MODÈLE 1988

ANNEXE VIII

CERTIFICAT DE MONTAGE D'UNE CARROSSERIE

destiné à être joint au dossier de réception à titre isolé du véhicule

(à fournir en 3 exemplaires)

Je, soussigné : Garage FRIBOURG Alain

demeurant à : 15 rue Général Leclerc 52130 WASSY Tél. : 03.25.55.30.08

déclare avoir monté sur le véhicule désigné ci-après et appartenant à : (nom et adresse) :

Garage FRIBOURG Alain
15 rue Général Leclerc 52130 WASSY

la carrosserie suivante : plateau porte voiture

Le véhicule doit être présenté à une réception à titre isolé du service des Mines avant immatriculation compte tenu de ce que :

(1) Le châssis a subi les transformations suivantes par rapport au type décrit dans la notice du constructeur. Ci-joint l'accord écrit du service technique du constructeur.

(1) Les poids en charge sur les essieux (ou le pivot) ne respectant pas les charges au sol minimales-maximales (1) prévues par le constructeur. Le nouveau poids total autorisé en charge sera déterminé par le services des mines.

(1) La largeur du véhicule excède celle fixée par le constructeur. Ci-joint l'accord écrit du service technique du constructeur.

CARACTÉRISTIQUES DU VEHICULE

Marque : CITROEN
Type : N radicle
N° d'identification : 6607988
Nombre de places assises (y compris le conducteur) : 2
Empattement : F = 3 m
F' (5) = ... m

DIMENSIONS DU VEHICULE CARROSSE (hors tout)

Longueur L = 6.50 m
Largeur ℓ = 2.20 m
Surface L x ℓ = 14.50 m²

CARACTERISTIQUES DE LA CARROSSERIE

Longueur utile du chargement : T = 4.61 m
Porte à faux arrière du véhicule : X = 2.25 m
Longueur des ferrures et charnières : c = 0.20 m

Distance du centre de gravité du chargement à l'axe de la force, (ou de la résultante des forces), appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) arrière :

Y = 0.070 m

Porte à faux arrière utile : $X_u = \frac{T}{2} - Y$ = 2.235 m

Distance du centre de gravité du chargement à l'axe de la force, (ou de la résultante des forces), appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) avant, ou à l'axe du pivot :

F' — Y = 2.84 m

- Poids total autorisé en charge : PTAC = 5990 kg
- Poids à vide du véhicule carrossé = 3340 kg

PV = PC + M + Ca = 2150 + 62 + 1128 kg

PC : poids du châssis cabine en ordre de marche comprenant : réservoirs pleins, outillage de bord, sans conducteur ni passager, sans porte-roues ni roue de secours, avec accumulateurs.

M : Poids du ou des porte-roues de secours garnis.

Ca : poids de la carrosserie vide et de ses équipements.

- Poids à vide sous l' (ou les) essieu(x) avant du véhicule carrossé (4) (ou sous pivot semi-remorque) :
PV. AV = 1680 kg
- Poids à vide sous l' (ou les) essieu(x) arrière du véhicule carrossé (4)
PV. AR = 1680 kg
- Poids du conducteur et des passagers :
p : 75 kg x (conducteur + passagers) = 150 kg
- Poids du conducteur et des passagers sur l' (ou les) essieu(x) avant (3)
(cas de cabine avancée) (1) : p. AV = p = 150 kg
(cas de cabine normale) (1) : p. AV = $\frac{2p}{3}$ = ... kg
- Poids du conducteur et des passagers sur l' (ou les) essieu(x) arrière (3)
(cas de cabine avancée) (1) : p. AR = 0 kg
(cas de cabine normale) (1) : p. AR = $\frac{p}{3}$ = ... kg
- Chargement : Ch = PTAC — PV — p = 2500 kg

(1) Barrer la mention inutile.

(2) Voir notice descriptive.

(3) Dans le cas de cabine «hors série» p.AV et p.AR seront calculés en fonction de la position du conducteur et des passagers par rapport à l'essieu considéré.

(4) Joindre les tickets de pesée correspondants.

(5) F' = distance de l'axe de la force (ou de la résultante des forces) appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) avant, ou de l'axe du pivot d'attelage, à l'axe de la force (ou de la résultante des forces) appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) arrière.

Si le véhicule comporte plus d'un essieu avant, ou si les essieux arrière sont inégalement chargés ou espacés, reproduire ci-dessous un schéma analogue à ceux figurant en appendice aux Annexes VII et VIII de l'arrêté du 19 juillet 1954.

