

Allgemeine  
**Automobil-Zeitung.**  
**Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung.**

Herausgeber: Felix Sterne, Robert Eder und Siegfried Mittler.

Nr. 33/34. Band II.

Wien, 20. August 1922.

XXIII. Jahrgang.



**Ein Citroën-Kregesse auf steilen, ungebahnten Wegen.**

Bei einer Vorkführung zu Slough in der englischen Grafschaft Buckingham gab der leichte Zugwagen Citroën mit Kregesse-Raupenantrieb auf steilen Grasbänken von 1:2 Steigung bemerkenswerte Proben seiner Verwendungsfähigkeit.  
(Siehe auch Text auf der nächsten Seite.)

## Erprobungen des Citroën-Kegresse-Zugwagens in England.

Ein Behikel, das nach Art der Tanks auf jeglichem Terrain vorwärts zu kommen vermag.

Aus dem französischen Kegresse-Motorradschlitten, dessen Bau die Firma Citroën übernommen hat, ist auf Grund weiterer Verbesserungen dieses Raupenantriebs-Systems ein Zugwagen geworden, der nicht nur auf der Landstraße, sondern auch auf den steilsten, unwegsamem Gehängen noch seine Bewegungsfähigkeit behält. Ueber die vorzüglichen Leistungen des Kegresse-Motorradschlittens anlässlich des Wettbewerbes im savoyischen Hochgebirge haben wir im Vorjahre (Nr. 12) berichtet und damals auch eine Abbildung des Raupenantriebes nebst Beschreibung veröffentlicht. Als Kombination des Kegresse-Raupenbandes (feine Metallkette) mit einem Citroën-Chassis hat später der leichte Zugwagen, den man in Frankreich nach dem gleichen Prinzip baute, dort namhafte Erfolge erzielt. Diese günstigen Resultate ermutigten die Konstrukteure, auch das englische Publikum mit den Leistungen bekannt zu machen.

Die öffentlichen Vorführungen fanden kürzlich zu Slough an der Themse in der Grafschaft Buckingham statt. Ein gewöhnliches Citroën-Chassis war mit den Kegresse-Raupenrädern ausgestattet, die es dem Fahrzeug ermöglichen, auch auf schwierigstem Terrain weiter zu kommen. Die zwei Haupträder, die zu einer Art Nebenrahmen gehören, werden von einem endlosen Riemen aus Kautschuk und Leinwand umfaßt. Zwischen diesen Haupträdern sind noch vier kleine Räder angeordnet, die einen Teil des Wagengewichtes aufnehmen und den endlosen Riemen in festem Kontakt mit der Bodenfläche erhalten.

Die Gesamtlast ist so während der Fahrt auf eine sehr breite Fläche der Straße verteilt, daher der Druck pro Flächeneinheit gering. Der Citroën-Kegresse-Zugwagen kann über glatteften Boden, auch über losen Schnee, leicht hinweggleiten. Ein weiterer Vorzug dieser Anordnung soll darin bestehen, daß die breite Berührungsfäche den Rädern eine überaus kräftige Adhäsion verleiht, so daß ein festes Eingreifen in den Boden gesichert wird. Man kommt mit einem sehr niederen Uebersehungsverhältnis aus. Das Leerlaufen der Räder, ein so häufig auftretender Uebelstand, sobald ein leichtes, mit kräftigem Motor ausgestattetes Behikel sehr steile Steigungen zu nehmen hat, soll bei diesem System nicht zu befürchten sein. Die beiden gewöhnlichen Vorderräder dienen, wie bei anderen Automobilen, zur Lenkung des Behikels.

Während der Vorführungen zu Slough überquerte der Citroën-Kegresse die schwierigsten Bodenflächen und

bewies, daß er, wie die Kriegstanks, auch den schlechtesten Terrainverhältnissen gewachsen sei. Der Citroën gilt nicht nur als ein erstklassiger Bergsteiger, er ist auch ein schnelles Behikel und bietet genügende Bequemlichkeit, wenn man auf freier Landstraße, natürlich ohne die Raupenkette, fährt. Derselbe Wagen, der eben die steilsten Abhänge auf meglosem Terrain erklimmen hatte, legte dann als gewöhnliches Tourenfahrzeug die Strecke von London nach Cambridge in einem Durchschnittstempo von 21 Meilen, das sind 34 Kilometer pro Stunde, zurück.

