

Moteur

Type	De Dion Bouton, vertical placé à l'avant
Nbre Cylindre	1
Vilebrequin	équilibré
Alésage-Course mm	100x120 (séries 1 à 4)
Cylindrée cm3	939
Puissance adm. cv	8
Puis. réelle cv@tr/mn	10.5
Distribution	soupapes d'admission et d'échappement à commandes latérales
Culasse	moteur borgne
Lubrification	barbotage et graisseurs compte-gouttes
Alimentation	carburateur De Dion Bouton
Allumage	magnéto ou bobine et accus
Réservoir	en charge et placé dans l'auvent
Refroidissement	par eau et thermosiphon
Divers	

Embrayage

Genre	cône en cuir à poussée équilibrée
Commande	mécanique

Boite de vitesse

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

Essieu Ar., moteur & différentiel

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

Direction

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

Châssis

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

Freins

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

Roues et pneumatiques

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

Dimensions générales (mm & Kg)

Empattement	2475
Voie AV.	1180
Voie AR.	1180
Longueur HT	
Largeur HT	
Entrée de carrosserie	
Poids	

P.V. des Mines

Date	24 juillet 1907
Châssis n°	248

Renseignements complémentaires

Variante(s)	- 5 séries produites
Performance(s)	- série 5 : moteur 1 cylindre, 100x130, 1018 cm3, avec un châssis à empattement long de 2450 mm - châssis pouvant recevoir des carrosseries à 4 places et entrée latérale :
	phaéton, landaulet, limousine

Type(s) apparenté(s)	Type E, Type G, Type H
----------------------	-------------------------------

Particularités pour le collectionneur

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