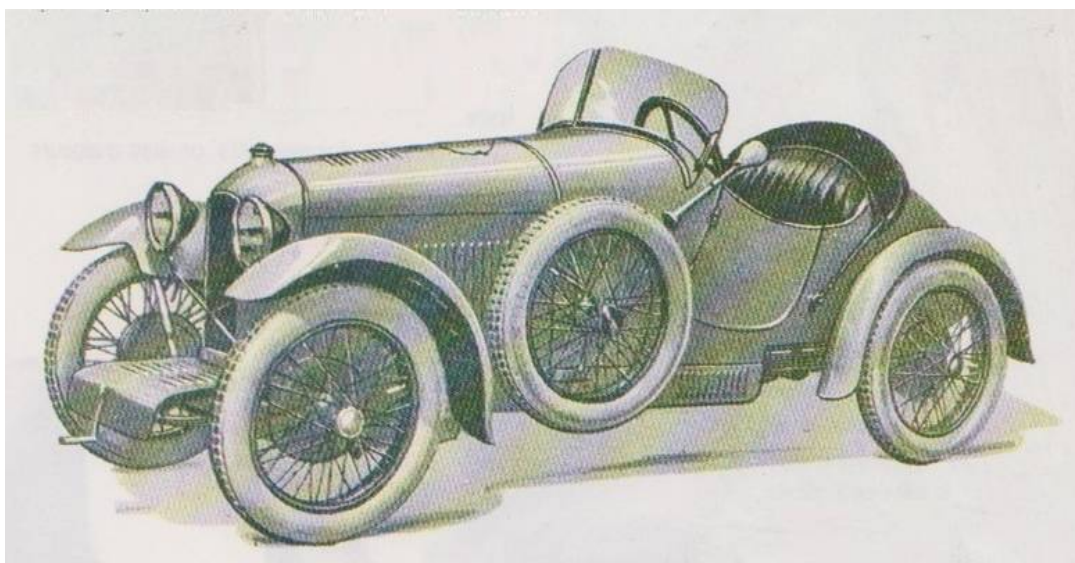


*La numérotation des AMILCAR sportives
4 cylindres CC - CV - CS – CGS - CGSs
de 1922 à 1929*



*Tableau des numéros de CGS – CGSs
du 09/1923 au 01/1929*

Rédacteur Jean Marie LALLOUETTE
lallouette.jm@evc.net
Janvier 2021 Version 1.4,1
Reproduction commerciale interdite

INTRODUCTION

Ce sujet anime tous les possesseurs d'Amilcar. Comment s'y retrouver dans la numérotation pratiquée par Amilcar pour identifier ses modèles ?

Les archives ayant disparu, il est difficile de s'y retrouver.

Ce sujet a déjà fait l'objet de recherches par Gilles. Fournier, Patrick Violleau et Tricycles.ch de l'Amicale Tricyclecariste de France.

La documentation existante est modeste

- registre d'André Morel sur ses ventes Amilcar
- catalogue de la Chambre Syndicale des Constructeurs
- registre de Schlotterbeck (importateur Suisse des Amilcar début des années 20)
- numérisations des cartes grises des départements du Var, de l'Aisne et de la Côte d'Or
- Quelques publications, revues et livres d'époque (Guide du Garagiste de 1928)

Mon Amilcar CGSs ayant une CG avec un numéro en 4 chiffres et une plaque constructeur en 5 chiffres, j'ai essayé de retrouver son historique afin de comprendre la logique de numérotation d'Amilcar et plus particulièrement celle des modèles CGS/CGSs.

Dans ce but j'ai consulté par Internet toutes les archives numérisées du Var de 1926 à 1941 ce qui m'a permis de retrouver l'historique de ma CG jusqu'à 1931. Avant elle était dans les Alpes Maritimes et j'ai eu un retour positif des archives de ce département qui ont retrouvé son historique.

J'irai les consulter dès que possible pour avoir, je l'espère, l'historique depuis ma première immatriculation.

Ayant trouvé une mine d'information sur les numérotations des CGS/CGSs et autres Amilcar j'ai décidé de continuer la lecture des archives des 2 autres départements, la Côte d'Or et l'Aisne, qui les avaient aussi numérisé, soit environ 10000 pages d'archives. Toutes ces informations m'ont permis de constituer une base de données, notamment sur les CGS et CGSs. Les archives de l'Aisne étaient particulièrement intéressantes car elles avaient des registres de première immatriculation.

Avec les autres fichiers existants, j'ai pu constituer plusieurs bases comportant au total près de 400 lignes de données (numéros de voiture, numéros de moteurs et dates).

La richesse de cette base de données m'a incité à lui appliquer un traitement informatique par une programmation de rapprochement de données et un traitement conditionnel des cellules Excel pour vérifier la cohérence des données et établir une chronologie des numéros. Ce traitement s'applique pour l'instant uniquement aux deux modèles CGS et CGSs. Vous trouverez le résultat de ce traitement dans la deuxième partie de ce document.

