

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

EVEN
KENNISMAKEN

50 JAAR BMW 02

GRATIS
TOEGANGSKAART
InterClassics 2017
VOOR NIEUWE
ABONNEES!



PROJECT ISO LELE



- WAAR GEBEURD MET BMW, DATSUN, JAGUAR, KAPTEIN, MERCEDES-BENZ, PORSCHE • CITROËN KÉGRESSE
- PRAKTISCH: DIAGONAAL- OF RADIAALBANDEN? • KLASSIEKERPASSIE: SINGAPORE CHALLENGE MET MERCEDES SLC

KOPEN? ROLLS-ROYCE CORNICHE

RESTAURATIE SORRELL-MANNING

RONDJE OM DE KERK SIATA SPRING



Deense humor brengt RUPSVOERTUIG TOT LEVEN



Kasteel Middachten vormde het prachtige decor tijdens de 16e Citroën wereldmeeting van 11 t/m 14 augustus jongstleden. Meer dan 5.000 Citroëns en naast veel bijzondere exemplaren was er ook een drietal zeldzame rupsvoertuigen, de zogeheten 'Autochenilles' of 'Kégresses'. Eerst even een stukje geschiedenis.

L'autochenille Citroën étale avec la même facilité sur la neige que sur tout autre terrain.



L'AUTOCHENILLE CITROËN

est avant tout un tracteur qui remorque partout les divers instruments de culture.

Mais, à l'opposé des tracteurs à roues, l'autochenille Citroën est conçue pour passer instantanément sans aucune modification ni manœuvre, ni arrêt, de la traction sur route à la traction dans les champs et inversement.

C'est le seul véhicule à toutes fins, apte à tous les travaux à la ferme, aux champs et sur route.

Il est doté des derniers perfectionnements techniques : moteur à haut rendement et faible consommation, muni de filtres d'essence, d'huile et d'air. Démarrage et éclairage électriques. Freins puissants et progressifs. Boîte de vitesses et réducteurs donnant une gamme de 6 vitesses variant de 1 km. 5 à 25 km. à l'heure. Poste de conduite très confortable. Suspension d'une voiture de tourisme. Fonctionnement silencieux. Direction d'une grande douceur permettant même à une femme de conduire sans fatigue.

Tous les organes sont calculés très largement, toutes les pièces en mouvement sont enfermées dans des carter étanches les préservant des chocs et de la boue.



Sur route, l'autochenille Citroën remorque, suivant le modèle, des charges de 6 ou de 15 tonnes.

CAPACITÉ DE TRAVAIL

	TRACTEUR 17-CA 19 CV-4 CHANGEOUS	TRACTEUR 22-CA 33 CV-4 CHANGEOUS
Charge totale	1.000 kgs	3.500 kgs
Charge utile	800 kgs	2.000 kgs
Charge totale totale remorquée	6 tonnes	15 tonnes
Effort au crochet	1.500 kgs	3.300 kgs
Consommation :		
Essence aux 100 km	20 litres	40 litres
Huile aux 100 km	1,2 litre	1 litre

Een Autochenille is in feite een auto waarbij de aandrijving deels is voorzien door een rupsband, ook wel half-track geheten. Ideaal voor off-road activiteiten door de woestijn, modder of sneeuw. Het systeem werd uitgevonden door ingenieur Français Adolphe Kégresse. Samen met industrieel Jacques Hinstin toonden zij hun uitvinding aan André Citroën die gelijk een nieuw patent erop aanvraagde, een afdeling rupsauto's oprichtte en de uitvinding toepaste op een groot aantal auto's in de jaren twintig en dertig. Doordat de rupsband is voorzien van rubberen blokken kan zo'n half-track ook op een verharde weg rijden zonder schade aan te brengen. Bij de eerste exemplaren verzorgde het verst gelegen achterste wiel



EVENEMENT CITROËN KÉGRESSE



1 De originele folder van Citroën's rupsvoertuig uit de jaren '30. 2 Een Afrikaans getint buffet in stijl van de expedities van weleer. 3 Bestuurder en clublid van de Deense 'Krybebands Societetet'. 4 Zelfs de servetten hebben het logo 'Krybebands Societetet'.

De Kégresse was echter een succes en Citroën produceerde veel van dit soort voertuigen voor het leger, landbouw, hulpdiensten, etc. Ze werden zowel met vier cilinders alsook zes cilinders uitgerust. Van de 20.000 geproduceerde exemplaren zijn er zover bekend wereldwijd nog slechts 120 stuks over, waarvan de meeste als wrak, of museumstuk voor eeuwig stilstaan. Enkele Deense Citroën-liefhebbers hadden echter andere plannen met hun exemplaar.

Tien jaar geleden werd er in Denemarken de 'Krybebands Societetet' opgericht wat zoiets betekent als 'het rupsbandgilde'. Het gilde bestaat uit vijf personen die allemaal onderdirecteur zijn omdat men oud genoeg was om het zonder directeur af te kunnen, Deense humor. Een aantal van hen is eveneens lid van de Deense Traction Avant club. Erelid van het gilde is Georges-Marie Haardt, maar die is in 1932 overleden aan een longontsteking tijdens een van de bekende Citroënexpedities.

