à défaut EE I)</b>  |
| 5.050            | BUICK 60 - 80 90           |             | <b>AAV 2 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>     |
| 5.051            | BUICK 40                   |             | <b>AAV 16 bride 3 trous (à défaut EE I)</b> |
| 5.052            | BUICK 60 - 80 - 90         |             | <b>AAV 26 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>    |
| 5.053            | BUICK 40 - 50              |             | <b>AAV 16 bride 3 trous (à défaut EE I)</b> |
| 5.054            | BUICK 60-70-80-90          |             | <b>AAV 26 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>    |
| 5.055            | CADILLAC 75                |             | <b>EE 25 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>     |
| 5.056            | CADILLAC 60-65-70-75       |             | <b>AA 25 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>     |
| 5.057            | CADILLAC 50-60 61-65-70-75 |             | <b>AAV 25 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>    |
| 5.058            | CADILLAC 60 - 61 - 75      |             | <b>AAV 26 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>    |
| 5.059            | CADILLAC 60-62-72-75       |             | <b>AAV 26 (à défaut EX 32 + 208.783)</b>    |
| 5.060            | CHAUSSON                   | 20          | <b>EX 32</b>                                |
| 5.061            | CHAUSSON                   | 20          | <b>EX 32 + 27.978</b>                       |
| 5.063            | CHENARD & WALCKER          | 14          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.064            | DELAHAYE                   | 14          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.064            | CHENARD & WALCKER          | 14          | <b>EX 22</b>                                |
| 5.066            | CHEVROLET                  | Canad.      | <b>68</b>                                   |
| 5.067            | CHENARD & WALCKER          | 20          | <b>EE I bride 3 trous</b>                   |
| 5.068            | CHENARD & WALCKER          | 20          | <b>EX 32</b>                                |
| 5.069            | CHENARD & WALCKER          | 20          | <b>EX 32 + 208.783</b>                      |
| 5.071            | CHENARD & WALCKER          | 9           | <b>EX 12</b>                                |

| N°<br>Equipement | MARQUE    | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES   |
|------------------|-----------|-------------|--|
| 5.072            | CHEVROLET | 18          | <b>EX 22</b><br><u>68</u>  |
| 5.073            | CHEVROLET | 18          | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                  |
| 5.075            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.076            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.077            | DELAHAYE  | 15          | <b>EX 22</b><br><b>EX 32</b><br><u>75</u>                            |
| 5.079            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.080            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.081            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.082            | CHRYSLER  |             | <b>EXV 3</b> (à défaut <b>EX 32</b> )<br><u>75</u>                   |
| 5.083            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32 + 208.783</b><br><u>75</u>                                  |
| 5.084            | CHRYSLER  |             | <b>EXV 3</b> (à défaut <b>EX 32</b> )<br><u>75</u>                   |
| 5.085            | CHRYSLER  |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.086            | CHRYSLER  |             | <b>AAOV 1</b> bride 4 trous rect. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )  |
| 5.087            | CHRYSLER  |             | <b>AAOV 1</b> bride 4 trous rect. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )  |
| 5.088            | CHRYSLER  |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                      |
| 5.089            | CHRYSLER  |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                      |
| 5.090            | CHRYSLER  |             | <b>BXV 3</b> (à défaut <b>EX 32</b> )<br><u>75</u>                   |
| 5.091            | CITROEN   | 11          | <b>EX 12/210.129</b><br><u>60</u>                                    |
| 5.092            | CITROEN   | 15          | <b>EE 1</b> à starten bride 4 trous                                  |
| 5.093            | CORD      |             | <b>EE 15</b> à bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> ) |
| 5.094            | CORD      |             | <b>AA 25</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                      |
| 5.095            | DE DION   | 17          | <b>36 T</b>  |
| 5.096            | DE DION   | 25          | <b>2 x 36 T</b>  |
| 5.096 bis        | DE DION   | 25          | <b>48 UST</b>  |