REPARTITION DU POIDS DU CHARGEMENT :

Essieu(x) AV (ou pivot) Ch AV = Ch x $\frac{Y}{F'}$ = 2 500 x 0.023 = 57.5 kg

Essieu(x) AR Ch AR = Ch x $\frac{F'-Y}{F'}$ = 2500 x 0.946 = 236.5 kg

REPARTITION DU POIDS TOTAL EN CHARGE (PTC)

Essieu (x) AV (ou pivot)

Poids à vide : PV.AV = ... kg
Poids conducteur et passagers :
p.AV = 150 kg
Ch AV = 1680 kg
PT AV total = 1830 kg
PT AV autorisé :
minimal (2) 1394 kg
maximal (2) 2450 kg

Essieu(x) AR

Poids à vide : PV.AR = ... kg
Poids conducteur et passagers :
p.AR = 0 kg
Ch AR = 1680 kg
PT AR total = 1680 kg
PT AR autorisé :
minimal (2) 756 kg
maximal (2) 4200 kg

Fait à Wany, le 29/5/1980.
Signature et cachet

NOTA :

Porte à faux AR utile : distance de l'extrémité AR hors tout d'un véhicule non compris, s'il y a lieu, l'épaisseur du dispositif de fermeture (portes, hayon...) et la longueur des ferrures et charnières, à l'axe de la force (ou de la résultante des forces) appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) arrière.

Ferrures et charnières : dispositifs (ferrures et charnières de la porte AR, tampons, crochet d'attelage...) de poids négligeable placés à l'arrière d'un véhicule.

Le chargement est supposé concentré au point G (centre de gravité), milieu de la longueur utile de chargement.

Dans les cas contraires, la position du centre de gravité doit être déterminée en premier lieu.

Caisses mobiles multiples : G à indiquer sur le véhicule porteur en fonction du Ca, qui dans le cas particulier doit correspondre au poids de l'élément mobile vide et de ses équipements.

NOTICE DESCRIPTIVE DU VÉHICULE AUTOMOBILE Type N

CONSTRUIT PAR LA Société Anonyme ANDRÉ CITROËN

Capital : 302 460 000 F — 117 à 167, Quai André-Citroën - PARIS - XVe

Marque : CITROËN.
Type : N
Genre 5 : Châssis nu ou châssis-cabine pour camion.
Poids total autorisé en charge :
— Véhicule isolé . . . . . 5 990 kg
— Véhicule avec remorque munie d'un frein à inertie. 7 240 kg
Nombre de places assises (y compris le conducteur) : 2.

I. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

2 essieux et 4 roues (AV simples, AR jumelées).
Roues motrices à l'arrière.
Châssis constitué par 2 longerons en acier et 7 traverses.
Longerons : hauteur 198,5 mm (empattement 2,52 et 3 m) et 200 mm (empattement 3,75 m), largeur 60 mm
Epaisseur des tôles : longerons 4,75 mm (empattement 2,52 et 3 m) et 5,5 mm (empattement 3,75 m), traverses 4 mm.
Moteur à l'avant, l'axe du moteur est parallèle à l'axe du véhicule.
Cabine de conduite avancée.