Man vermißt in diesen Mitteilungen, die wir einem englischen Fachblatt entnehmen, nur die Angabe, wie viel Zeit erforderlich wäre, um das Behikel umzuwandeln, das heißt, um vom Raupenantrieb auf den gewöhnlichen vierradrigen Tourenwagen überzugehen. Von der leichten und raschen Auswechselbarkeit hängt zum guten Teile die praktische Verwendbarkeit des Behikels ab. Der Landmann zum Beispiel kann dann nicht nur rasch von Ort zu Ort gelangen, wobei der Zugwagen schwere Lasten schleppt, er kann auch querfeldein und die steilsten Abhänge hinauffahren. In dem englischen Berichte wird schließlich angeführt, daß der Citroën-Kegresse auch vollkommen sicher im Bergauffahren ist, und zwar selbst auf Gefällen von fast 1:2, die doch nur ganz ausnahmsweise vorkommen.

Ein leistungsfähiges Behikel dieser Art, das sowohl auf der Straße wie auch im Terrain ein gutes Tempo einzuhalten vermag, ist ohne Frage von hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Die Franzosen weisen speziell auf die Verwendung in den Kolonien hin, wo es an gebahnten Wegen fehlt und wo Zugwagen à la Kegresse von großem Werte wären.

Wenn dieses System weiter ausgebaut würde, ergäbe sich vielleicht Gelegenheit, eine neue Art von Konkurrenzen auszuschreiben, analog den Kirchturm-Rennen im Pferdesport, d. h. den Steeplechase-Rennen, ein Querfeldeinfahren mit einem im voraus bestimmten Ziele. Es müßte eine Anzahl solcher Wagen miteinander im Terrain über Stock und Stein erprobt werden, dergleichen müßten diese Behikel auch ein rasches Fahrttempo auf der Landstraße einhalten können. Vielleicht ist der Citroën-Kegresse der Ahne einer neuen Generation von Fahrzeugen, die, wenn einmal der französische Grand Prix gänzlich an Bedeutung verloren haben sollte, in internationalen Wettbewerben quer durch die Hochalpen starten werden.

\* Am 8. d. fand über dem Flugfelde von Crohdon das englische Luftderby statt. Die zurückzulegende Flugstrecke betrug 200 Meilen (320 Kilometer), und zwar führte die Route von Crohdon über Brooklands, Hendon, Hertsford und Epping nach dem Flugplatz zurück. Den Sieg errang J. H. James. Auch im vorjährigen Derby siegte James, und zwar wie heuer auf einem Mars mit 450 PS Napier-Lion-Motor. Seine Zeit für die 200 Meilen betrug 1 Stunde 6 Minuten 48 Sekunden. Er erreichte also die ganz außerordentliche Geschwindigkeit von über 300 Kilometer pro Stunde. Haigh wurde auf seinem kleinen Bristol-Bullet Zweiter in 1:21:57, Raynham (Martin-Schde) Dritter in 1:48. Neben dem Derby kam auch ein Handikap zur Entscheidung, das zur gleichen Zeit über dieselbe Di-

stanz führte. Das Ergebnis lautet: Carter (Lucifer-Einbecker, Vorgabe 47 Sekunden) in 1 Stunde 50 Minuten 1.; Haigh (Bristol, Vorgabe 18 Minuten 43 Sekunden) 2.; James (Mars, Vorgabe 3 Minuten 29 Sekunden) 3.

\* Das Rennen um die Coppa Florio findet am 12. November auf der Madonie-Rundstrecke (Sizilien) statt; die Distanz ist dieselbe wie beim Rennen um die Targa Florio, 432 Kilometer in vier Runden. Das Rennen ist offen für alle Automobile mit Vier- oder Zweitaktmotoren ohne Rücksicht auf den Zylinderinhalt. Jede Firma kann bis zu fünf Wagen anmelden. Nennungen sind bis zum 15. Oktober (Mitternacht) mit einfachem Meldegeld, bis 1. November mit doppeltem Meldegeld. Nennungsgeld 100 Lire pro Wagen.