

CITROËN

KÉGRESSE

DE todos es conocida la silueta simpática de los automóviles Citroën, que en tan poco tiempo se han hecho los dueños de la calle, y a la que dan esa nota alegre como de jóvenes militares.

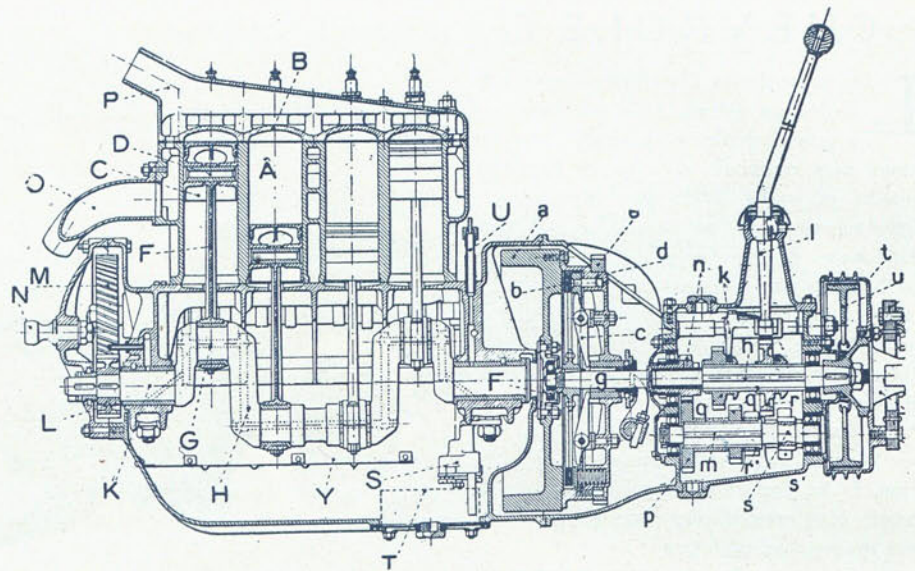
Así pues, no nos detendremos a comentar las bellas líneas de las carrocerías de los Citroën expuestos en la Feria, aunque no podemos menos de recordar la preciosidad del cochecito llamado "Caddy", lleno de detalles, como para *embalar* al más refinado *sportsman*.

En cambio vamos a describir con un poco de detalle, pues no lo habíamos hecho hasta ahora, el bastidor del 10 caballos.

El bastidor propiamente dicho tiene forma trapezoidal y lleva tres traveseros. Reposa sobre los ejes mediante resortes dispuestos de modo que se han suprimido las articulaciones, cuyo engrase es molesto y difícil y cuyo desgaste viene forzosamente, a la larga. Delante, la suspensión se compone de dos medias ballestas fijadas por la parte gruesa al bastidor y cuyo extremo anterior se une al eje. La unión está hecha en la hoja maestra. La segunda hoja es más larga y termina en una T que corre libremente en la brida de la anterior, de forma que aunque la maestra se rompa, la segunda hoja sostendrá el eje.

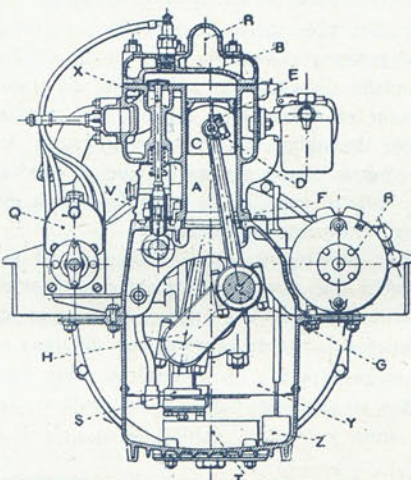
Detrás, el bastidor va sostenido por dos semiballestas superpuestas y articuladas en el puente posterior. Ambas semiballestas forman paralelogramo y mantienen así el eje paralelo a sí mismo en sus desplazamientos. Dichas semiballestas transmiten además al bastidor el empuje motor y la reacción del puente posterior.

