

LES AUTOCHENILLES CITROËN MUNIES DE PROPULSEURS "KÉGRESSE-HINSTIN" TYPE P. 7. T.



ÉTUDE TECHNIQUE

1^o CHASSIS. — Châssis droit spécialement étudié pour être équipé avec des propulseurs à chenille.
Empattement 2^m350. Voie 1^m19.

2^o MOTEUR. — 10 CV CITROËN, puissance effective 18 CV à 2.000 tours. Carter inférieur spécial comportant un cloisonnage permettant le graissage correct du moteur pour des inclinaisons longitudinales importantes. Régulateur limitant la vitesse à 2.000 tours par minute.

3^o BOITE DE VITESSES. — 1^{er} type : à 3 vitesses avec prise directe en seconde. La troisième est surmultipliée.

2^e type : à 3 vitesses avec prise directe en troisième.

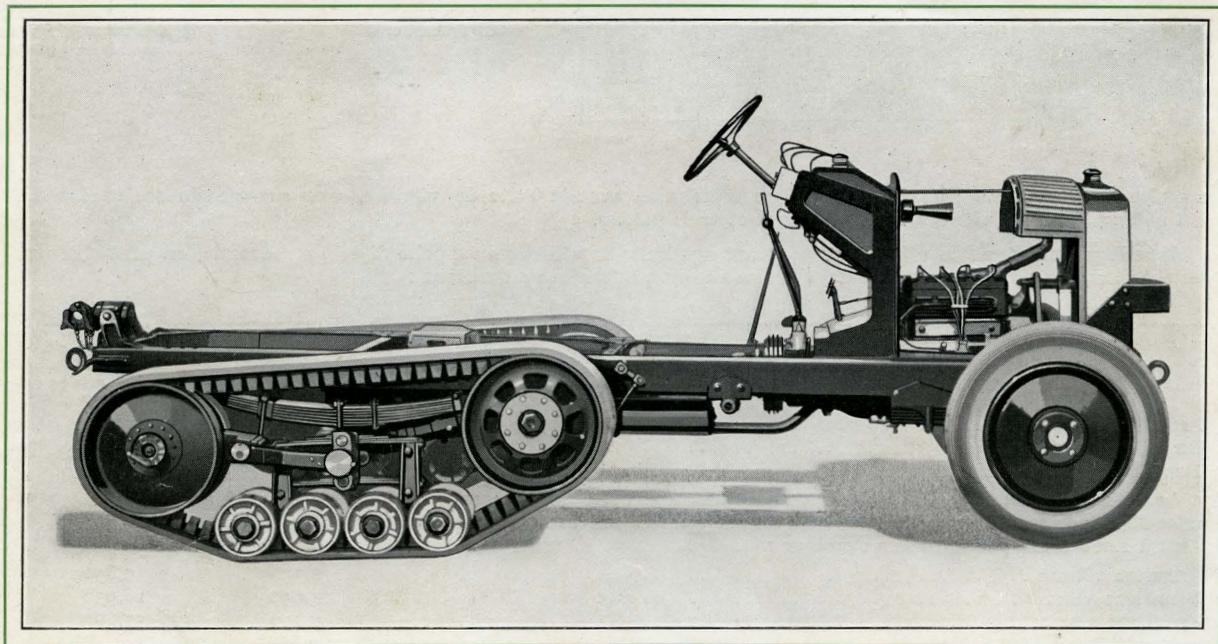
4^o TRAIN PROPULSEUR. — Le dispositif KÉGRESSE-HINSTIN, type P. 7. T. se compose :

D'un pont AR portant les poulies motrices et muni d'un démultiplicateur et d'un système de blocage du différentiel ;