II. DIMENSIONS ET POIDS

Pneumatiques	6.50-20 X			7-19.5 X		
Empattement	2,52 m	3,00 m	3,75 m	2,52 m	3,00 m	3,75 m
Voie AV.	1,70 m	1,70 m	1,70 m	1,69 m	1,69 m	1,69 m
Voie AR (moyenne) . .	1,61 m	1,61 m	1,61 m	1,61 m	1,61 m	1,61 m
Longueur du châssis non carrossé, toutes saillies comprises, avec pare-chocs AV et sans pare-chocs AR	4,69 m	5,64 m	6,62 m	4,69 m	5,64 m	6,62 m
Largeur du châssis-cabine	2,14 m	2,14 m	2,14 m	2,14 m	2,14 m	2,14 m
Hauteur de la cabine au-dessus du sol (à vide)	2,27 m	2,27 m	2,27 m	2,24 m	2,24 m	2,24 m
Porte-à-faux du châssis non carrossé, toutes saillies comprises au-delà de l'essieu extrême :						
— vers l'avant (pare-chocs AV compris) . .	1,31 m	1,31 m	1,31 m	1,31 m	1,31 m	1,31 m
— vers l'arrière (sans pare-chocs AR) . . .	0,86 m	1,33 m	1,56 m	0,86 m	1,33 m	1,56 m
Longueur maxi autorisée du véhicule carrossé (1) charge non uniformément répartie	5,72 m	6,56 m	7,87 m	5,72 m	6,56 m	7,87 m
Longueur maxi autorisée du véhicule carrossé (1), charge uniformément répartie.	5,34 m	6,11 m	7,31 m	5,34 m	6,11 m	7,31 m
Largeur maxi autorisée du véhicule carrossé .	2,50 m	2,50 m	2,50 m	2,50 m	2,50 m	2,50 m
Porte-à-faux maxi arrière du véhicule carrossé charge uniformément répartie (1).	1,51 m	1,80 m	2,25 m	1,51 m	1,80 m	2,25 m
Le porte-à-faux arrière pour carrosserie à usages spéciaux et à charges non uniformément réparties peut aller, sur autorisation du constructeur, jusqu'à . . . . à condition que le centre de gravité de la charge totale dont le châssis-cabine de série est capable soit situé en avant de l'essieu AR à une distance mini égale à	1,89 m	2,25 m	2,81 m	1,89 m	2,25 m	2,81 m
La distance de l'arrière de la cabine de série à l'axe de l'essieu AR est de	0,26 m	0,35 m	0,50 m	0,26 m	0,35 m	0,50 m
Hauteur libre au-dessus du sol, en charge . .	2,07 m	2,55 m	3,30 m	2,07 m	2,55 m	3,30 m
Poids du châssis nu (à sec, sans carburant, sans huile, sans eau, sans roue de secours, sans outillage)	0,24 m	0,24 m	0,24 m	0,21 m	0,21 m	0,21 m
Poids du châssis-cabine en ordre de marche .	1 624 kg	1 668 kg	1 744 kg	1 596 kg	1 640 kg	1 716 kg
— sur l'avant . . .	2 106 kg	2 150 kg	2 226 kg	2 077 kg	2 121 kg	2 197 kg
— sur l'arrière . . .	1 403 kg	1 394 kg	1 409 kg	1 394 kg	1 385 kg	1 400 kg
Poids total maximal autorisé en charge. . .	703 kg	756 kg	817 kg	683 kg	736 kg	797 kg
Poids maximal sur l'essieu AV à ne pas dépasser	5 990 kg	5 990 kg	5 990 kg	5 990 kg	5 990 kg	5 990 kg
Poids maximal sur l'essieu AR à ne pas dépasser	2 450 kg	2 450 kg	2 450 kg	2 300 kg	2 300 kg	2 300 kg
	4 200 kg	4 200 kg	4 200 kg	4 200 kg	4 200 kg	4 200 kg

(1) Ces cotes peuvent être majorées de 0,150 m pour permettre le montage de ferrures et accessoires de poids négligeable.

III. MOTEUR

Moteur à explosion type N. 4 temps, 4 cylindres en ligne.
Commande de distribution à l'avant, par chaîne.
Alésage : 90 mm, course : 85,5 mm, cylindrée : 2,176 l
Rapport volumétrique : 8/1.
Puissance administrative : 10 CV (dix).
Carburant normalement utilisé : Essence.
Réservoir de 70 l placé sur des supports fixés au longeron de châssis côté droit et maintenu par des sangles.
Régime de rotation du moteur :
a) maximal en 4e vitesse . . . . . 4 140 tr/mn
b) correspondant au couple maximal . . . . . 2 000 tr/mn
c) correspondant à la puissance maximale . . . . 4 750 tr/mn
Echappement par silencieux de ∅ 110 mm, longueur 550 mm, situé sous le châssis.
Le niveau sonore du bruit produit par le véhicule et mesuré dans les conditions prévues par l'Arrêté Ministériel du 25 Octobre 1962 est de 85 dB.A.
Alimentation par pompe à essence et carburateur.
Allumage par batterie, bobine et allumeur.
Avance : 12°
Distribution électrique : 12 volts, 1 batterie de 12 volts et de 55 Ah CEI.
Graissage sous pression.
Refroidissement par eau, radiateur et ventilateur, capacité totale d'eau : 9,9 l ou 10,5 l avec système de chauffage.
Le moteur équipant ce véhicule satisfait aux dispositions de l'Arrêté du 28 Juillet 1964 relatif aux émissions de gaz de carter.

