

L'ACTUALITÉ EN MATIÈRE DE CAMIONS

par **Micheline TUFFIER**

Division des Exploitations Forestières du C. T. F. T.

Au cours du 41^e Salon de l'Automobile, nous avons pu, en octobre dernier, visiter le parc des expositions de la Porte de Versailles où étaient exposés cars et véhicules industriels.

Malgré le développement de la construction des camions en Europe, le Salon 1954 ne présentait que peu de nouveautés importantes par rapport à celui de 1953.

Nous tenons cependant à signaler ici l'apparition des véhicules à essieu avant moteur et d'un

certain nombre à essieu avant normal, de fabrication européenne, susceptibles d'intéresser les exploitations forestières tropicales.

Même s'il ne s'agit pas pour chaque exploitant forestier de découvrir les engins immédiatement utiles à ses propres besoins, il nous a paru souhaitable de montrer que les constructeurs ont pris conscience de l'importance que revêtent pour eux les marchés d'Outre-Mer et qu'ils étudient maintenant les conditions spéciales des exploitations africaines.

Constructeurs français

BERLIET

Toute la gamme des véhicules Berliet a été pratiquement exposée à la Porte de Versailles, soit aux stands de démonstration où étaient présentés 27 véhicules, soit aux essais où une dizaine de véhicules étaient mis à la disposition de la clientèle.

Quelques réalisations nouvelles ont particulièrement intéressé les utilisateurs du poids lourd, notamment :

— un prototype de tracteur à 4 essieux moteurs, type « T.12 », actionné par un moteur de 450 cv.

— un nouveau moteur diesel, type « M. D. O. », 6 cylindres, de 200 cv.

Tracteur « tous terrains », type « T 12 »

Spécialement conçu pour des déplacements rapides, sur routes et à grandes distances, de masses considérables et encombrantes, ce tracteur,

type « Armée », possède 2 essieux avant moteurs et directeurs équipés de roues simples et 2 essieux arrière moteurs équipés de roues jumelées. Son treuil a une puissance de 20 tonnes en traction directe avec limiteur de couple et une longueur de câble de 100 mètres. Muni d'un moteur à essence 12 cylindres en V de 450 cv. à 2.200 t/m, il peut déplacer, avec une remorque, un poids total roulant de 200 tonnes sur route et de 125 tonnes en tous terrains.

Essieux, suspension et transmission, par leur robustesse et leur aptitude à épouser les dénivellations du sol lui donnent une facilité d'évolution en terrain varié jusqu'ici réservée aux chenilles.

Châssis tous terrains, type « T. 6 »

Autre prototype réalisé par les Usines BERLIET, ce châssis à 3 essieux moteurs, porteur et tracteur,

peut se déplacer aussi bien sur route qu'en terrain accidenté ou de médiocre consistance étant donnée son extrême robustesse.

Son moteur est un 6 cylindres Berliet diesel de 200 cv. : sa boîte à 5 vitesses offre au total 10 combinaisons dont 5 réduites par l'intermédiaire d'une boîte de transfert à 2 rapports.

Les possibilités importantes de débattement des roues AV et AR permettent de franchir aisément talus et fossés.

Les prototypes « T.12 » et « T.6 », fleurons de la gamme complète des châssis à adhérence totale mise au point par Berliet, mettent en valeur les possibilités de la technique française face à la concurrence mondiale.

Cette gamme comprend, en outre, 2 autres modèles bien connus des exploitants forestiers : le « GLB 5 a-4 x 4 » et le « GLC 8 a-4 x 4 ». Nous en rappelons successivement les caractéristiques essentielles :

1° Le « GLB 5 a-4 x 4 »

- poids total en charge :
 - sur route 10,5 tonnes
 - tous chemins 9 tonnes
- charge totale maximum en } 4 500 kg : diesel
tous terrains (c. u. + car- } 4 700 kg : essence
rosserie)
- moteur : diesel 4 cyl. 110 x 130. essence 4 cyl.
110 x 130
 - .. cylindrée : 5 litres 5 litres
 - .. puissance : 75 cv. 100 cv.
 - .. régime : 2 200 t/m. 2 400 t/m
 - boîte à 4 vitesses et boîte de transfert, soit 8 vitesses
- prise de mouvement petite puissance et prise de mouvement permettant d'actionner un treuil capable de halier le véhicule.