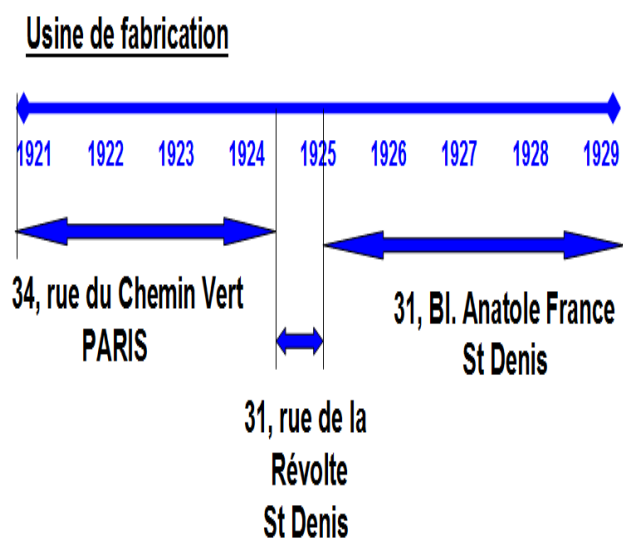
Ces informations, sous forme d'un tableau, permettront aux possesseurs d'Amilcar CGS/CGSs, ayant des données fiables de leur voiture, de dater la fabrication/première immatriculation de leur voiture.

IDENTIFICATION DES NUMEROS D'AMILCAR

Rappel des modèles sport 4 cylindres produits par Amilcar entre 1922 et 1929

MODELES SPORT	DATES DE PRODUCTION	Production approximative
CC	DEBUT 1922 A FIN 1925	5000 (CC+CS)
CV	1922	1400
CS	FIN 1922 A FIN 1925	5000 (CC+CS)
CGS/CGS3	FIN 1923 A FIN 1926	2418*
CGSs	FIN 1926 A DEBUT 1929	885*

* Voir fin de document



Préalable

Il va de soit que ce travail résulte de l'exploitation d'une Base de Données renseignée à partir **d'un échantillon de données** issu d'archives d'époque que je considère comme étant représentatif de la fabrication des CGS/CGS pour produire un résultat exploitable à partir d'un traitement informatique..

Il convient de l'utiliser comme tel en considérant qu'il n'est pas une restitution à l'identique des archives d'époque d'Amilcar et peut comporter des erreurs d'extrapolation.

Les numéros qui permettront la datation de la voiture doivent être issus de supports authentiques qui sont les suivants :

- Plaque constructeur en laiton avec le N° de la voiture
- Plaque moteur en laiton rivetée sur le bloc
- Numérotation gravée sur certains éléments de la voiture
- Carte grise ancienne de la voiture

1) L'identification de la numérotation par les plaques Amilcar en laiton de la voiture

Sur toutes les voitures produites par Amilcar on peut trouver 2 plaques d'identification. Celle du N° de la voiture placé en général sur le tableau de bord et celle du N° du moteur. Cette information, sur « **une plaque d'origine** » est déterminante pour retrouver sa date de fabrication, la possession d'une carte grise des années 50 et antérieures permet aussi de faciliter cette recherche.

Plaques du N° de la voiture

Les plaques originales, situées en général sur le tableau de bord, comportent les 3 adresses de fabrication et les numéros.

1) Pour le **Chemin Vert**, elle comporte 4 pavés de renseignement, TYPE, POIDS (sans doute la législation des cyclecars), SERIE et N°.

Le TYPE et le POIDS sont frappés à froid mécaniquement et le N° de la voiture est frappé manuellement avec des poinçons comportant des irrégularités d'alignement. Le pavé SERIE est à priori non renseigné.

2) Pour la **Route de la Révolte et le Bd Anatole France**, elle comporte 3 pavés de renseignement TYPE, SERIE et le N°.

Les TYPE et le N° de voiture sont frappés avec des poinçons manuellement avec des irrégularités d'alignement. Le pavé SERIE est là aussi non renseigné

Les voitures de « sport » produites sont les CGS et CGSs

Remarque sur la datation des plaques :

1) L'usine du **Chemin Vert** a existé à minima jusqu'en août 1924 (un courrier daté du 11 août à cette adresse a été retrouvé). Elle a ensuite déménagé Route de la Révolte. Les plaques du Chemin Vert seront donc présentes jusqu'au tout début de 1925 et seront posées sur les voitures CC, CV, CS et peut-être sur les toutes premières CGS (pas d'info sur ce sujet)

2) Pour les plaques de la **rue de la Révolte** on les trouve sur les modèles CS, et toutes les CGS et CGSs. Elles ont été posées sur ces modèles de 1924/25 à fin 1928.