La dirección es de tornillo y sector dentado y tiene una tuerca y arandelas excéntricas para ganar el juego. El vehículo



Corte longitudinal del motor 10 HP. Citroën.

puede girar en ocho metros de diámetro. El motor, embrague y cambio forman un solo bloque, y en él van también los peda-



Corte transversal del 10 HP. Citroën.

les y palancas de cambio y freno. El cárter del motor, que es de dos mitades lon-

gitudinales, continúa ensanchado para abarcar el embrague, y a él se atornilla el de la caja de cambio. Sobre la tapa de ésta se articulan las palancas de cambio y freno.

El motor tiene cuatro cilindros de 65 por 100 milímetros, que da 18 caballos a 2.100 vueltas. La culata se levanta para la limpieza e inspección de los cilindros.

El cigüeñal está soportado por dos cojinetes fijados en el cárter superior.

El engrase se obtiene por presión de una bomba que toma el aceite del cárter inferior y lo lanza a los cojinetes, a las cabezas de biela y al árbol de levas.

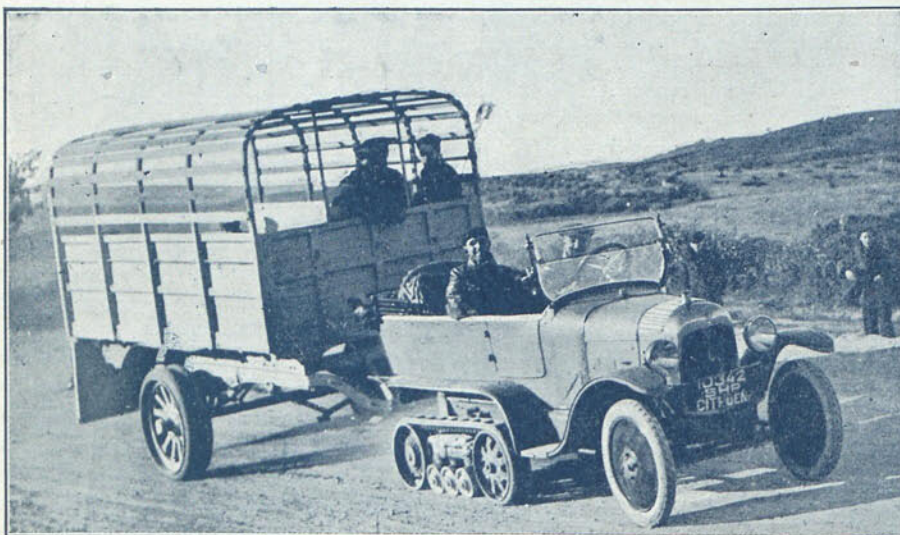
Las válvulas quedan todas en un mismo lado, y su árbol de levas va mandado por piñones rectos con dentadura helicoidal. El carburador es Solex. La magneto es de avance fijo. El enfriamiento se produce por termosifón, con un radiador calculado con exceso y del cual parten al motor dos tuberías para de tal suerte aprovechar mejor la eficacia de todas las secciones del radiador.

El embrague es de disco único montado en el árbol primario del cambio, y cubierto en sus dos caras de una materia plástica. Bajo la acción de unos resortes, dicho disco queda cogido entre el volante y una corona que éste lleva en su interior.

El cambio de velocidades tiene tres marchas y un retroceso. La palanca de cambio coge directamente por su parte inferior las pulseras de los corredizos, con lo cual no existen piezas susceptibles de tomar juego.

La transmisión es del tipo de dos juntas articuladas con empuje y reacción por las ballestas. Las referidas juntas son dos simples discos de tela y caucho.

El puente posterior está constituido por un cárter en dos mitades, al que se unen las trompas de los semiejes. El engranaje de ángulo lleva los dientes *chevronados*, que son la especialidad de Citroën. La desmultiplicación es de 10/44, lo que da una velocidad de unos 65 kilómetros por hora.



Un Citroën con propulsor Kégresse, sube la dura pendiente de un puerto remolcando tres toneladas.