2° Le « GLC 8 a-4 x 4 »

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur le « GLC 8 a » à quatre roues motrices, adhérence totale, conçu pour se déplacer indifféremment sur route, en terrain accidenté ou en dehors des routes sur un sol de médiocre consistance.

Son poids total en charge est de 12 500 kg sur route et 10 500 kg en tous terrains.

Son moteur Berliet-diesel de 125 cv (à 2.000 t/m) offre une bonne réserve de puissance. Il s'agit d'un 5 cylindres 120 x 140, de 7,9 litres de cylindrée.

La boîte à 5 vitesses permet 10 combinaisons dont 5 vitesses réduites par l'intermédiaire d'une boîte de transfert à 2 rapports. En 1^{re} vitesse démultipliée, sa vitesse en charge tous terrains est de 3 kmh.

Sur demande, plusieurs prises de mouvement peuvent être adaptées dont l'une, notamment, peut actionner un treuil capable de halier le véhicule.

Ses autres caractéristiques sont les suivantes :

- poids total du véhicule 10.500 kg.
(tous terrains)
- charge totale maximum (c. u. + carrosserie)
(tous terrains).

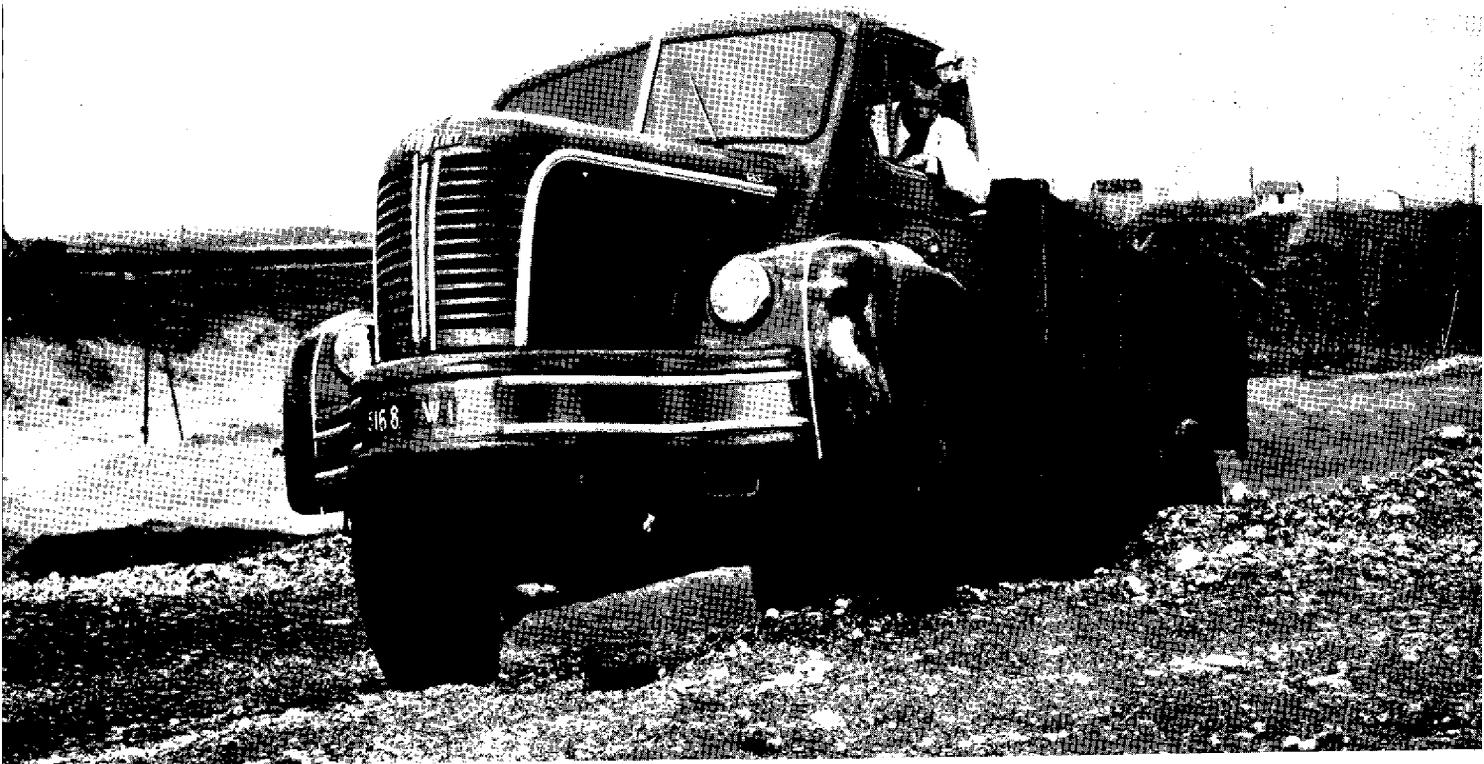
| | Châssis nu | Châssis cabine |
|--------------|------------|----------------|
| Court | 6.000 kg | 5.600 kg |
| Normal | 5.950 kg | 5.550 kg |