3) La rue de la Révolte a été rebaptisée **Bd. Anatole France** au dernier semestre 1925. Mais, il est vraisemblable que seule les dernières CGSs, au delà de la numérotation de 20000 aient porté des plaques du Bd. Anatole France. Je n'ai trouvé que très peu de plaques à cette adresse. Il se peut qu'il y ait eu aussi des plaques de la Révolte en stock mises sur les dernières CGSs. (Je suis preneur d'info sur ce sujet)

Remarque plaque CGS CGSs

La distinction par Amilcar de ses différents modèles CGS châssis court et long, CGS3 et CGSs est inexistante. Toutes les informations que j'ai recueillies dans les registres sont sans appel, toutes ces voitures ont été immatriculées sous la dénomination CGS. Quelques exceptions au nombre de 3 sur toutes les pages font référence au nom de CGSs, mais comme il s'agit de voitures d'occasion on peut imaginer que cette précision relève du propriétaire qui a fait figurer ce deuxième S. Cette information est recoupée par les plaques voitures, qui à ma connaissance, sont toutes frappées CGS. Par contre il n'en va pas de même pour les plaques du moteur qui elles portent bien le marquage CGSs. L'explication vient sans doute du fait que le moteur de la CGSs ayant quelques particularités (arbre à cames, carter...) par rapport au CGS l'usine devait les fabriquer de manière spécifique et les identifiait avec ces plaques pour qu'il n'y ait pas de confusion au montage.