| 5.097            | DEERING   | 10/20       | <b>30 THG + 209.282</b>  |
| 5.098            | DELAGE    | 14/15       | <b>EX 22/36.557 + 211.595</b>  |
| 5.099            | DELAGE    | 20          | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                      |
| 5.101            | DERBY     | 6           | <b>30 TH</b>   |
| 5.102            | DESOTO    | 1933/40     | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.103            | DODGE     | 3/4         | <b>EX 32/200.642 + 213.762/212.475 + 210.408 ou AV 1.134</b>         |
| 5.104            | DEWALD    |             | <b>75</b>  |
| 5.105            | DIAMOND   |             | <b>36 TG</b>   |
| 5.106            | DIAMOND   |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>  |
| 5.107            | DIAMOND   |             | <b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                   |
| 5.108            | DODGE     | 20          | <b>EX 22</b><br><u>68</u>  |
| 5.109            | DODGE     | 20          | <b>EX 32</b><br><u>75</u>  |
| 5.111            | DONNET    | 8           | <b>30 TG</b>   |
| 5.112            | DONNET    | 11          | <b>30 TG</b>   |
| 5.113            | DONNET    | 11          | <b>30 THG</b>  |
| 5.114            | ESSEX     | 19          | <b>EX 22</b><br><u>68</u>  |
| 5.115            | FORD      | 21          | <b>EX 22</b><br><u>68</u>  |
| 5.116            | F.W.D.    | 25          | <b>EX 32 + régulateur de 42</b><br><u>75</u>                         |
| 5.117            | G.M.C.    |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>  |

| N°<br>Equipement | MARQUE           | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES  |
|------------------|------------------|-------------|---|
| 5.118            | G.M.C.           |             | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                       |
| 5.119            | GRAHAM           |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>   |
| 5.120            | GRAHAM           |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>   |
| 5.121            | GRAHAM           |             | <b>EE 14</b> à bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )      |
| 5.122            | GRAHAM           |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>   |
| 5.123            | GRAHAM           |             | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                       |
| 5.124            | GRAHAM           |             | <b>BXUV 3</b> (à défaut <b>EX 32</b> )<br><u>75</u>                       |
| 5.125            | HOTCHKISS        | 11          | <b>EX 22</b>  |
|                  | LAFFLY           | 11          |   |
| 5.126            | HOTCHKISS        | 20          | <b>EX 32</b>  |
| 5.127            | HUDSON           |             | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                       |
| 5.128            | HUDSON           |             | <b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                        |
| 5.129            | HUPMOBILE        |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>   |
| 5.130            | BUICK            |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.131            | HUPMOBILE        |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>   |
| 5.132            | JEEP             |             | <b>EX 12</b> / 212.475 / 212.524 + 1 tirette starter de 1 m.<br><u>60</u> |
| 5.133            | LAFAYETTE        |             | <b>AX 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                         |
| 5.134            | LAFAYETTE        |             | <b>AX 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                         |
| 5.135            | LAFAYETTE        |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 5.136            | LAFFLY           |             | <b>36 T</b>   |
| 5.137            | CHRYSLER         |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.138            | LAFFLY-HOTCHKISS |             | <b>EX 22</b> + régulateur de 36   |
| 5.139            | HUPMOBILE        | 13          | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.140            | CHRYSLER         |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.141            | LAFFLY           | 16          | <b>42 T</b>   |
| 5.142            | LAFFLY           | 22          | <b>42 TG</b>  |
| 5.143            | LA SALLE         |             | <b>EE 15</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )        |
| 5.144            | LA SALLE         |             | <b>EE 15</b> à bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )      |
| 5.145            | LA SALLE         |             | <b>AA 25</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.146            | LINCOLN          |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.147            | LINCOLN          |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.148            | LINCOLN          |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 5.149            | MATHIS           | 12          | <b>EX 22</b>  |