-- pont avant : à 2 attaques latérales par pignons coniques à denture spirale, commandant chacune une roue ; entraînement des roues par joints homocinétiques.

Puissant et suffisamment résistant pour faire face à de dures conditions, le « GLC 8 a » semble réunir les qualités exigées en général d'un véhicule tous-terrains.

BERNARD

| | Châssis camion 2 essieux 9 tonnes | Châssis camion 2 essieux 19 tonnes | Châssis camion 3 essieux 26 tonnes | Châssis tracteur 15 à 35 tonnes |
|----------------------------|--------------------------------------|---|---------------------------------------|------------------------------------|
| moteur (diesel) | 4 cyl. 90 cv (1.800 t/m) | 6 cyl. 120 cv (1.900 t/m) ou 150 cv (1.700 t/m) | 6 cyl. 120 cv ou 150 cv | 6 cyl. 120 cv ou 150 cv |
| boîte de vitesses | 5 vit. AV 1 mar. AR | 5 vit. et 1 mar. AR ou sur demande 10 vit. AV et 2 mar. AR | | |
| empattements | 4,06 m 4,80 m | 4,50 m 5,30 m 5,80 m | 4,50 m 5,30 m | 3,60 m 4,50 m |
| Charge totale portée | 9,23 t | 14 t (4,5 m) 13,6 t (5,3 m) 13,5 t (5,8 m) | 19 t (4,5 m) 18,7 t (5,3 m) | 17 t |



Camion Berliet à adhérence totale, type GLC 8 4 x 4, 125 ch.

Depuis le dernier Salon, La Société des Camions BERNARD (113, Avenue Aristide-Briand à Arcueil, Seine) a apporté un certain nombre d'améliorations sur ses modèles 2 et 3 essieux ainsi que sur ses tracteurs à semi-remorques de 15 à 35 tonnes.

Dans le tableau précédent nous avons condensé les caractéristiques principales des véhicules construits par BERNARD.

Rappelons que les moteurs Bernard 4 et 6 cylindres de 90, 120 et 150 cv. sont des moteurs diesel, 4 temps, à injection directe sans réchauffage préalable, ni chambre de précombustion, l'allumage étant automatique par compression d'air assurant un démarrage instantané en toutes circonstances.

CITROËN

Le camion CITROËN, type 55, transformé en « 4 x 4 » par la Société HERWAYTHORN (48, rue de Malte à Paris) était exposé sur le stand de cette dernière. Converti en véhicule à adhérence totale, il est susceptible de circuler aussi bien sur route que sur piste, voire même en terrain accidenté. Sa conduite est aussi simple que celle d'un camion Citroën 55 normal; un seul levier permet le crabotage du pont AV et l'entraînement du réducteur.