Het gilde werd opgericht na aankoop van een ongerestaureerde P17E Kégresse uit 1934. Dit exemplaar heeft eerst in het Franse leger dienst gedaan en vervolgens als landbouwvoertuig haar laatste actieve dagen gesleten, waarna ze in een schuur werd gestald. De auto werd naar Denemarken getransporteerd alwaar de restauratie kon beginnen. Hun doel was om de P17 technisch weer in orde te maken maar het overige zo origineel mogelijk te houden. Geen eenvoudige klus omdat vele onderdelen geheel versleten waren en reservedelen voor een dergelijk bijzonder voertuig nauwelijks te krijgen zijn. Men besloot in eigen beheer een kleine productie op te starten voor de fabricage van de rubberen blokken, die uiteindelijk in China werden vervaardigd. Ook de transmissie, lagers, koppeling, etc. werden gereviseerd. Om meerdere personen te kunnen vervoeren werd er een houten laadbak vervaardigd.

De P17 was gebaseerd op de reguliere Citroën C4, echter voorzien van een sterkere motor en geheel andere transmissie. Het gewicht bedraagt zo'n 1300 kg. In de eerste versnelling bedraagt de snelheid slechts 1.7 km/u maar kan ze hellingen nemen waar een moderne auto niet tegenop komt. De topsnelheid ligt rond de 35 km/u.

Na de revisie baarde de P17 E veel opzien op diverse Deense oldtimerevenementen. Niet in het minst omdat de bemanning geheel was uitgedost in tropenoutfit en zelfs een bedoeïentent meebracht.



“De ontberingen waren groot tijdens deze reizen en voor sommige passages werden de auto's geheel gedemonteerd en in onderdelen gedragen.”

de aandrijving. Vanaf 1925 verplaatste men dit naar de front pulley met als voordeel een korter chassis. De vier kleinste rollen dragen het onbelaste gewicht van de auto. Bij belasting zakken de grote pulleys ook naar beneden.

Zoals bekend was André Citroën niet vies van reclame en zag hij een prachtige mogelijkheid om zijn auto's onder de aandacht te brengen door het organiseren van de zogeheten 'Crossieres' in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw. Dit waren expedities naar werelddelen waar nog nooit een auto was gekomen, zoals China en Afrika. De expeditieleden bestonden uit technuten, cineasten en wetenschappers. Van het verzamelde materiaal werden nadien tentoonstellingen gehouden in Frankrijk en het filmmateriaal maakt ook tegenwoordig nog steeds veel indruk. De ontberingen waren groot tijdens deze reizen en voor sommige passages werden de auto's geheel gedemonteerd en in onderdelen gedragen, bijvoorbeeld om een te smalle bergpas te passeren. Ziektes en uitputting eisen hun tol en expeditieleider Haardt overleefde het avontuur niet.



1 Op de Deense stand overdag een weldaad aan goed voedsel, van dadels via rode pepers tot aan pannenkoeken. 2 Uniek om drie Kégresses bij elkaar te zien. Op de voorgrond de speciaal voor Denemarken geproduceerde Traction Avant bestelwagen. 3 Gerestaureerd met behoud van patina. 4 Goed te zien dat men zelfs het voorruitrubber intact heeft gelaten. 5 De patenttekening van Citroën's rupsvoertuig. Hoe simpel kan het zijn. 6 Afrikaans-Deens-Hollands feesten tot in de late uren... 7, 8, 9 De restauratie van de rupsen, waarvoor zelfs naar China werd uitgeweken.

De Citroënwereldmeting was een prachtige gelegenheid om de Kégresse aan een groter publiek te tonen en zo ontstond het idee van de 'Crosiére Orange', het evenement vond namelijk in Nederland plaats. Gezien de beperkte snelheid van de Kégresse werd deze per trailer naar ons land getransporteerd, vergezeld van een al even unieke Traction Avant in Deense besteluitvoering. Deze werden speciaal voor de lokale markt begin jaren vijftig door Citroën Denemarken gefabriceerd vanwege een belastingvoordeel. Vanuit Schotland werd eveneens een Citroën Kégresse naar ons land gebracht, een zogeheten P17E 'Shooting Brake' uit 1934 waarvan de restauratie slechts een week voor het evenement was afgerond. Om het geheel compleet te maken verscheen er vanuit Duitsland nog een P17 C uit 1933. De drie Kégresses stalen de show en de Deense Kégresse kreeg ook de eerste prijs op het Concours d'Élégance.

Voor een aantal genodigden had het gilde een diner georganiseerd tijdens het ICCCR waarbij ook de gasten in tropenkostuum verschenen. Een Afrikaans getint buffet was aangerukt en de tropentent was aangekleed met zilveren kandelaars en bestek, reisrekwisieten en zelfs servetten en vlaggen voorzien van het gilde logo. Even waanden wij ons terug in de tijd van de ontdekkingsreizigers. |



"Een Afrikaans getint buffet was aangerukt en de tropentent was aangekleed met zilveren kandelaars en bestek."