IV. TRANSMISSION DU MOUVEMENT

Embrayage à disque, à commande hydraulique, fonctionnant à sec.
Boîte de vitesses, du type à prise directe et à baladeurs. Elle comporte 4 vitesses en marche avant et une en marche arrière.
Les baladeurs sont actionnés par un levier.
Pont arrière à couple conique et différentiel à engrenages coniques.
Démultiplication de la transmission :

Combinaisons des vitesses	Rapports de la boîte Type 25	Rapports de la boîte Type 30	Couple conique	Démultiplication totale Boîte 25	Démultiplication totale Boîte 30
1re	0,1661	0,1357	6/41	0,0243	0,0198
2^e	0,3336	0,2892		0,0488	0,0423
3^e	0,6175	0,6175		0,0903	0,0903
4^e	1	1		0,1463	0,1463
AR	0,1459	0,1459		0,0213	0,0213

Avec des pneumatiques de 6.50-20 X, dont la circonférence de roulement sous charge est de 2,636 m, au régime du moteur de 1 000 tr/mn, la vitesse atteinte est de :

Combinaisons des vitesses	Vitesses en kilomètre/heure Boîte 25	Vitesses en kilomètre/heure Boîte 30
1re	3,8 environ	3,1 environ
2^e	7,7 »	6,7 »
3^e	14,3 »	14,3 »
4^e	23,1 »	23,1 »
AR	3,4 »	3,4 »

Au régime maximal du moteur en 4e vitesse, la vitesse maximale théorique du véhicule ressort à 95 km/h environ.
Autres montes de pneumatiques autorisées : 7.00-20 X et 8-19.5 X.
Poussée et transmission des réactions de freinage par les ressorts.
Indicateur de vitesse sur le tableau de bord.

V. SUSPENSION

Ressorts semi-elliptiques à l'AV et à l'AR.
Flexibilité à l'AV : 9 %. ; à l'AR : 8 %. à 3 %.
Amortisseurs hydrauliques à l'AV et à l'AR.

VI. DIRECTION

Direction avancée, à vis globique et galet.
Démultiplication - nombre de tours du volant de direction pour braquage complet de gauche à droite : 4,7.
Diamètres de braquage :

Empattement	2,52 m	3,00 m	3,75 m
— entre murs . . .	11,20 m	12,80 m	14,30 m
— entre trottoirs . .	10,00 m	11,50 m	13,20 m

VII. FREINAGE

I — DISPOSITIF PRINCIPAL constitué comme suit :
— un réservoir de liquide à niveau visible,
— une pompe haute pression,
— un conjoncteur disjoncteur lié à un accumulateur principal qui alimente 3 accumulateurs secondaires munis de clapets de retenue (2 accus pour les freins AV, 1 pour les freins AR).
— un poussoir-champignon, à portée du pied droit du conducteur, commandant simultanément deux distributeurs. L'un de ceux-ci dirige le liquide en provenance de deux des accus secondaires vers les freins AV, l'autre dirige le liquide en provenance des deux autres accus secondaires vers les freins AR. Les canalisations de ces circuits étant différentes, l'indépendance des freins AV et AR est totale.
La pression dans les cylindres de roues est fonction de la pression exercée par le pied sur le poussoir-champignon.
— un dispositif mécanique agissant sur la commande des distributeurs qui assure automatiquement la répartition du freinage entre l'AV et l'AR en fonction de la charge sur l'essieu AR.
— un témoin lumineux de couleur rouge qui s'allume lorsque la pression dans l'accu principal tombe à 100 bars $^{+10}_{-0}$

VII. FREINAGE (suite)

— Volume de chacun des 4 accus . . . . . 0,380 l
— Pression maximale d'utilisation. . . . . 175 bars
— ø des cylindres différentiels des roues AV . 42 mm et 30 mm
— ø des cylindres des roues AR. . . . . 22,2 mm
— ø des tambours de freins AV et AR. . . . 360 mm
— Largeur des garnitures AV et AR . . . . . 100 mm
— Surface totale des garnitures . . . . . 2 171 cm²

2 — DISPOSITIF DE SECOURS ET D'IMMOBILISATION
actionné par un levier situé à portée de la main droite du conducteur.
Ce levier actionne un palonnier qui agit par l'intermédiaire de câbles et de biellettes sur les mâchoires de freins arrière.
Surface totale des garnitures : 1 085 cm²
Le frein de secours est indépendant du frein principal jusqu'à la commande des mâchoires.

3 — Les décélérations minimales du véhicule en charge maximale autorisée sont conformes au Code de la Route, c'est-à-dire > 5,5 m/sec² pour le frein principal et > 2,35 m/sec² pour le frein de secours.