LES DIFFERENTS TYPES DE PLAQUES EN LAITON

1) L'identification de la numérotation par les plaques en laiton de la voiture

- 34, rue du Chemin Vert PARIS



- 31, Route de la Révolte St Denis

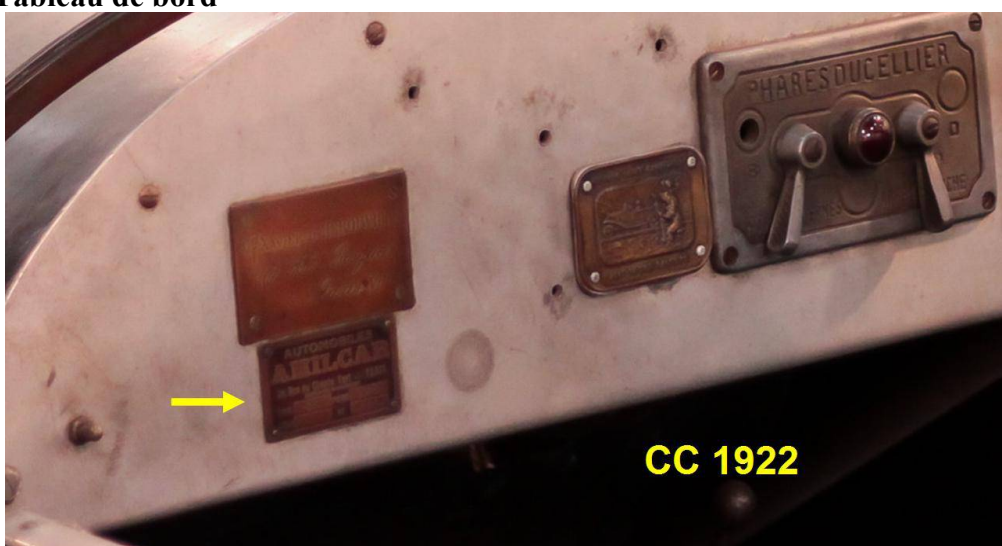


- 31, Bd Anatole France St Denis





Plaque sur Tableau de bord



CC 1922



G 1927

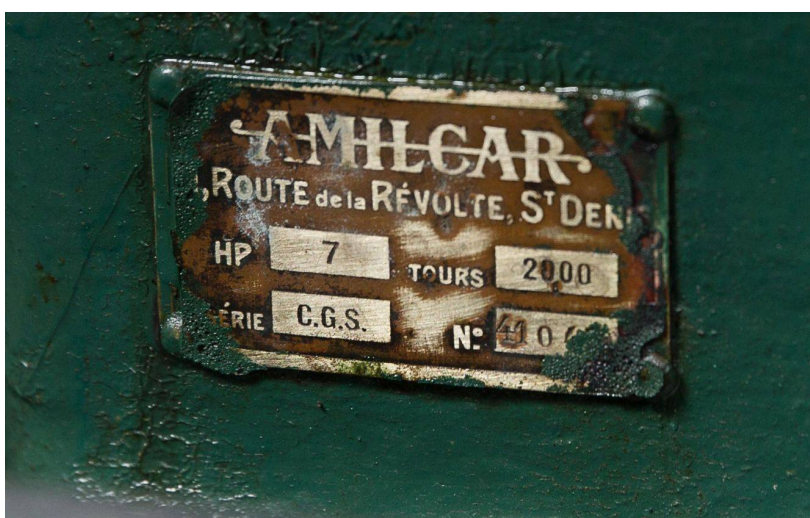


CGS

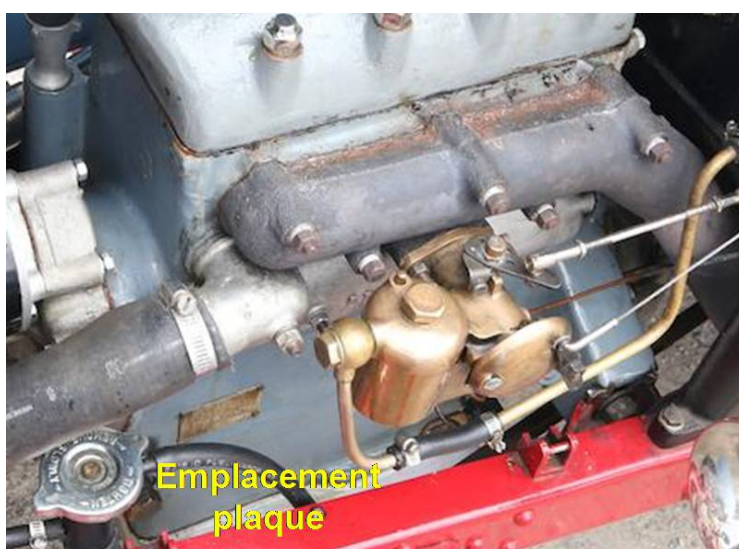
Remarque Sur la CGSs la plaque d'identification était posée sur la boiserie intérieure, côté passager, comme sur la Baillon « qui avait un peu vécu... » Certaines auraient aussi été posées sur la cloison pare-feu.



2) L'identification de la numérotation par les plaques en laiton du moteur



Emplacement de la plaque sur le moteur en bas à gauche côté carburateur



Ces plaques constituent une information déterminante pour confirmer ou non l'appartenance au modèle CGS ou CGSs en plus de la numérotation de la voiture.

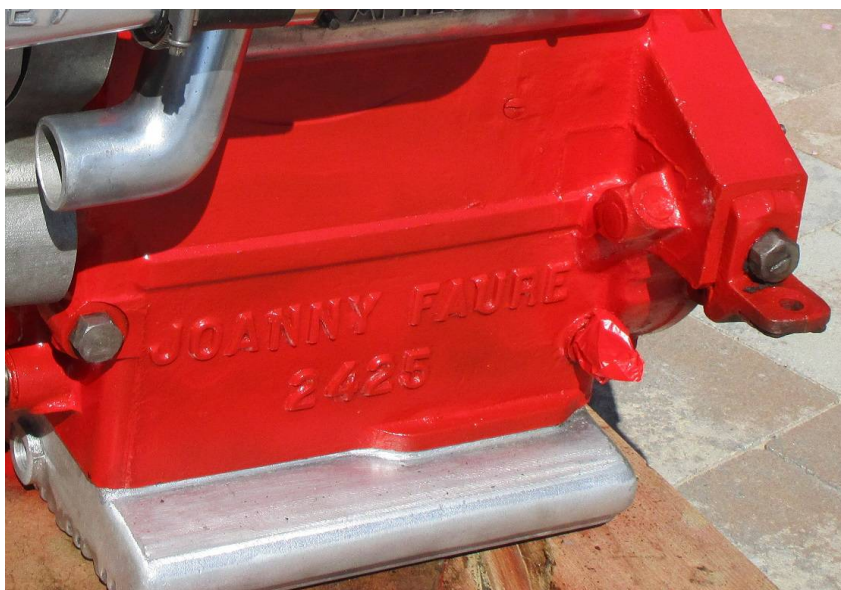
Par contre ces voitures ayant eu des vies sportives et agitées à cette époque, les moteurs d'origine ont subi des casses fréquentes. Je ne pense pas qu'au moment de l'échange la préoccupation première était de remplacer le moteur en se souciant de remettre l'ancienne plaque rivetée. D'où certaine incohérence des N° de moteur dans ma base de données. Il était aussi courant à l'époque de faire un échange par des blocs de M avec des numéros différents compris en général entre 72xxx à 75xxx.

A cette époque il existait aussi des fondeurs indépendants qui fabriquaient des blocs moteur de rechange que l'on trouve aussi sur les CGS, CGSs

Moteur fondeur inconnu avec marque **Pégase à plat**



Moteur du fondeur **JOANNY FAURE** implanté à Lyon, faisait aussi des vilebrequins pour Amilcar.





3) L'identification de la numérotation de la Carte Grise

Si vous disposez d'une carte grise d'origine vous trouverez le N° de voiture et sa date de mise en circulation. Quelque fois le numéro de moteur figure aussi. La consultation des registres m'a permis de constater pour les CGSs des numéros en 5 chiffres 17xxx jusqu' à 20xxx et des numéros en 41xxx. Ces derniers s'expliqueraient par la numérotation du carrossier DUVAL qui frappait sur le capot (coté intérieur à la charnière) un numéro de voiture qui reprenait le numéro du moteur d'où des CG en 41xxx.