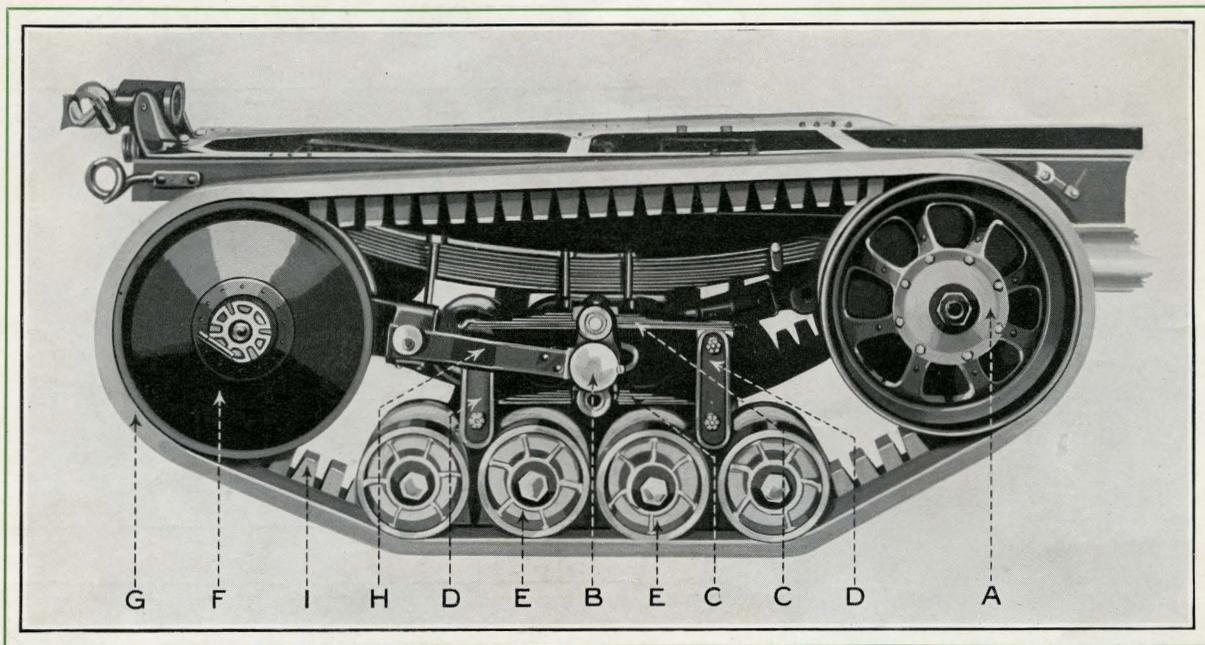
D'un train porteur et d'une poulie folle sur laquelle agit le système de tension du bandage souple ;

D'un bandage souple.

a) PONT ARRIÈRE. — Le pont arrière classique à commande par couple conique pourrait, au besoin, être employé sans modification. Cependant, l'aptitude du système KÉGRESSE-HINSTIN à réaliser, à la fois, la marche rapide sur route, le remorquage et l'escalade de rampes inaccessibles aux autres véhicules, rend avantageux une plus large gamme de multiplication. A cet effet, le pont AR est muni d'un démultiplicateur. Cet appareil est destiné à réduire la vitesse. Il est monté sur le pont AR et commandé par un levier à portée de la main du conducteur. Ce levier peut



CHASSIS NU
TYPE P. 7. T.



Le réglage de la tension de la bande sans fin se fait au moyen d'une simple manivelle.

c) BANDAGE SOUPLE. — Il est constitué par un ensemble de caoutchouc et de toile vulcanisée. La face extérieure qui se développe sur le sol comporte des nervures qui, sur terrain mou, s'enfoncent dans le sol auquel le bandage se cramponne à la façon des bandes ferrées de caterpillars.

Le propulseur KÉGRESE-HINSTIN, type P. 7. T. convient parfaitement pour la marche sur un terrain varié (routes, prairies, terres labourées, etc.). Ce type est spécialement étudié pour le transport de personnes, car la suspension très souple assure un grand confort, même en terrain accidenté et permet les plus grandes vitesses.

Pour la circulation sur la neige, un type spécial a été créé. Il se différencie du type P. 7. T. par la largeur des bandages, des poulies folles, des galets et par la construction des poulies motrices. La largeur des bandages qui est de 240 millimètres, assure sur la neige une répartition convenable, du poids du véhicule.

Effort de traction. — 1° Au démarrage, l'effort de traction au dynamomètre ne doit pas dépasser sur terrain résistant 1.200 kilos environ;

2° En marche continue, l'effort au dynamomètre ne doit pas dépasser 800 kilos environ.

Charge utile. — Le châssis peut recevoir une charge utile, maxima de 800 kilos, carrosserie comprise.

Remorquage. — Sur route, avec rampe ne dépassant pas 8 %, la voiture peut remorquer 4 à 5 tonnes (remorque comprise). Avec rampe jusqu'à 18 %, 2.500 kilos (remorque comprise). En terrain varié, avec pente maxima de 25 %, 1.800 kilos (remorque comprise). Sur rail, en palier, avec courbe normale, 40 ou 50 tonnes.

Vitesse. — 1° Avec le premier type de véhicule (prise directe en seconde) : minima 2 k. 737 ; maxima 29 k. 778 ; moyenne 20 à 22 kilomètres à l'heure sur route. Hors de la route, vitesse variable suivant les difficultés du terrain;

2° Avec le second type de véhicule (prise directe en troisième) : minima 2 k. 330 ; maxima 31 k. 600.

Consommation. — Sur route, moyennement accidentée : 16 litres d'essence et 1 litre d'huile aux 100 kilomètres. En terrain varié, 20 à 30 litres d'essence et 1 à 2 litres d'huile aux 100 kilomètres.

Durée des bandages souples. — Sur route, 5 à 6.000 kilomètres. Sur terrain souple 10.000 kilomètres environ.

Durée des pneumatiques des roues avant. — Pratiquement illimitée, l'essieu avant étant très peu chargé, en raison de la position du centre de gravité de la machine.