| 5.150            | NASH             |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>   |
| 5.151            | NASH             |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>   |
| 5.152            | NASH             |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.153            | NASH             |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>   |
| 5.154            | NASH             |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>   |
| 5.155            | NASH             |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 5.156            | NASH             |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.157            | NASH             |             | <b>AX 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                         |
| 5.158            | NASH             |             | <b>EX 32</b><br><u>75</u>   |
| 5.159            | NASH             |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 5.160            | NASH             |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 5.161            | OLDSMOBILE       |             | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                           |
| 5.162            | OLDSMOBILE       |             | <b>EX 22</b><br><u>68</u>   |
| 5.163            | OLDSMOBLIE       |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |

| N°<br>Equipement | MARQUE           | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES   |
|------------------|------------------|-------------|--|
| 5.164            | OLDSMOBILE       |             | <b>EX 22</b>   |
| 5.165            | OLDSMOBILE       |             | <u>68</u>  |
| 5.166            | OLDSMOBILE       |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous<br><b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> ) |
| 5.167            | PACKARD          |             | <b>EE 14</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> ) |
| 5.168            | PACKARD          |             | <b>EE 14</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> ) |
| 5.169            | PACKARD          |             | <b>EE 14</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> ) |
| 5.170            | PACKARD          |             | <b>EE 14</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> ) |
| 5.171            | PACKARD          |             | <b>EE 16</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> ) |
| 5.172            | PACKARD          |             | <b>BXOV 26</b> (à défaut <b>EX 22</b> )                            |
| 5.173            | PACKARD          |             | <u>68</u>  |
| 5.175            | PEUGEOT 12       |             | <b>AAV 26</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                   |
| 5.176            | PEUGEOT 12       |             | <b>EX 12</b>   |
| 5.179            | PIERCE-ARRCW     |             | <b>EX 22</b>   |
| 5.180            | PLYMOUTH         |             | <b>EX 32</b>   |
| 5.180            | PLYMOUTH         |             | <u>75</u>  |
| 5.182            | PLYMOUTH         |             | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )                             |
| 5.183            | PLYMOUTH         |             | <u>68</u>  |
| 5.184            | PONTIAC          |             | <b>EX 22</b>   |
| 5.185            | PONTIAC          |             | <u>68</u>  |
| 5.188            | RENAULT          | 11/14       | <b>EX 22</b>   |
| 5.189            | RENAULT          | 14          | <b>EX 22</b>   |
| 5.191            | RENAULT          | 19          | <b>36 TG</b>   |
| 5.192            | RENAULT          | 15          | <b>42 T</b>  |
| 5.193            | RENAULT          | 21          | <b>EX 32</b>   |
| 5.194            | RENAULT          | 23          | <b>EX 32</b>   |
| 5.195            | RENAULT          | 23          | <b>EX 32</b>   |
| 5.196            | RENAULT          | 19          | <b>36 T ou 36 TG</b>   |
| 5.197            | RENAULT          | 22          | <b>EX 32</b>   |
| 5.198            | RENAULT          | 23          | <b>EX 32</b>   |
| 5.199            | ROCHET-SCHNEIDER | 17          | <b>42 T</b>  |
| 5.200            | ROCHET-SCHNEIDER | 19          | <b>42 TG</b>   |
| 5.201            | ROCHET-SCHNEIDER | 18/19       | <b>42 TH</b>   |
| 5.202            | ROCHET-SCHNEIDER | 12/15       | <b>30 THG</b>  |
| 5.203            | ROCHET-SCHNEIDER | 16          | <b>36 THG</b>  |
| 5.205            | ROCHET-SCHNEIDER | 22          | <b>42 T</b>  |
| 5.206            | ROCHET-SCHNEIDER | 23          | <b>42 T</b>  |
| 5.207            | TALBOT           | 13          | <b>EX 22</b>   |
| 5.208            | TALBOT           | 23          | <b>3 x EX 32</b>   |