Il peut être actionné par un moteur essence ou par un moteur diesel 6 cylindres de 73 cv. à 2.500 U/m. Indépendamment de la prise de mouvement sur la boîte de vitesses, il peut lui être adjoint une prise de mouvement à grande puissance sur la boîte de transfert capable de transmettre tout le couple du moteur avec tous les rapports de la boîte de vitesses et de faire marcher un treuil placé à l'avant ou à l'arrière. Sa charge utile tous terrains est de 4,5 tonnes environ.

DELAHAYE

Dans la gamme de véhicules qu'elles convertit en tous-terrains, la Société Herwaythorn a notamment présenté le pick-up DELAHAYE, type 171, bien connu en Afrique, muni d'un essieu avant moteur HWT.

Les caractéristiques principales de l'équipement HWT sont les suivantes :

— boîte de transfert : du type classique à pignon, baladeur et crabot, la boîte de transfert HWT est fixée au centre du châssis sur un berceau fixé en trois points. La denture des pignons est entièrement rectifiée et le crabotage de l'essieu avant est commandé par un levier placé dans la cabine à portée du conducteur.

-- transmission : la transmission du mouvement aux roues motrices avant et arrière est assurée par des transmissions à coulisses et des joints de cardan Glaenzer classiques.

— pont avant moteur : le corps de pont en acier renferme un couple conique et un système différentiel analogue à celui du pont arrière. Les ensembles moteurs et directeurs HWT sont articulés sur roulement conique Timken à galets.

-- charge utile tous-terrains : 1 tonne.

Ce châssis peut recevoir différents types de carrosserie : pick-up, break... et, sur demande, être muni d'un treuil avant actionné par la prise de mouvement de la boîte de vitesses.

FORD

Au stand des Usines Ford, nous avons noté le camion type « Cargo » de 5 tonnes de charge utile sur route, soit 3,5 tonnes en tous terrains, qui circule déjà à de nombreux exemplaires dans les territoires d'Outre-Mer.

Nous rappelons que ce camion est livrable en 4 roues motrices, doté soit d'un moteur essence 8 cylindres de 100 cv. tournant à 3.800 t/m, soit d'un moteur diesel 6 cylindres de 95 cv. tournant à 3.000 t/m. Il comporte 8 vitesses avant et 2 marches arrière. Sur demande, il est équipé d'un treuil avant (P. M. : Société Ford à Poissy, Seine-&Oise).

HOTCHKISS-WILLYS

Construite en France par la Société Hotchkiss-Delahaye (3, Avenue de Friedland à Paris), sous licence Willys, la jeep « Hotchkiss Willys » type **J. H. 101** possède, à très peu de chose près l'aspect de la Jeep américaine bien connue.

Dotée d'un moteur 4 cylindres, développant 60 cv à 3.600 t/m, elle est munie d'une boîte à 3 vitesses

et d'une boîte de transfert à 2 rapports, ce qui lui permet de disposer au total d'une gamme de 6 vitesses avant et de 2 vitesses arrière. Sa charge utile est de 400 kg. Ses dimensions principales sont : longueur hors tout 3,22 m ; largeur hors tout 1,75 m ; empattement 2,03 m ; garde au sol 0,22 m ; rayon de braquage 4,45 m.

Utilisable en terrain varié comme véhicule de liaison, comme camionnette pour le transport de marchandises, comme tracteur agricole (grâce à ses 4 roues motrices et à sa boîte spéciale de vitesses réduites), cette jeep peut être livrée avec de nombreux accessoires, tels que : prise de force, treuil avant ou arrière.

LABOURIER

Spécialisés depuis de longues années dans la fabrication des véhicules à 4 roues motrices ou à traction avant les Etablissements Labourier (Mouchard, Jura) ont exposé cette année, au Salon, quelques modèles de leur production :

1° Un châssis « TAL »

Véhicule à traction avant, le châssis « Tal » peut être équipé soit d'un moteur Labourier type « TDS. 4 » fonctionnant au fuel-oil et développant 70 cv. à 1.400 t/m, soit d'un moteur Unic, type ZU. 4R, fonctionnant au gas-oil et développant 70 cv. à 1.500 t/m. Sa charge utile est de 3 tonnes.