VIII. CARROSSERIE

Châssis avec cabine tôle, 2 portes s'ouvrant vers l'avant, fermeture par serrure.
1 pare-brise en verre de sécurité, agréé par l'Administration.
4 glaces de portières dont 2 déflecteurs en verre de sécurité.
2 hublots en verre de sécurité, situés à la partie inférieure de la cabine, à droite et à gauche ; 2 glaces de lunette AR en verre de sécurité.

Les aménagements extérieurs et intérieurs de ce véhicule répondent aux dispositions de l'Arrêté Ministériel du 19 Décembre 1958.

IX. ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

Châssis-cabine :
Feux de route : 2.
Feux de croisement : 2, d'un type agréé dans les feux de route, réglables par vis.
Feux de position : 2.
Feux de gabarit AV : 2.
Indicateurs de changement de direction AV : 2.
Rappels latéraux d'indicateurs de changement de direction : 2, sur les côtés de la cabine.
Les dispositifs ci-dessus sont situés aux emplacements et dans les limites réglementaires.

Feux rouges AR formant feux de gabarit : 2.
Signaux de freinage : 2.
Indicateurs de changement de direction AR : 2.
Dispositifs réfléchissants d'un type agréé : 2.
Si le véhicule reçoit une carrosserie non de série, les différents dispositifs de signalisation AR devront être fixés aux emplacements réglementaires.

X. DIVERS

Dispositif antiparasites d'un modèle agréé pour ce type de véhicule.
Avertisseur route d'un type agréé.
Véhicule non muni de l'avertisseur urbain par application de la lettre circulaire N° 94-7/65 du 29 Novembre 1965.
Plaque constructeur fixée sur le montant droit intérieur de la cabine ; marque à froid sur le longeron droit, au-dessus de la main avant du ressort arrière.
Plaque moteur rivée sur carter moteur, côté gauche.
Plaques d'immatriculation : à l'avant, sur la partie inférieure de la cabine ; à l'arrière, sur le châssis.
Le numérotage dans la série du type commence au N° 6 606 650.

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION

Il résulte des constatations effectuées à la demande du représentant du Constructeur le 15 Septembre 1965, que le châssis-cabine N° 6 600 000 à moteur N° 0 305 000 051 ci-dessus décrit et présenté comme prototype d'une série CITROEN type N, satisfait aux dispositions des articles R. 54 à R. 60, R. 69 à R. 84, R. 94 à R. 97 et R. 104 du Code de la Route et des arrêtés pris pour son application.

Le châssis-cabine ne satisfait pas aux articles R. 61, R. 62, R. 85 à R. 93. La déclaration de mise en circulation devra être accompagnée du présent procès-verbal et d'un certificat des personnes ayant mis en place l'équipement ou la carrosserie attestant que le véhicule terminé satisfait aux dispositions incluses dans les articles précités.

Les véhicules livrés en châssis-nus satisfont aux dispositions des articles R. 54 à R. 60, R. 69 à R. 71, R. 75, R. 79 à R. 81 et R. 97 du Code de la Route et des arrêtés pris pour son application.

Ils ne satisfont pas aux dispositions des articles R. 61, R. 62, R. 72 à R. 74, R. 76 à R. 78, R. 82 à R. 93, R. 95, R. 96 et R. 104.

Il ne pourra être vérifié qu'après montage de la carrosserie qu'ils satisfont aux dispositions des articles R. 61, R. 62, R. 72 à R. 74, R. 76 à R. 78, R. 82 à R. 93, R. 95, R. 96 et R. 104.

Les véhicules carrossés devront subir une réception complémentaire par le Service des Mines avant leur mise en circulation.

A Paris, le 3 Novembre 1965.
L'Ingénieur Divisionnaire des T.P.E. (Mines),
(signé : FLAGEOLET)

Vu :
Paris, le 3 Novembre 1965.
L'Ingénieur des Mines,
(signé : ARNOUIL)

Vu et approuvé,
Enregistré sous le N° AU. 295-65.
A Paris, le 3 Novembre 1965.
L'Ingénieur en Chef des Mines,
(signé : PROUST)

Toute transformation du châssis de ce véhicule susceptible de modifier sa situation au regard des articles 54 à 62, 69 à 81 du Code de la Route, ou toute modification du véhicule à la suite de laquelle il cesserait d'être conforme aux indications portées sur le Certificat de Conformité ci-dessus doit faire l'objet d'une déclaration à la Préfecture.