| 5.209            | TERRAPLANE       |             | <b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )                              |
| 5.210            | TERRAPLANE       |             | <u>68</u>  |
| 5.212            | UNIC             | 11          | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )                             |
| 5.213            | UNIC             | 12          | <u>68</u>  |
| 5.214            | UNIC             | 12          | <b>30 THG</b>  |
| 5.215            | UNIC             | 12          | <b>36 TH</b>   |
| 5.216            | UNIC             | 14/17       | <b>36 T</b>  |
| 5.217            | UNIC             | 14/17       | <b>36 THG</b>  |
| 5.218            | UNIC             | 11          | <b>42 THG</b>  |
| 5.219            | UNIC             | 11          | <b>42 T</b>  |
| 5.220            | UNIC             | 11          | <b>36 TH</b>   |
| 5.221            | UNIC             | 14          | <b>36 TH</b>   |
| 5.222            | UNIC             | 14          | <b>42 TH</b>   |
| 5.223            | WHITE            |             | <b>2 x 36 THG</b>  |
| 5.224            | WHITE            |             | <b>AAV 25</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                   |
| 5.225            | WHITE            |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )                    |
| 5.226            | WHITE            |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 207.783</b> )                    |
|                  |                  |             | <b>SFG 4</b> (à défaut <b>48 UST</b> )                             |
| 5.227            | WHITE            |             | <u>84</u>  |
|                  |                  |             | <b>SFG 4</b> (à défaut <b>48 UST</b> )                             |

| N°<br>Equipement | MARQUE                  | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES.   |
|------------------|-------------------------|-------------|---|
| 5.228            | WHITE                   |             | <b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>  |
| 5.229            | WHITE                   |             | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                                       |
| 5.230            | BUICK 50                |             | <b>AA 1</b> bride 3 trous (Arrière)<br><b>AAV 16</b> bride 3 trous (Avant)                |
| 5.232            | BUICK 60 - 70 - 90      |             | <b>AA 1</b> bride 3 trous (Arrière)<br><b>AAV 16</b> bride 3 trous (Avant)                |
| 5.234            | BUICK 40 - 50           |             | <b>AAV 16</b> bride 3 trous (Arrière)<br><b>AAV 26</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> ) |
| 5.235            | BUICK 60 - 70 - 90      |             | <b>AAV 26</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )  |
| 5.236            | CADILLAC 60-62-67-72    |             | <b>AAV 26</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )  |
| 5.237            | CADILLAC 60-61-65-67-70 |             | <b>SF 2</b> (à défaut <b>36 T</b> )<br><u>68</u>  |
| 5.238            | CHEVROLET               |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 5.239            | CHRYSLER                |             | <b>BXVD 3</b> (à défaut <b>EX 32</b> )<br><u>75</u>                                       |
| 5.240            | DODGE                   |             | <b>SF 3</b> (à défaut <b>42 T</b> )<br><u>75</u>  |
| 5.241            | DODGE                   |             | <b>BXV 3</b> (à défaut <b>EX 32</b> )<br><u>75</u>  |
| 5.242            | DODGE                   |             | <b>EE 16</b> bride 4 trous trap. (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )<br><b>UUR 2</b>        |
| 5.243            | PACKARD                 |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 5.246            | WHITE                   |             | <b>AAV 2</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 5.247            | WHITE                   |             |   |
| 5.248            | WHITE                   |             |   |
| 5.249            | STUDEBAKER              |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous<br><b>EX 22</b><br><u>68</u>                                    |
| 5.250            | STUDEBAKER              |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous<br><b>EX 22</b><br><u>68</u>                                    |
| 5.251            | STUDEBAKER              |             | <b>EE 1</b> bride 3 trous<br><b>BXO 26</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>          |
| 5.252            | STUDEBAKER              |             |   |
| 5.253            | STUDEBAKER              |             |   |
| 5.254            | STUDEBAKER              |             | <b>AAO 16I</b> (à défaut <b>EE 1 + 209.769</b> )  |