2° Un châssis, type « JL. 3 NM » et un châssis, type « HCD »

a) type « JL. 3 NM » (4 × 4).

-- charge utile = 6,5 tonnes ;

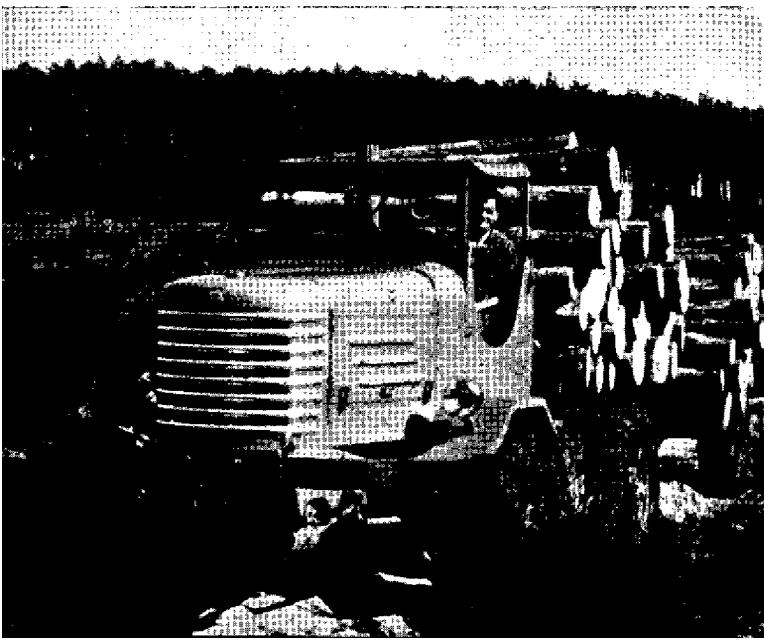
— empattement = 4.000 mm ;

— moteur = diesel 4 cyl., 90 cv. à 1.900 t/m.

— vitesses = 5 vit. AV et 1 mar. AR.

Tracteur forestier « L. D. F. » Labourier, 4 × 4.

Camion Renault 3,5 t. « 4 × 4 ».



b) type « HUD » (4 × 4) :

- charge utile = 8 tonnes ;
- empattement = 4.000 mm ;
- moteur = diesel UNIC 4 cyl., 95 cv. à 1.950 t/m ;
ou diesel Berliet 4 cyl., 95 cv. à 2.000 t/m ;
- vitesses = 10 vit. AV et 2 mar. AR.

3° Un camion-tracteur « SUD »

A 4 roues motrices, le « SUD » peut être équipé d'un moteur diesel Unic, 6 cyl., de 130 cv. (à 2.000 t/m) ou d'un moteur Berliet, 6 cyl., de 150 cv. (à 2.200 t/m). Il possède au total 10 vitesses AV et 2 marches AR. Sa charge utile est de 10 tonnes.