4) L'identification de la voiture passe aussi par les numéros frappés sur certaines pièces de la voiture

Certaines pièces de la voiture portent des numéros frappés à froid en creux qui sont des numéros de série ou des numéros de fonderie en relief qui peuvent être des N° de pièces :

- flasque de frein avant,
- essieux avant,
- boîte de vitesse,
- boîtier de direction
- cloison pare-feu CGSs
- parfois pont arrière
- Les châssis n'étaient pas numérotés

Ce sont aussi de bons indicateurs pour identifier sa voiture.
Les exemples donnés ci-après le sont pour les modèles CGS et CGSs

Boite de vitesse

Les boîtes d'origine CGS/CGSs 3 vitesses portent des N° de série en 41xxx, elles ont souvent été changées par des boîtes 4 de M portant des N° de série en 7xxxx



Le boîtier de direction avec N° de série frappés à froid et N° de fonderie sur le couvercle

L'essieu avant avec N° de série frappé à froid



La cloison Pare-feu de la CGSs avec un N° de fonderie qui est le N° de la pièce en l'occurrence 40340 D



Flasque de frein avant avec N° de fonderie qui est le N° de la pièce



N° DUVAL sur charnière (en général le N° d'identification DUVAL porte le même N° que le moteur d'où des CG en 41xxx)



Remarque sur les numéros des CGSs

En règle générale les numéros des pièces de ce modèle sont en 41xxx.

Par contre vous pourrez trouver aussi des numéros en 7xxxx.

Les freins, boîtiers de direction, boîte de vitesse et moteur étant communs aux modèles G et fabriqués en même temps que les CGS il est fréquent d'avoir ces pièces en 7xxxx.

L'IDENTIFICATION DE LA NUMEROTATION DES AMILCAR CGS et CGSs

1) Reconstitution d'un tableau de datation des Amilcar CGS/CGSs

METHODE

Les informations des archives des 3 départements sur les CGS/ CGSs associés aux tableaux existants donnent un ensemble de base de données de près de 400 lignes de données.

Avant d'appliquer un traitement informatique à ces données il convient d'établir un tableau de référence comportant tous les champs organisés par un modèle de données permettant une logique de traitement cohérente.

Les usines Amilcar avaient mis en œuvre un processus de fabrication qui avait nécessairement une logique industrielle.

Les photos du livre de Gilles Fournier page 6, 7, 16 et 17 en apportent la preuve. Amilcar avait des lignes de production par modèles et le hangar de stockage illustre bien le stockage au fil de l'eau des différents modèles produits. D'autre part le passage de la rue du Chemin Vert à la rue de la Révolte les a amené à « changer de braquet ». La logique de numérotation en 4 chiffres ayant atteint sa limite ils sont passé à 5 chiffres avec des identifiants par ligne de produits pour faire face à la production de masse qu'ils envisageaient.

Ce principe comprend une numérotation par registre de 1000 unités produites avec un incrément du deuxième chiffre à chaque itération.

Tableau de principe pour illustrer le propos :

Voiture produites	Date	Registres de fabrication 1 a 1000	DESIGNATION DES MODELES			
			AMILCAR L débute par 72	AMILCAR G débute par 70	AMILCAR CGSs débute par 18	Moteur CGS
1	1927	00001	72001			
	1927	00002	72002			
	1927	00003			18003	41200
	1927	00004	72004			
	1927	00005		70005		
	1927	00006	72006			
	1927	00007		72007		
	1927	00008	72008			
	1927	00009			18009	41201
	1927	00010			18010	41202
	1927	00011			18011	41203
	1927	00012	72012			
	1927	00013		70013		

14	1927	00014	72014			
.....	1927	suite
	1927	00998			18998*	41300*
999	1927	00999	72999			
1	1927	00001	73001			
	1927	00002			19002	41301
	1927	00003			19003	41302

* exemple

TRAITEMENT DES DONNEES

Le modèle étant posé il convenait, que le traitement appliqué aux données, permette d'obtenir un résultat cohérent avec la méthode de référence sinon l'hypothèse de départ était mauvaise.

En préalable, pour m'assurer de la pertinence du traitement, j'ai supprimé les informations date, N°/incohérentes relevant le plus souvent d'erreur de transcription car toutes les données de l'époque sont manuscrites.

La technique utilisée est standard au traitement des bases de données :

- rapprochement des données issues des différents tableaux dans les champs de la base cible,
- vérification du pourcentage de champs renseignés pour vérifier l'exhaustivité du traitement,
- classement des données par ordre chronologique,
- application des routines de comparaison avec résultat « vrai » ou « faux »
- itération de la routine de traitement pour obtenir un résultat en phase avec un niveau d'écart défini entre les champs, dans mon cas + ou - 5%

Les champs de données sont construits dans le tableau en abscisse et ordonnée.

Données verticales :

- données fixes « années, mois » (grade de finesse au mois)
- données variables « nombre de voitures produites par mois » non constant par principe sur un période de 5 ans et demi et vérification de la cohérence du résultat. Ces données variables ont été arrondies à la dizaine pour faciliter le traitement

Données horizontales :

- données fixes « N° de voiture, N° de moteur et date »
- données variables « nombre cohérent de moteurs utilisés »

Résultat des traitements

Le premier traitement a permis de constater que 79% des champs étaient renseignés et que certaines lignes de champs comportaient jusqu'à 7 informations différentes (N° moteur, voiture et date).