| 5.255            | STUDEBAKER              |             | <b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>  |
| 5.255 bis        | STUDEBAKER              |             | <b>BXV 25</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                                       |
| 5.256            | STUDEBAKER              |             | <b>AAV 26</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )  |
| 5.257            | STUDEBAKER              |             | <b>BXOV 26</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                                      |
| 5.258            | STUDEBAKER              |             | <b>BXOV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>                                       |
| 5.259            | STUDEBAKER              |             | <b>BXV 2</b> (à défaut <b>EX 22</b> )<br><u>68</u>  |
| 5.260            | TALBOT                  | 11          | <b>EX 22</b>  |
| 5.261            | TALBOT                  | 23          | <b>EX 32</b>  |
| 5.262            | TALBOT                  | 23          | <b>2 x EX 32</b>  |
| 5.263            | INTERNATIONAL           | 16          | <b>EX 22</b><br><u>68</u>   |
| 5.264            | ISOBLOC                 | 21          | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 5.265            | MERCEDES                | 13/14       | <b>EE 7/8</b> bride 3 trous   |
| 5.266            | FIAT                    | 8           | <b>EX 22</b>  |
| 10.701           | OPEL                    | 11          | <b>EX 12</b><br><u>60</u>   |
| 10.716           | FORDSON                 |             | <b>30 IMF + 209.282</b>   |
| 10.736           | FORD                    | 23          | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 10.737           | FORD                    | 13          | <b>EE 7/8</b>   |
| 10.738           | FORD                    | 23/19       | <b>EE 1</b> bride 3 trous   |
| 10.739           | PACKARD                 | 1933        | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 10.740           | PACKARD                 | 1933        | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 10.743           | PACKARD                 | 1935/38     | <b>EE 23</b> (à défaut <b>EX 32 + 210.404</b> )   |
| 10.744           | PACKARD                 | 1935/36     | <b>EE 23</b> (à défaut <b>EX 32 + 210.404</b> )   |
| 10.746           | RENAULT                 | 28/31       | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 10.748           | STUDEBAKER              | 1933        | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 10.749           | STUDEBAKER              | 1933/34     | <b>EE 22</b> (à défaut <b>EX 32 + 208.783</b> )   |
| 10.750           | STUDEBAKER              | 1934        | <b>E 33</b> (à défaut <b>EX 32 + 210.404</b> )  |
| 10.751           | STUDEBAKER              | 1935        | <b>EX 23</b> (à défaut <b>EX 32 + 210.404</b> )   |

| N°<br>Equipement | MARQUE         | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES   |
|------------------|----------------|-------------|--|
| 10.753           | FORD           |             |  |
| 10.754           | BEAUDET DONON  | 13          | <b>EE 7/8</b>  |
| 10.755           | ROUSSEL        |             | <b>42 T</b>  |
| 10.756           | BRENER         | 45          | <b>42 T</b>  |
| 10.757           | CAMPAGNE       |             | <b>42 T</b>  |
| 10.758           | CASE           |             | <b>30 T</b>  |
| 10.759           | ALLIS CHALMERS |             | <b>57</b>  |
| 10.760           | DEERING        | 20/30       | <b>42 T</b>  |
| 10.761           | DEERING        | 20/30       | <b>42 TH + 27.978 + 2 x A 2.790</b>  |
| 10.762           | DEERING        | A/B         | <b>30 T</b>  |
| 10.763           | DEERING        | H           | <b>57</b>  |
| 10.764           | JOHN DEERE     | M           | <b>30 T + 27.976</b>   |
| 10.765           | MASSEY-HARIS   | 81          | <b>36 TG</b>   |
| 10.766           | MASSEY-HARIS   | 101         | <b>57</b>  |
| 10.767           | STAUB          |             | <b>36 TG</b>   |
| 10.768           | TALBOT         | 26          | <b>68</b>  |
| 10.769           | ENERGIC        |             | <b>30 IMF + 27.976 + 2 vis de 8 x 20</b>   |
| 10.770           | PLYMOUTH       | 1947        | <b>2 x EX 42</b>   |
|                  |                |             | <b>26 TH</b>   |
|                  |                |             | <b>BXV 3 (à défaut EX 32)</b>  |
|                  |                |             | <b>75</b>  |
| 10.772           | MERCEDES       | 10          | <b>36 TG</b>   |
| 10.773           | CITROEN        | 15          | <b>60</b>  |
| 10.774           | B.M.W.         | 11          | <b>2-EX 22/210.129 + 150.557 + raccord 3 voies.</b>  |
| 10.775           | B.M.W.         | 11          | <b>2-30 TG</b>   |
| 10.776           | S.S.           | 31/2        | <b>2-EX 22</b>   |
