

E-1193. ~~11711~~ 11622.C

Q.- Quelle est l'origine des voitures à chenilles Citroën?

R.- M. Kégresse, ingénieur français qui en est l'inventeur, a rempli le poste de Directeur technique des services automobiles impériaux de Russie depuis leur création jusqu'à la révolution russe, en 1917. Ayant constaté l'impossibilité absolue de circuler pratiquement en automobile en hiver, sur les routes, il reçut dès 1909, l'autorisation d'entreprendre des études pratiques pour résoudre ce problème.

Après une série d'essais préliminaires faits avec des machines déjà connues : traîneau à hélices, auto montées sur skis et propulsées par roues munies de fortes chaînes, par roues à palettes, cylindres à nervures hélicoïdales, etc... Il reconnut que la solution qu'il recherchait devait résoudre en même temps le problème de la propulsion mécanique sur tous les terrains, qu'elle qu'en soit la nature. Il serait trop long de raconter ici les péripéties par lesquelles l'auteur a passé pendant dix ans pour amener son invention jusqu'au point où elle a été mise pratiquement en application.

Après la révolution, M. Kégresse vint en France. Le Commandant Estienne qui est entré pour une grande part dans la réalisation des chars d'assaut le présenta à M. André Citroën qui accepta de mettre capitaux et ateliers à la disposition de l'inventeur. Première étape : 1921 :

La première apparition en public d'une 10 CV Citroën munie de la chenille Kégresse fut faite à St-Germain dans la forêt. Puis l'on fit des essais dans les dunes d'Ermenonville près de Senlis, deux véhicules accomplirent l'ascension de la dune du Pyla près d'Arcachon qui s'élève à 110 mètres. C'est après cette expérience réalisée avec succès que fut décidée la traversée du Sahara en automobile. De Janvier à Mars 1922, 8 voitures spécialement équipées et sous les ordres de Monsieur Audouin Dubreuil, parcouraient 20.000 kilomètres dans tous les terrains aux environs de Touggourt et d'In-Salah, rejoignant ces deux villes à plusieurs reprises. De nombreux enseignements en furent tirés. Parallèlement, des véhicules commerciaux commencèrent à être réalisés. Ils furent les premiers d'une série qui comprit quantité de modèles jusqu'à leur disparition en 1939.

Q.- Indépendamment des raids sahariens, le principe de la chenille connut-elle un grand développement ?

R.- Non, en réalité jusqu'à la guerre. Oui durant celle-ci. Je m'explique : les usines Citroën furent les seules jusqu'au début de la première guerre mondiale à en construire. J'ignore combien il en fut vendu tant dans le secteur privé qu'à des services publics civils et militaires, mais je n'ai pas l'impression qu'il fut bien considérable.

Du point de vue technique, pendant les premières années, les chenilles demeurèrent assez fragiles : par exemple les galets de roulement s'usaient très vite, la bande de caoutchouc se déchirait ou se cassait au contact des aspérités rencontrées sur le sol. Vers 1927, le bandage souple fut remplacé par un bandage métallo-caoutchouc beaucoup plus robuste, d'une durée d'emploi plus longue et permettant une plus grande

.../...

vitesse. Ce fut ce dernier qui fut adopté ensuite pour les véhicules commerciaux, pour ceux qui effectuèrent le raid connu sous le nom de "Croisière Jaune" en Asie. Les Allemands et les Américains s'en inspirèrent pour construire leurs véhicules à chenilles utilisés pendant la guerre. Mais il ne paraît pas que les premiers connurent un grand succès, car si j'en ai vu quelques exemplaires à Paris, aucun d'eux ne figura jamais sur les revues militaires allemandes que j'ai toutes achetées pendant l'occupation. Par contre les half-tracks à chenilles américains portant une assez forte charge, très maniables et rapides : 80 km/h, furent employés en quantités avec plein succès sur tous les fronts, dans toutes les conditions d'emploi et sous tous les climats.

A mon avis et c'est une opinion personnelle, malgré la quantité de modèles à chenilles construits par Citroën, modèles "tous terrains" ou "neige", sur châssis spéciaux 4 et 6 cylindres, ce qui fut pour eux un handicap, c'est la faible charge transportée et leur vitesse insuffisante. C'est sans doute pourquoi il fut adapté des chenilles sur châssis Latil ou encore sur camion P. 26 pouvant être transformé en véhicules à roues en quelques heures.

---