

CITROËN M35

Le 26 Janvier 1970.

A MM. LES CONCESSIONNAIRES

N° 2 - M. 35

PROTOTYPE M 35

PRESENTATION DU VEHICULE

Depuis Janvier 1970, une série expérimentale de 500 véhicules prototypes M. 35 est commercialisée.

I - PRINCIPALES CARACTERISTIQUES.

Appellation commerciale	M. 35
Désignation aux Mines	AL Série EA
Symbole Usine	AL
Premier numéro dans la série du type	00 EA 0001
Nombre de places	2 + 2

II - DIMENSIONS ET POIDS.

Empattement	2,400 mètres
Voie avant	1,260 mètre
Voie arrière	1,220 mètre
Longueur hors tout	4,050 mètres
Largeur hors tout	1,554 mètre
Hauteur	1,350 mètre
Garde au sol	0,164 mètre
Diamètre de braquage	11,400 mètres (entre trottoirs)
Poids à vide (en ordre de marche)	815 kg.
Charge utile	320 kg.

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 737.000.000 F. SIEGE SOCIAL, 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - PARIS 15° - METHODES REPARATIONS

Poids total autorisé en charge	1135 kg. (véhicule isolé)
Poids total autorisé en charge avec remorque de 500 kg. munie de freins	1635 kg.

III - MOTEUR.

a) Caractéristiques.

Moteur à explosion, 4 temps à piston monorotor, « COMOTOR type 610 »	
Puissance fiscale	6 CV
Cylindrée équivalente	995 cm ³
Rapport volumétrique	9/1
Carburant	Super
Puissance effective	49 Ch D.I.N. à 5 500 tr/mn
Couple maximal	7 m.kg D.I.N. à 2745 tr/mn

b) Allumage.

Bougies : supérieure BERU G3 - 18
 inférieure BOSCH MAG 310 T 2 SP
 écartement des électrodes 0,6 mm (non réglable),
 contrôle à l'éclateur tous les 5 000 km (**ne jamais sabler**)
 remplacement tous les 10.000 km.

Allumeur : S.E.V. Marchal
 écartement des contacts 0,40 mm
 correction centrifuge 13° à 1 400 tr/mn (allumeur)
 correction à dépression 17° à 200 m. bars

Point d'allumage :

avance initiale 20° volant avant P.M.*
 calage dynamique 0° volant à 2 000 tr/mn (moteur)

c) Carburateur.

Marque : Solex (Allemagne)
 Type : 18/32 HDD
 Double corps avec pompe de reprise
 Dispositif de départ à froid : type volet sur le premier corps

Réglages :	Premier Corps	Second Corps
Buses	15	27
Gicleurs principaux	100	155
Porte tube d'émulsion calibré avec tube	160	120
Ralenti	45	
Régime de ralenti	850 + $\frac{50}{0}$ tr/mn	

d) **Alimentation en essence.**

Réservoir : contenance 43 litres
Carburant : Super

e) **Circulation d'huile.**

Qualité d'huile: TOTAL Altigrade G.T. Spéciale Autoroute 20 W 40

Contenance moteur : après démontage : 4,5 litres
après vidange : 4,2 litres

différence Maxi-Mini : 1,5 litre

Huile refroidie par échangeur thermique huile-eau, placé dans le carter-moteur.

f) **Refroidissement.**

Système à thermo-siphon accéléré par pompe avec radiateur, nourrice, thermostat et ventilateur.
Capacité du système de refroidissement (y compris le chauffage) : 6,350 litres.

Liquide de refroidissement composé de 60 % d'eau
40 % de Glysantin

g) **Embrayage.**

Mécanisme : Férodo type «Diaphragme» 180 DB

Disque : Férodo avec moyeu amorti par ressorts
Qualité des garnitures : A 755

IV - BOITE DE VITESSES.

Contenance : 1,4 litre d'huile TOTAL «Extrême-Pression» 80

a) **Démultiplication de la transmission.**

La vitesse théorique à 1000 tr/mn moteur est donnée pour un véhicule équipé de pneus 135 - 15ZX dont le développement sous charge est de 1,821 mètre.