REG. AU - N° 717-66

La notice ci-dessus, précédant le procès-verbal de réception a été mise à jour conformément aux lettres ministérielles des 2 Octobre et 3 Décembre 1930 et à l'arrêté ministériel du 17 Juillet 1954. Les prescriptions réglementaires restent satisfaites et aucun changement n'a été apporté aux éléments servant de base pour le calcul de la puissance.

Cette mise à jour est applicable aux véhicules dont le N° dans la série commence au N° 6 606 000.

A Paris, le 30 Juin 1966.
L'Ingénieur Divisionnaire des T.P.E. (Mines)
(signé : FLAGEOLET)

Vu :
Paris, le 30 Juin 1966.
L'Ingénieur des Mines,
(signé : ARNOUIL)

Vu et approuvé,
Enregistré sous le N° AU. 717-66
A Paris, le 30 Juin 1966.
L'Ingénieur en Chef des Mines,
(signé : PROUST)

REG. AU - N° 1092-66

La notice ci-dessus, précédant le procès-verbal de réception et l'additif du 30 Juin 1966 a été mise à jour conformément aux lettres ministérielles des 2 Octobre et 3 Décembre 1930 et à l'arrêté ministériel du 17 Juillet 1954. Les prescriptions réglementaires restent satisfaites et aucun changement n'a été apporté aux éléments servant de base pour le calcul de la puissance.

Cette mise à jour est applicable aux véhicules dont le N° dans la série commence au N° 6 606 500.

A Paris, le 8 Décembre 1966.
L'Ingénieur Divisionnaire des T.P.E. (Mines)
(signé : FLAGEOLET)

Vu :
Paris, le 8 Décembre 1966.
L'Ingénieur des Mines,
(signé : ARNOUIL)

Vu et approuvé,
Enregistré sous le N° AU. 1092-66
A Paris, le 8 Décembre 1966.
L'Ingénieur en Chef des Mines,
(signé : PROUST)

REG. AU. N° 658-67

La notice ci-dessus, précédant le procès-verbal de réception et les additifs des 30 Juin et 8 Décembre 1966 a été mise à jour conformément aux lettres ministérielles des 2 Octobre et 3 Décembre 1930 et à l'arrêté ministériel du 17 Juillet 1954. Les prescriptions réglementaires restent satisfaites et aucun changement n'a été apporté aux éléments servant de base pour le calcul de la puissance.

Cette mise à jour est applicable aux véhicules dont le N° dans la série commence au N° 6 606 850.

A Paris, le 5 Juin 1967.
L'Ingénieur Divisionnaire des T.P.E. (Mines)
(signé : FLAGEOLET)

Vu :
Paris, le 5 Juin 1967.
L'ingénieur des Mines,
(signé : ARNOUIL)

Vu et approuvé
Enregistré sous le N° AU. 658-67.
A Paris, le 5 Juin 1967.
L'Ingénieur en Chef des Mines
(signé : PROUST)

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

Nous soussignés, Société Anonyme André CITROËN, Constructeur, certifions :

a) Que le véhicule :

1° Genre 5 . . . . . Châssis nu ou châssis-cabine pour camion (1).
2° Marque . . . . . CITROEN
3° Type. . . . . N
4° N° dans la série du type . . . . . .
5° Source d'énergie . . . Essence
5° bis Cylindrée (en cm3). 2 176
6° Puissance administrative. 10 CV (dix)

	CHASSIS-NU (à sec)			CHASSIS-CABINE (en ordre de marche)		
	2,52 m	3,00 m	3,75 m	2,52 m	3,00 m	3,75 m
10° bis Poids à vide (avec pneus 6.50-20 X) (1).	1 624 kg	1 668 kg	1 744 kg	2 106 kg	2 150 kg	2 226 kg
Poids à vide (avec pneus 7-19.5 X) (1)	1 596 kg	1 640 kg	1 716 kg	2 077 kg	2 121 kg	2 197 kg
11° Poids total autorisé en charge . . .	5 990 kg					

(1) *Rayer les mentions inutiles*

est entièrement conforme au type décrit plus haut.

b) Que ce véhicule sort de nos usines le.....

pour être livré à M.....

Fait à Paris,.....le.....

Nota. - Le présent Certificat de conformité ne peut être produit seul à l'appui d'une déclaration de mise en circulation du véhicule.
Une notice complémentaire, établie par le carrossier, devra être jointe