Ce véhicule peut être livré en 6 roues motrices

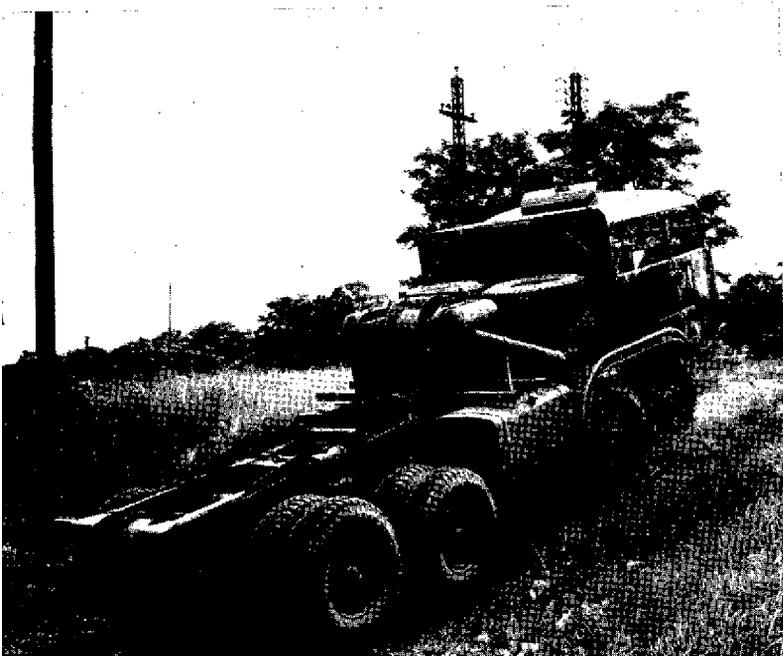
Tous les modèles tracteurs à deux ponts moteurs des Etablissements Labourier sont munis d'un différentiel de boîte assurant une répartition judicieuse de l'effort sur chaque arbre de transmission et par là même une meilleure adhérence des roues. Un dispositif de blocage de différentiel est commandé de la cabine. La boîte de transfert assure la transmission sur les essieux avant et arrière par une chaîne silencieuse.

Nous rappelons par ailleurs à nos lecteurs que cette Maison construit d'autres véhicules conçus pour les travaux forestiers, en particulier le camion-tracteur modèle « LD-80 F » et le tracteur type « LD-F » à 4 roues motrices.

En ce qui concerne le **tracteur « 4 × 4 » forestier**, type « LD-F », il est muni d'un moteur Unic 4 cylindres de 80 cv. développant 1.500 t/m ou

De haut en bas :

- Camion Henschel - type H. S.100 à 4 roues motrices.
- Prototype Berliet T 12 à 4 essieux moteurs, moteur 12 cylindres de 450 ch.
- Camion M. A. N. type 630 L1.



sur demande d'un moteur BERLIET 4 cylindres ; il possède 5 vitesses démultipliables par la boîte de transfert, soit au total 10 vitesses avant et 2 marches arrière. D'un empattement de 2,4 m, ce tracteur peut remorquer une charge utile de 15 tonnes. Il peut recevoir, à l'avant ou à l'arrière du châssis ou derrière la cabine, un treuil avec 90 m de câble. Ce modèle est livrable avec une cabine soit ouverte,

soit fermée. Ce tracteur a été particulièrement remarqué aux démonstrations de matériels forestiers de Compiègne en juin 1954, démonstrations dont nous avons parlé dans le n° 37 de cette Revue. Il a en effet réussi durant ces dernières à haler en traction directe, sur la piste boueuse d'essais des camions, une bille de chêne de 8 tonnes.

LATIL

Une gamme de véhicules utilitaires très complète était présentée au stand de la Société Latil (8, Quai Galliéni à Suresnes, Seine).

Cette année, les efforts de Latil semblent avoir porté principalement sur :

— l'augmentation du tonnage des châssis normaux précédents ;

— la production d'un nouveau moteur de 150 cv.

— la présentation d'un nouveau tracteur semi-remorque à simple essieu de 32 tonnes.

Bien entendu, Latil poursuit toujours par ailleurs la fabrication de ses tracteurs forestiers dont les deux principaux types sont le « TL. 10 » et le « TR ».

1° Le tracteur-treuil « TL. 10 »

Un véhicule de ce type, avec moteur H. 14 était exposé au Salon. Nous en rappelons brièvement les caractéristiques essentielles :

— moteur : diesel 4 cylindres ou essence 4 cylindres

(H. 14 : diesel, 65 cv. à 1.500 t/m ; consommation de gas-oil : 4 à 5,5 l. à l'heure

(M. 14 : essence, 85 cv. à 1.850 t/m ; consommation : 6 l. à l'heure ;

— 4 roues motrices et directrices ;

— Boîte de vitesses : avec double démultiplicateur, donnant 8 vitesses échelonnées de 2 à 45 km/h ;

— différentiels : avant et arrière pourvus d'un blocage commandé ;

— 2 prises de mouvement : l'une, la prise arrière comporte 4 vitesses et une vitesse inversée ; elle est utilisée pour actionner une poulie ou un treuil ;

— pneus : à basse pression et grande surface portante.