Ce résultat permet d'avoir la certitude que la représentativité des données donnera un résultat parfaitement exploitable

Toutes les cellules du tableau (numéro de voitures et de moteurs) qui sont en vert pâle ont été traitées avec des données présentes dans la base. Les cellules en blanc n'ont pas eu de traitement faute de données.

Dans la deuxième phase des itérations de comparaison et de rapprochement, le résultat final donne un niveau d'écart conforme aux + ou - 5% d'écart ce qui valide le modèle utilisé.

Le résultat du traitement donne une cohérence de données/mois satisfaisante avec une précision finale dans la lecture du tableau de plus ou moins un mois.

J'ai un ami qui a la CG de l'Amilcar de son grand-père.

Son N° est du 06/02/1926, le tableau positionne le numéro en janvier 1926.

Remarque sur le traitement

Anomalie de cohérence

Une seule anomalie de traitement est apparue sur un nombre de CGS produites en juillet 1924. Sur ce mois, le traitement fait apparaître la production de 347 voitures alors que la moyenne de tous les autres mois se situe à + ou - 100 voitures/ mois ce qui est cohérent avec 4 voitures/jour.

En faisant abstraction de ce nombre anormal, la poursuite du traitement est complètement cohérente sur les mois suivants.

Donc pas d'explication sur cette anomalie.

N° de moteurs

1) Je n'avais que 4 informations sur le N° de moteurs en 3/4 chiffres des CGS. Je n'ai donc pas pu établir de cartographie précise de ces N° de moteur pour les CGS par manque de données. On retrouve dans les archives de la Chambre Syndicale des Constructeurs des références de 1 à 1000. Je pense qu'il s'agit de N° de moteurs. (voir le tableau en fin de document)

2) Les N° de moteurs en 5 chiffres « 41xxx » issues d'archives de Gilles Fournier sont échelonnés de début 1926 à 1929. Les CGSs ayant commencé à être produites en septembre/octobre 1926, on retrouve bien dans les archives des départements des CGS avec ces N° de moteurs en 41xxx.

J'ai donc commencé la datation de ces moteurs au 1er janvier 1926 en partant du principe qu'ils devaient équiper les CGS de janvier à septembre 1926 et ensuite les CGSs de sept. 1926 à février 1929

LE TABLEAU DES NUMEROS CGS/CGSs

Ce tableau permettra aux possesseurs de CGS/CGSs, ayant des données fiables sur leur voiture de définir avec une précision de plus ou moins un mois la date de fabrication/première immatriculation de leur Amilcar en prenant en compte la réserve du § préalable.

Je suis bien sûr à l'écoute de toutes vos remarques sur cette méthodologie qui est sans doute perfectible et des éventuelles erreurs que vous pourriez constater.

TABLEAU DES NUMEROS CGS & CGSs de fin 1923 à début 1929

MODELE	ANNEE	MOIS	N° en 4 CHIFFRES CGS		N° Moteur CGS pas assez de données	N°en 6 CHIFFRES CGS	N° en 6 CHIFFRES CGSs	N° MOTEUR CGS/CGSs
Chemin Vert								
CGS	1923	SEPT	5001	5051	4xx			
CGS	1923	OCT	5052	5102	417			
CGS	1923	NOV	5103	5153				
CGS	1923	DEC	5154	5204				
CGS	1924	JANV	5205	5305				
Route de la Révolte								
CGS	1924	FEVR	5306	5416				
CGS	1924	MARS	5417	5537				
CGS	1924	AVRIL	5538	5658				
CGS	1924	MAI	5659	5794				
CGS	1924	JUIN	5795	5965				
CGS	1924	JUILLET	5966	6456	347	Remarque 490 voitures construites durant le mois de juillet 1924??		
CGS	1924	AOUT	6457	6957				
CGS	1924	SEPT	6958	7158				
CGS	1924	OCT	7159	7349				
CGS	1924	NOV	7350	7540				
CGS	1924	DEC	7541	7661				
CGS	1925	JANV	7662	7762				
CGS	1925	FEVR	7763	8000		Passage de 4 chiffres à 5 chiffres		

CGS	1925	MARS			593	15000	15150				
CGS	1925	AVRIL				15151	15331				
CGS	1925	MAI				15332	15512				
CGS	1925	JUIN			723	15513	15693				
CGS	1925	JUILLET				15694	15874				
CGS	1925	AOUT				15875	16085				
CGS	1925	SEPT				16086	16306				
CGS	1925	OCT				16307	16527				
CGS	1925	NOV				16528	16748				
CGS	1925	DEC			xxxx	16749	16969			41000	
CGS	1926	JANV				16970	17150			41001	41041
CGS	1926	FEVR				17151	17261			41042	41077
CGS	1926	MARS				17262	17362			41078	41113
CGS	1926	AVRIL				17363	17463			41114	41149
CGS	1926	MAI				17464	17604			41031	41053
CGS	1926	JUIN				17605	17755			41054	41076
CGSs	1926	JUILLET				17756	17906			41077	41099
CGSs	1926	AOUT				17907	18037			41100	41135
CGSs	1926	SEPT						18038	18049	41136	41181
OCTOBRE 1926 ARRET CGS OCTOBRE 1926 DEBUT CGSS											
CGSs	1926	OCT						18050	18160	41182	41237
CGSs	1926	NOV						18161	18281	41238	41291
CGSs	1926	DEC						18282	18387	41292	41342
CGSs	1927	JANV						18388	18488	41343	41393
CGSs	1927	FEVR						18489	18589	41394	41444
CGSs	1927	MARS						18590	18691	41445	41495
CGSs	1927	AVRIL						18692	18792	41496	41518
CGSs	1927	MAI						18793	18893	41519	41541