Combinaison des vitesses	Rapport de la boîte de vitesses	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur en km/h
1	$\frac{11}{42} = 0,2619$		0,0635	6,93
2	$\frac{16}{37} = 0,4324$		0,105	11,47
3	$\frac{22}{32} = 0,6875$	$\frac{8}{33} = 0,2424$	0,1666	18,21
4	$\frac{26}{28} = 0,9285$		0,2250	24,62
M. AR.	$\frac{11}{46} = 0,2391$		0,0579	6,32

Pression des pneus (en bars)

Avant : 1,8

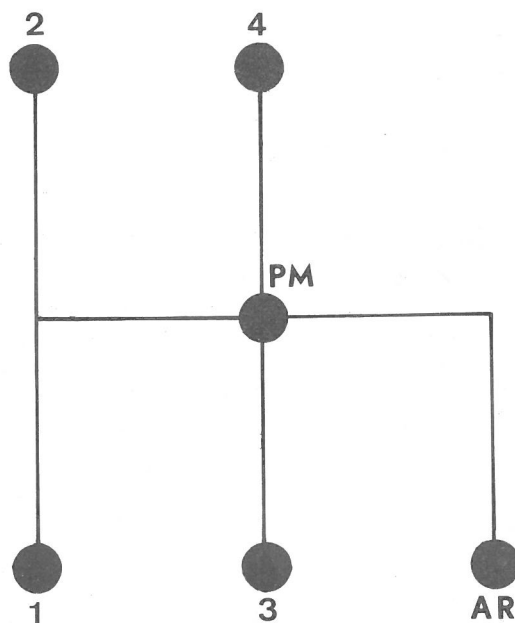
Arrière : 1,9

Secours : 2

b) Commande des vitesses.

Par levier sur tablier relié au levier sur boîte de vitesses.

c) Grille des vitesses.



VIII - SOURCE ET RESERVE DE PRESSION .

Contenance : 5,2 litres de liquide L.H.M.

a) Pompe haute-pression .

Monocylindrique : diamètre du piston : 15 mm - course : 5,5 mm.

b) Conjoncteur-disjoncteur .

Type à « tiroir-pilote »

Pression de conjonction : 145 ± 5 bars

Pression de disjonction : 170 ± 5 bars

c) Accumulateur principal .

Type « tôle emboutie »

Pression de gonflage : 40 ± 5 bars.

IX - ESSIEU AVANT - DIRECTION .

La traverse avant, les bras de suspension, les pivots, les moyeux, la direction et les barres de direction sont spéciaux pour ce véhicule.

Démultiplication de la direction :	1/18
Ouverture des roues avant :	1 à 3 mm
Braquage :	$36^{\circ} 30'$
Chasse :	$9^{\circ} \pm 1^{\circ}$
Carrossage (roues en ligne droite)	$1^{\circ} 30' \pm 30'$

X - ESSIEU ARRIERE .

Les bras de suspension sont spéciaux pour ce véhicule

Parallélisme des roues :	± 4 mm
Carrossage :	$0^{\circ} \text{ à } 0^{\circ} 30'$

XI - ELECTRICITE .

Batterie : 12 Volts 40 Ampère-heure

Alternateur : 12 Volts BOSCH (référence L J 322/20 - B 55/MR 2)

Régulateur : 12 Volts BOSCH (référence 0190-601-006 - AD 1/14)

Démarrreur : 12 Volts BOSCH (référence AL 50/109 - SL-306/V 5482)

XII - CHAUFFAGE .

Groupe de chauffage type - 5° C avec vanne thermostatique et pulseur.

XIII - CARROSSERIE .

Type : Coupé 2 portes

Nombre de places : 2 + 2

Volume du coffre : 350 dm³ sans roue de secours

310 dm³ avec roue de secours

Couleur : gris nacré (fournisseur MERVILLE, référence AC 095)

Garnissage intérieur : Targa noir.

XIV - REPARATION .

Les différentes gammes de dépose-pose et réglages figurent dans le Manuel de Réparations N° 569, Edition Décembre 1969, qui sera complété par des additifs concernant la Mécanique, l'Electricité et la Carrosserie.