Le tracteur-treuil Latil « TL. 10 » peut, dans beaucoup de cas, éviter le débardage en chargeant la remorque dans la coupe (à 10/15 tonnes utiles) et en la sortant jusqu'à la route, en faisant alterner traction directe et traction au treuil suivant la résistance offerte par le terrain à l'avancement de la remorque.

2° Le tracteur-porteur « TRP »

A 4 roues motrices dont 2 directrices, conçu pour « porter et traîner », le « TRP » peut recevoir un équipement grumier ; il est alors, en raison de ses qualités d'adhérence, susceptible d'aller se faire charger à 20 tonnes de grumes environ en bordure des chemins forestiers sur lesquels un camion ordinaire ne pourrait avoir accès.

Ses caractéristiques sont :

— moteur : diesel Latil, type H2N, 6 cylindres, de 120 cv.

— boîte de vitesses : 4 vitesses AV et 1 marche AR ;

un double démultiplicateur placé à la sortie de la boîte permet 8 vitesses AV et 2 marches AR.

PANHARD

La nouvelle série « Movic-M » des véhicules industriels PANHARD-LEVASSOR (19, Avenue d'Ivry à Paris) se distingue de la précédente par une évolution générale de la technique des organes principaux : pont, boîte, moteur, embrayage, direction, essieux, suspension...

Les fabrications des Usines Panhard se limitent à deux catégories : les châssis spéciaux de 2,5 à 7 tonnes, et les châssis normaux de 7 tonnes.

CHASSIS SPÉCIAUX

Ces véhicules, du type « tous-chemins », sont au nombre de trois ; ils comportent :

— un moteur Panhard diesel, 4 cylindres, de 110 cv. ou de 85 cv. à 2.000 t/m (sur demande, un moteur essence 4 cylindres de 90 ou 115 cv à 2.000 t/m) ;

— 2 ponts { un pont arrière tracteur
un pont avant à la fois tracteur et directeur

— une boîte à 5 vitesses ;
 — une boîte de transfert à 2 vitesses qui transmet aux deux ponts le mouvement qui sort de la boîte à 5 vitesses. Elle confère aux véhicules une gamme de 10 vitesses avant et 2 marches arrière. Le mouvement est transmis à travers un différen-

tiel qui peut être bloqué par le conducteur pour franchir un passage difficile. Cette boîte de transfert permet la commande simultanée d'organes tels que : treuils, vérins.

Leurs caractéristiques principales sont les suivantes :

| | C. U. (sur route) | Empattement | Encombrement total | Rayon de braquage | Pneus (7) jumelés AR |
|-------------------------------------|-------------------|-------------|--------------------|-------------------|----------------------|
| 4 × 4 moyen | 4 t | 2,75 m | 5,90 m | 7,50 m | B 20 |
| 4 × 4 <i>lourd normal</i> | 7 t ≠ | 3,75 m | 7,05 m | 8,50 m | D 20 |
| 4 × 4 <i>lourd court</i> | 7 t ≠ | 3 m | 5,55 m | 7,75 m | D 20 |

≠ soit environ 4 tonnes en tous terrains.

RENAULT

Il n'y avait pas de nouveaux modèles sur les stands de la RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT (Billancourt, Seine) ; seules, des améliorations ont été apportées aux véhicules déjà existants.

La gamme des véhicules « tous terrains » à 4 roues motrices construits par elle comprend 3 modèles :

- le camion « gros porteur » ;
- le camion léger ;
- la série « Colorale ».

1° Le camion « gros porteur »

Dérivé du camion normal de série, dont il a d'ailleurs les mêmes caractéristiques générales, le châssis de ce véhicule a été considérablement renforcé afin de pouvoir résister aux torsions lorsqu'il circule en terrain accidenté. Un ski métallique, à l'avant, facilite le franchissement des obstacles.