CGSs	1927	JUIN				18894	18994	41542	41564
CGSs	1927	JUILLET				18995	19095	41565	41587
CGSs	1927	AOUT				19096	19196	41588	41621
CGSs	1927	SEPT				19197	19297	41622	41660
CGSs	1927	OCT				19298	19423	41661	41701
CGSs	1927	NOV				19424	19509	41702	41737
CGSs	1927	DEC				19510	19610	41738	41741
CGSs	1928	JANV				19611	19726	41742	41767
CGSs	1928	FEVR				19727	19817	41768	41803
CGSs	1928	MARS				19818	19893	41804	41854
CGSs	1928	AVRIL				19894	19944	41855	41870
CGSs	1928	MAI				19945	19985	41871	41886
CGSs	1928	JUIN				19986	20026	41887	41902
CGSs	1928	JUILLET				20027	20062	41903	41916
CGSs	1928	AOUT				20063	20098	41917	41927
CGSs	1928	SEPT				20099	20124	41928	41938
CGSs	1928	OCT				20125	20160	41939	41949
CGSs	1928	NOV				20161	20196	41950	41960
CGSs	1928	DEC				20197	20232	41961	41971
CGSs	1929	JANV				20233	20268	41972	41982
CGSs	1929	FEVR							41985

Comparaison des données ci-dessus avec les archives de la Chambre Syndicale des Constructeurs

COMPARATIF TB SYNDICATS DES CONSTRUCTEURS ET TB JM pour CGS/CGSs							
ANNEES	MODELES		MOTEURS (et/ou N°voitures pour N° 4 chiffres)			N° PLAQUES VOITURES	
			Tb. Syndicat Constructeur	Données manuscrites ajoutées tb Synd.	Tableau JM	Données manuscrites ajoutées tb Synd.	Tableau JM
Sept a fin1923	CGS	DEB	Voir remarque*		4xx		5001*
		FIN			5xx		5204*
1924	CGS	DEB	Voir remarque*		5xx		5205*
		FIN			7xx		7661*
1925	CGS	DEB	1**	6000	7xx	15500	8000* début 15000
		FIN	829**	7000	1xxx (déc 25)	16000	16969
1926 (1)	CGS jusqu'en juin	DEB	830**			16001	16970
		FIN	1000**			19000	18387
1926 (2)	CGSs à partir de juillet	DEB	41001		41001		
		FIN	41335		41342		
1927	CGSs	DEB	41336		41343	19001	18388
		FIN	41710		41741	19500	19610
1928	CGSs	DEB	41711		41742	19501	19611
		FIN	41899		41971	20000	20232
1929	CGSs	DEB	41900		41972	20001	20233
		FIN	41985		41985	20268

Remarque sur ce tableau

* Les CS et CGS sont produites en même temps de fin 1923, 1924 à février 1925.
D'après mes données d'archives, durant cette période, les CGS étaient numérotées de 5001 à 8000 et les CS de 3174 à 5000 comme l'indique le tableau de la Chambre Syndicale des Constructeurs.

** Les données de la Chambre Syndicale des Constructeurs de 1 à 1000 de 1925 et 1926 sont vraisemblablement des N° de moteurs de CGS que j'ai corrélés avec les archives, malheureusement j'ai peu de données sur ce sujet.
Dans ce cas il aurait un décalage de dates ça devrait être 1924 et 1925 !!
Autre hypothèse, que ces chiffres soient simplement un nombre de voitures produites sans relation avec un numéro de plaque.

Sinon comme on peut le constater, tous les autres chiffres sont cohérents, la seule différence résulte d'un arrondi des N° en xx001 au début de chaque année. Comme le souligne Patrick Violleau le changement de millésime intervenait au mois d'octobre ce qui expliquerait ce décalage.

PARTICULARITE DES NUMEROTATIONS DES AMILCAR G et C4 et

La numérotation des Amilcar G et C4 a-t-elle eu un impact sur le nombre de CGS et CGSS produites du fait de l'utilisation d'une même série de numéros?