| 10.777           | DIAMOND T      | 972         | <b>2-EX 22 + 2 x 27.977 + 2 x 64.932 + 4 x 18.660 + 4 x A 2.790 + 1 tirette de 1 m.</b>      |
| 10.778           | DIAMOND T      | 972         | <b>EX 32 + 211.196</b>   |
|                  |                |             | <b>EX 42</b>   |
|                  |                |             | <b>84</b>  |
| 10.779           | A.E.C.         |             | <b>36 T</b>  |
| 10.780           |                |             | <b>72</b>  |
| 10.782           | PANHARD        | 20          | <b>EX 32 + 27.978 ou A 2.664 + 2 x A 2.790</b>   |
| 10.783           | MERCEDES       | 16          | <b>EE 1 à starter + 61.211 + A 1.645 + 4 x 18.660</b>  |
| 10.784           | BERLIET        | 30          | <b>42 T</b>  |
| 10.785           | CITROEN        | 11          | <b>2-EX 22/2-210.129 + 65.189 complet + 39.310 + raccord 3 voies</b>                         |
| 10.786           | CITROEN        | 11          | <b>2-EX 22/2-210.129 + 65.189 complet + 46.377 + A 2.829 + 2 x 39.310 + raccord 3 voies.</b> |
| 10.787           | CHRYSLER       |             | <b>EX 32 + 208.783</b>   |
| 10.788           | FARGO-CHRYSLER |             | <b>EX 32</b>   |
| 10.789           | WARD-LA-FRANCE |             | <b>75</b>  |
| 10.790           | CHEVROLET      | 1948        | <b>48 T</b>  |
|                  |                |             | <b>90</b>  |
|                  |                |             | <b>EX 22/200.642 + 211.595</b>   |
| 10.791           | FORD           | 12          | <b>68</b>  |
| 10.793           | PEUGEOT        | 402         | <b>EE 7/8 à double prise de dépression.</b>  |
| 10.794           | PEUGEOT        | 302         | <b>2-EX 22/210.129 + 150.565 + raccord 3 voies.</b>  |
| 10.796           | WARD-LA-FRANCE | 10 tonnes   | <b>2-EX 22/210.129 + 150.565 + raccord 3 voies.</b>  |
| 10.797           | RENAULT        | 4           | <b>48 URTG + 213.497</b>   |
| 10.798           | SIMCA 6        | 3           | <b>24 IN/214.087</b>   |
| 10.799           | SIMCA 5        | 3           | <b>24 IN/214.086</b>   |
| 10.801           | TALBOT         | 15          | <b>24 IN/214.025 + 214.097 + 214.028 + 214.024 + 214.026 + 214.030</b>                       |
| 10.802           | PEUGEOT        | 203         | <b>2 x EX 32</b>   |
| 10.803           | SIMCA 8        | 1200        | <b>32 IN/214.463/214.365</b>   |
| 10.804           | PEUGEOT        | 402         | <b>32 IN/214.387/214.086 + 213.990</b>   |
| 10.805           | SIMCA 8        | 1100        | <b>32 IN/214.054/AV 1.304 + A 2.788 + 213.990</b>  |
| 10.806           | PANHARD        | 3           | <b>32 IN/214.387/48.240/214.067 + AV 1.325 + AV 1.304 + 213.990</b>                          |
| 10.807           | PANHARD        | 4           | <b>32 IN</b>   |
| 10.808           | CITROEN        | 11 BL       | <b>32 IN</b>   |
| 10.808 bis       | CITROEN        | 7/9         | <b>32 IN/214.054/214.183 + AV 1.304 + AV 1.265 + 213.990</b>                                 |
| 10.809           | CITROEN        | Perfo       | <b>32 IN/214.054/214.311 + 214.358 + 2 x 214.357 + 214.435 + 213.990</b>                     |
| 10.810           | CITROEN        | Perfo 50    | <b>32 IN/214.054/214.311</b>   |
| 10.811           | RENAULT        | Juva 4      | <b>32 IN/214.387 + AV 1.304 + AV 1.328</b>   |
| 10.812           | RENAULT        | KZ 13       | <b>32 IN/214.387 + AV 1.304 + AV 2.788 + 213.990</b>   |

| N°<br>Équipement | MARQUE       | CV<br>Année | CARBURATEURS et PIÈCES                        |
|------------------|--------------|-------------|---|
| 10.813           | PEUGEOT      | 202         | 32 IN/214.387 + AV I.304 + AV I.328 + 213.990 |
| 10.814           | RENAULT      | ACL 1       | 32 IN/214.387 + AV I.304 + AV I.326 + 213.990 |
| 10.815           | RENAULT      | BDH 4       | 32 IN/214.387 + AV I.304 + AV I.324 + 213.990 |
| 10.816           | FORD         | 5/7         | 32 IN   |
| 10.817           | DODGE        | 4/4         | EX R 32                                       |
| 10.818           | G.M.C.       | Surplus     | EX R 22                                       |
| 10.819           | GRAHAM PAIGE | Super       | EX 32   |
| 10.820           | HOTCHKISS    | 864         | 32 IN/214.387                                 |
| 10.821           | JEEP         |             | 32 IN/214.387                                 |
| 10.822           | PEUGEOT      | 402 taxi    | 32 IN/214.054 + AV I.304 + A 2.787 + 213.990  |
| 10.823           | RENAULT      | Celta       | 32 IN/214.387 + AV I.325 + AV I.304 + 213.990 |
| 10.824           | TALBOT       | 15/4        | EX 32   |
| 10.825           | TALBOT       | Lago G. S.  | 3-EX 32                                       |
| 10.826           | PEUGEOT      | 203-U       | 32 INR  |

| N° Référence    | DÉSIGNATION   | N° Référence   | DÉSIGNATION  |
