

## Moteur

Type	De Dion Bouton, vertical placé à l'avant
Nbre Cylindre	2
Vilebrequin	équilibré
Alésage-Course mm	80x120
Cylindrée cm3	1200
Puissance adm. cv	10
Puis. réelle cv@tr/mn	12.5
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
	dimensions des tambours et garnitures supérieures à celles des types A et D

## Roues et pneumatiques

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

## Dimensions générales (mm & Kg)

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

## P.V. des Mines

Date 02 janvier 1908

Châssis n° 232

## Renseignements complémentaires

Variante(s)	châssis pouvant recevoir des
Performance(s)	carrosseries à 4 places et entrée latérale : <b>phaéton, landaulet, limousine</b>
Type(s) apparenté(s)	<b>Type E, Type F, Type H</b>

## 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.