Rappel des années de production de ces 4 modèles :

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
AMILCAR G				—————			
AMILCAR C4	—————						
AMILCAR CGS		—————					
AMILCAR CGSs				—————			

—————
N° 5000 à 8000

—————
N° 15000 à 17500

—————
N° 17500 à 20268

LA NUMEROTATION DES AMILCAR G

Les Amilcar de Type G ont été produites en même temps que les CGS et les CGSs
Ces dernières portaient une numérotation spécifique en 70xxx et 71xxx retrouvée dans les archives départementales. Mais il y a aussi des N° en 20xxx qui étaient sans doute des immatriculations avec des numéros de moteur.

Pour une raison obscure les immatriculations étaient faites soit avec les N° de moteurs soit avec les N° de plaque de voiture en fonction des départements.

Il y en a aussi quelque unes numérotées en 18xxx et 19xxx, je pense que ce sont des exceptions qui sur les chaînes d'assemblage se sont vu attribuées des N° de CGS/CGSs, ce qui n'impacte pas le nombre de CGS/CGSs produites.

Par contre :

Ces dernières partageaient les mêmes équipements techniques que les CGS et CGSs. On retrouve donc quelquefois des équipements de ces dernières sur des CGSs avec des N° en 7xxxx (boîtier de direction, boîte vitesse, flasque de frein..)

LA NUMEROTATION DES AMILCAR C4

Concernant la production des C4, elles aussi ont été produites en même temps que les CGS et CGSs.

Après la publication de la V0 de ce document Mr Nicolas BRONDEL m'a fourni gentiment son fichier sur l'immatriculation des Amilcar issu des archives départementales de Lozère.

On constate dans ce fichier que les C4 étaient immatriculées avec des N° de voitures de « 5000 à 8000 », mais également avec aussi avec des numéros de « 15000 à 20000 » qui tuilaient la numérotation des CGS...

Cette information est importante car si le traitement de la page 15 s'applique il est clair que le nombre de CGS produites, surtout dans la tranche 15000 à 18000 (année 1925), doit être revu à la baisse pour tenir compte des C4 portant la même chronologie de numérotation.

Nombre de CGS et CGSs produites

Tout d'abord le nombre de CGS et CGSs produites n'a aucune incidence sur l'utilisation du tableau de numérotation des pages 18 à 20.

Dans la littérature les chiffres concernant les nombres de CGS et CGSs produites faisaient état le plus fréquemment de :

- CGS 3000/3500 produites
- CGSs 984 produites

CGSs produites

Pour les CGSs le calcul est le plus simple car il se faisait par la différence des numéros de moteurs dédiés à ce modèle de 41001 à 41985 soit le chiffre de **984**.

Par contre les informations des archives font état de l'utilisation des moteurs de 41001 à 41099 sur les CGS. Ils auraient donc équipé 98 CGS.

Ce qui ramènerait le chiffre de 984 à 885 CGSs produites.

CGS produites

Pour la CGS, déterminer le nombre de voitures produites est plus compliqué et il convient d'interpréter les chiffres avec prudence.

En effet la numérotation des plaques voitures est passée de 4 chiffres à 5 chiffres et la numérotation des moteurs contrairement aux CGSs a eu plusieurs évolutions de 3 à 5 chiffres. Dans la version V0 de ce document j'avais trouvé le nombre 3531 CGS/CGS3 produites, chiffre cohérent avec les chiffres connus.

Par contre je n'avais pas connaissance de la numérotation simultanée des C4 et j'ai donc compté par erreur ces dernières comme des CGS.

- La numérotation des CGS en 5000 à 8000 (de fin 1923 à février 1925) ne pose théoriquement pas trop de problème par rapport à mon chiffre de **1598** voitures produites. Mais les C4 portant aussi ces plages de numéros je reste perplexe. Faisons abstraction de ce point car, si c'est le cas, le nombre de CGS produites serait encore inférieur.

De plus les archives de la Chambre Syndicale des Constructeurs ne sont d'aucun secours car elles ne mentionnent pas les CGS produites pour les années 1923 et 1924. Sujet à explorer !

- Au delà de 16969/41000 le nombre d'une **centaine** CGS est lui cohérent grâce aux moteurs numérotés en 41xxx.

- C'est la plage 15000/ 16969 qui pose donc problème dans le total des CGS.

Sur cette plage pour connaître le nombre de CGS produites on prenait généralement la différence entre ces deux chiffres soit **1969 CGS**

Le total faisait donc initialement $1598 + 100 + 1969 = 3667$ CGS/CGS3 produites

Par contre si la numérotation des C4 a bien été partagée avec les CGS ce nombre est à revoir à la baisse.

Cette plage de numérotation correspond globalement à l'année 1925.

Pour cette année le tableau de la Chambre Syndicale des Constructeurs fait état de **1249 C4 produites**.

Donc il faut les retrancher des 1969 CGS : $1969 - 1249 = 720$ CGS produites en 1925.

Ce même tableau des Syndicats des Constructeurs donne pour l'année 1925 une plage de numérotation pour les CGS de 1 à 829 soit 828 voitures, chiffre beaucoup plus proche des 720.

Dans ce cas le nombre de CGS produites serait de $1598 + 100 + 720 = 2418$ CGS/CGS3.

Chacun se fera son idée...