|-----------------|---|----------------|--|
| <b>A 887</b>    | Tubulure admission (Renault NN - NN I).   | <b>40.057</b>  | Boule de rotule de 7.  |
| <b>AV 1.134</b> | Coupelle 32 IN anti-retour.   | <b>40.071</b>  | Vis de 8 à tête fraisée.   |
| <b>AV 1.265</b> | Tubulure admission complète 11 BL.  | <b>40.073</b>  | Bride en croix de 26.  |
| <b>AV 1.325</b> | Bride 32 IN pour Simca 8.   | <b>40.243</b>  | Bride de réduction 26 x 30.  |
| <b>AV 1.326</b> | Bride 32 IN pour ACL 1.   | <b>40.244</b>  | Bride de réduction 30 x 36.  |
| <b>AV 1.328</b> | Bride 32 IN pour 202 et Juva 4.   | <b>40.245</b>  | Bride de réduction 36 x 42.  |
| <b>A 1.645</b>  | Axe renvoi commande à queue de 8 (Renault).   | <b>40.397</b>  | Vis tête 6 pans (Citroën C4).  |
| <b>A 1.738</b>  | Bride entr'axe 53/60 (Ford A - AF).   | <b>41.087</b>  | Masse de réchauffage (Rosengart).  |
| <b>A 1.763</b>  | Manchon accouplement commande de gaz (Panhard).   | <b>41.692</b>  | Bride en croix de 30 (Citroën C4F).  |
| <b>A 1.903</b>  | Bride entr'axe 60/65 (Ford 19 CV).  | <b>46.377</b>  | Vis tête 6 pans 8 x 70 (Citroën TA).   |
| <b>A 1.923</b>  | Ecrou de 10 ayant 14,5/8 plats (Delauay).   | <b>48.843</b>  | Levier de renvoi pour TH (Peugeot 201).  |
| <b>A 1.972</b>  | Bague de commande de gaz (Delahaye-Voisin).   | <b>49.218</b>  | Levier d' entraînement (Delahaye).   |
| <b>A 1.973</b>  | Ecrou de la bague A 1.972.  | <b>49.323</b>  | Rallonge de commande de gaz (Peugeot 5 CV).  |
| <b>A 1.987</b>  | Ecrou du levier 49.218 (Delahaye).  | <b>49.458</b>  | Bague d'air froid (Mack).  |
| <b>A 2.609</b>  | Levier de papillon d'équerre (Berliet VIHF).  | <b>49.459</b>  | Réchauffeur (Mack).  |
| <b>A 2.625</b>  | Levier de papillon 42 TH.   | <b>49.846</b>  | Levier de papillon (Citroën 8 et 10 CV).   |
| <b>A 2.628</b>  | Bride vissée sur réchauf. de 30 (GMC).  | <b>49.853</b>  | Manchon de réduction 42 x 48.  |
| <b>A 2.664</b>  | Pièce intermédiaire 42 pour Panhard K 158.  | <b>49.931</b>  | Bride intermédiaire (Delage DR 70).  |
| <b>A 2.685</b>  | Bride intermédiaire (Chevrolet LQ).   | <b>49.957</b>  | Pièce d' entraînement de papillon T.   |
| <b>A 2.688</b>  | Bride intermédiaire (Essex super 6).  | <b>49.958</b>  | Butée de papillon (Panhard).   |
| <b>A 2.689</b>  | Bride intermédiaire (Delage DM).  | <b>60.049</b>  | Levier entr'axe 60 pour T.   |
| <b>A 2.694</b>  | Pièce entraînement papillon (Citroën TA).   | <b>60.081</b>  | Levier de renvoi pour 42 TH.   |
| <b>A 2.698</b>  | Tubulure intermédiaire (Delage D4-D6 11, etc.).   | <b>60.083</b>  | Levier de renvoi pour 36 TH.   |
| <b>A 2.703</b>  | Vis de fixation des pièces A 2.705.   | <b>60.226</b>  | Tirrette de starter.   |
| <b>A 2.705</b>  | Pièce de raccordement d'air chaud 42 TH.  | <b>61.211</b>  | Levier d'équerre pour renvoi de commande.  |
| <b>A 2.709</b>  | Pièce d' entraînement de commande de gaz (Citroën TAV).   | <b>61.867</b>  | Renvoi de commande de gaz (Citroën TA).  |
| <b>A 2.722</b>  | Support de renvoi de commande (Renault YFAB).   | <b>61.893</b>  | Rotule support de commande (Citroën TA).   |
| <b>A 2.753</b>  | Bride intermédiaire (Simca 5).  | <b>64.321</b>  | Raccord de prise de gaz (tube de 18 x 20).   |
| <b>A 2.785</b>  | Bride intermédiaire entr'axes 53 et 60.   | <b>64.395</b>  | Bride réchauffante EE 1.   |
| <b>A 2.787</b>  | Bride de 32 sur 30.   | <b>64.551</b>  | Raccord de prise de gaz (tube de 12 x 14).   |
| <b>A 2.788</b>  | Bride de 32 sur 36.   | <b>64.883</b>  | Tubulure déportée de 30.   |
| <b>A 2.789</b>  | Bride en croix de 36.   | <b>64.884</b>  | Tubulure déportée de 36.   |
| <b>A 2.790</b>  | Vis tête fraisée de 10.   | <b>64.932</b>  | Coude à 90° de 36.   |
| <b>A 2.792</b>  | Ecrou du levier A 2.793.  | <b>64.933</b>  | Coude à 90° de 30.   |
| <b>A 2.793</b>  | Levier d' entraînement papillon (Chenard T8D).  | <b>65.071</b>  | Levier de papillon (EX 22 sur Citroën TA) avec vis de serrage.                     |
| <b>A 2.801</b>  | Tige filetée (Citroën 32 et 45).  | <b>65.079</b>  | Bride intermédiaire (Chevrolet).   |
| <b>A 2.803</b>  | Ensemble de tubulure intermédiaire A 2.802, masse réchauf. A 2.798 et joint A 2.800 (Citroën 32 et 45). | <b>65.082</b>  | Relai de commande Bowden.  |
| <b>A 2.804</b>  | Tubulure d' admission pour EE 1 (Panhard x 71).   | <b>65.189</b>  | Tubulure admission (2 - EX 22 sur Citroën TA).                                     |
| <b>A 2.805</b>  | Renvoi de commande de gaz (Panhard x 71).   | <b>65.110</b>  | Levier de papillon 36 TH (Panhard x 73).   |
| <b>A 2.806</b>  | Plaque d' obturateur (Panhard x 71).  | <b>65.202</b>  | Patte support de rotule (Citroën TA).  |
| <b>A 2.817</b>  | Support de gaine starter (Panhard x 71).  | <b>150.411</b> | Tubulure admission (Renault 85).   |
| <b>A 2.824</b>  | Tubulure intermédiaire (36 T remplaçant 30 DU).   | <b>200.642</b> | Raccord de prise de dépression à 6 x 100.  |
| <b>A 2.826</b>  | Axe de support de renvoi (Salmson 5 461).   | <b>208.073</b> | Levier de papillon T.  |
| <b>A 2.829</b>  | Masse de réchauffage TAV avec 2-EX.   | <b>208.230</b> | Bride en croix de 36 (Bedford).  |
| <b>14.858 P</b> | Levier de renvoi de commande de gaz (Renault KZ 13 à 24).   | <b>208.259</b> | Bride réchauffante de 30.  |
| <b>15.039</b>   | Robinet de réglage réchauffage à gaz.   | <b>208.260</b> | Bride réchauffante de 36.  |
| <b>15.110</b>   | Réchauffeur à gaz de 30.  | <b>208.428</b> | Bride intermédiaire pour EX 22 remplaçant un EE 1.                                 |
| <b>15.321</b>   | Ecrou de 5 x 0,75.  | <b>208.783</b> | Bride intermédiaire pour EX 32 remplaçant EE 22 - AA2 - AAV2 - AAV25 - 26.         |
| <b>17.712</b>   | Vis de serrage de levier papillon.  | <b>209.114</b> | Tubulure admission (Citroën TA).   |
| <b>18.610</b>   | Boule de rotule Zénith.   | <b>209.282</b> | Tubulure intermédiaire à papillon régulateur (Fordson-Deering).                    |
| <b>18.660</b>   | Rotule Zénith pour tige de 6 x 100.   | <b>209.540</b> | Raccord droit arrivée d' essence G.M.C.  |
| <b>18.821</b>   | Levier de papillon de 60.   | <b>209.769</b> | Bride intermédiaire pour EE 1 remplaçant EE 14 - EE 15 - EE 16 - AAOV 1 - AAO 161. |
| <b>22.981</b>   | Levier de commande de papillon.   | <b>209.840</b> | Bride intermédiaire (Lancia-Ardennes).   |
| <b>24.365</b>   | Bride de 30 pour prise de dépression.   | <b>209.849</b> | Pièce raccordement G.M.C.  |
| <b>24.366</b>   | Bride de 36 pour prise de dépression.   | <b>210.129</b> | Coupelle anti-retour EX.   |
| <b>24.367</b>   | Bride de 42 pour prise de dépression.   | <b>210.404</b> | Bride intermédiaire pour EX 32 remplaçant EE 3 - E 33 - EE 23.                     |
| <b>24.838</b>   | Boule de rotule de 8 m/m à rivet.   | <b>210.408</b> | Raccord pour filtre à air (Dodge).   |
| <b>25.099</b>   | Tubulure intermédiaire (Citroën 5 CV).  | <b>211.196</b> | Tubulure intermédiaire pour 42 remplaçant 48 ou 55.                                |
| <b>25.497</b>   | Ecrou de goujond de bride.  | <b>211.593</b> | Bride isolante de 30 épaisseur 5.  |
| <b>27.104</b>   | Raccord de prise de dépression.   | <b>211.595</b> | Bride isolante de 36 épaisseur 5.  |
| <b>27.976</b>   | Bride en croix de 30.   | <b>211.596</b> | Bride isolante de 42 épaisseur 5.  |
| <b>27.977</b>   | Bride en croix de 36.   | <b>212.475</b> | Raccord d' arrivée d' essence Jeep.  |
| <b>27.978</b>   | Bride en croix de 42.   | <b>212.524</b> | Levier de papillon EX 12 Jeep.   |
| <b>28.882</b>   | Vis du manchon A 1.763 (Panhard-Voisin).  | <b>213.099</b> | Pièce d' entraînement papillon Peugeot 203.  |
| <b>30.096</b>   | Coude n° 1 NF.  | <b>213.392</b> | Bride intermédiaire pour Simca 6.  |
| <b>35.224</b>   | Rondelle d' axe de papillon.  | <b>213.497</b> | Bride intermédiaire pour Ward-la-France.   |
| <b>37.347</b>   | Rotule pour tige de 5.  | <b>213.990</b> | Bride isolante de 32.  |
| <b>38.151</b>   | Levier double de papillon (T).  | <b>213.991</b> | Joint de bride de 32.  |
| <b>39.310</b>   | Vis tête 6 pans 8 x 40 (Citroën TA).  | <b>214.024</b> | Levier d'équerre avec boule de rotule (Simca 5).                                   |
| <b>39.351</b>   | Vis de 6 x 100 tête fraisée.  |                |  |

| N° Référence   | DÉSIGNATION  | N° Référence | DÉSIGNATION |
|----------------|--|--------------|-------------|
| <b>214.025</b> | Levier de papillon avec boule de rotule (Simca 5).   |              |             |
| <b>214.026</b> | Axe levier d'équerre (Simca 5).                      |              |             |
| <b>214.028</b> | Biellette d'accouplement (Simca 5).                  |              |             |
| <b>214.030</b> | Biellette d'accouplement (Simca 5).                  |              |             |
| <b>214.067</b> | Boule de rotule de 6.                                |              |             |
| <b>214.086</b> | Levier papillon avec boule de rotule (Simca 6 et 8). |              |             |
| <b>214.087</b> | Levier papillon avec boule de rotule (Renault 4 CV). |              |             |
| <b>214.097</b> | Coude intermédiaire (Simca 5).                       |              |             |
| <b>214.183</b> | Levier papillon Citroën TA.                          |              |             |
| <b>214.311</b> | Pièce entraînement papillon performance.             |              |             |
| <b>214.357</b> | Vis fixation 214.358.                                |              |             |
| <b>214.358</b> | Bride en croix 32 IN pour performance.               |              |             |
| <b>214.365</b> | Chape d'entraînement papillon 203.                   |              |             |
| <b>214.435</b> | Raccord de prise d'air pour performance.             |              |             |

Mis à disposition par Citroën 21

www.citroen-rosalie.fr