Ses caractéristiques principales sont :

- a) *moteur* : 6 cylindres à huile lourde, d'une cylindrée totale de 6,23 litres, développant 120 cv. à 2.400 t/m (sur demande, il peut être livré un moteur à essence).
- b) *boîte de vitesses* : à 5 vitesses AV et 1 marche AR ;
- c) *boîte de transfert* : à 2 rapports ;
 .. grande vitesse : 1/1,04 agissant sur le pont AR seul ou sur les 4 roues motrices ;
 .. petite vitesse : 1/2,10 agissant simultanément sur les ponts AV et AR ;
- d) *vitesses* :
 .. en grande vitesse, sur route et en 5^e, le véhicule a une vitesse d'environ 75 km à l'heure ;
 .. à 1.000 t/m en petite vitesse et en 1^{re}, la vitesse est d'environ 2 km à l'heure en tous terrains.
- e) *Pneumatiques* : 11.00 × 20 à l'avant, jumelés à l'arrière ;

f) *prises de force* : les prises de force permettent la commande éventuelle d'un treuil monté à l'avant du véhicule et le fonctionnement des vérins d'une benne par exemple ;

g) *autres spécifications* :

- .. empattement 3,64 m
- .. poids total roulant maximum du véhicule 13,6 t.
- .. charge utile tous terrains 3,5 t.

2° Le camion léger

Ce modèle « 4 × 4 » est dérivé du modèle de série 1.400 kg de charge utile dont de nombreux exemplaires circulent Outre-Mer.

- a) *moteur* : 4 cylindres, à essence, cylindrée 1,996 litres, puissance 52 cv. à 3.200 t/m.
- b) *boîte de vitesses* : à 4 vitesses AV et 1 marche AR ;
- c) *boîte de transfert* : à 2 rapports
 .. grande vitesse : 1/1 agissant sur le pont arrière seul ;
 .. petite vitesse : 1/1,58 agissant simultanément sur les 2 ponts AV et AR.
- d) *vitesses* :
 .. en grande vitesse, sur route et en 4^e, le véhicule a une vitesse d'environ 85 km à l'heure ;
 .. à 1.000 t/m en petite vitesse et en 1^{re}, la vitesse est d'environ 3,4 km à l'heure en tous terrains ;
- e) *pneumatiques* : 900 × 16 (profil tous terrains) ;
- f) *prise de force* : une prise de force permet la commande éventuelle d'un treuil monté à l'avant du véhicule ;
- g) *autres spécifications* :
 .. empattement 2,31 m
 .. poids total roulant maximum du véhicule 3,1 t.
 .. charge utile tous terrains 750 kg

3° La série « Colorale »

Nombreuses sont les carrosseries de cette série qui sont connues des utilisateurs de l'Union Française.

Le camion léger « 4 × 4 » tous terrains et la série « Colorale » ont des organes communs, tels le moteur, la boîte de vitesses, la boîte de transfert, etc...

La Société des AUTOMOBILES INDUSTRIELLES SAURER (67, rue de Verdun à Suresnes, Seine) a présenté de nouveaux types de châssis qui ont été conçus en augmentant parallèlement la charge totale et la puissance motrice.

Les châssis normaux « 4. C. » et « 5. D. », dotés des moteurs de 100, 130 ou 160 cv., offrent un choix d'adaptations judicieuses aux problèmes les plus variés du transport lourd entre 8 et 20 tonnes de charge portée ou tractée.

Un nouveau châssis, le « 3. CMT » à 4 roues motrices, spécialement étudié comme tracteur à adhérence totale, présenté pour la première fois au public n'a pas manqué d'intéresser la clientèle « travaux publics » et « forestière ».

Semi-porteur, ce tracteur est équipé d'un moteur 6 cylindres diesel ou essence, développant 130 cv. à 2.200 t/m ; il comporte une boîte à 5 vitesses et une

Caractéristiques principales :

- empattement 2,66 m
- poids total roulant du véhicule 2,8 t.
- vitesses : sur route normale, la vitesse du véhicule est d'environ 90 km/h. En petite vitesse et en 1^{re}, à 1.000 t/m du moteur, la vitesse en tous terrains est de 3,5 km/h.

SAURER

boîte de transfert à double démultiplication. Son pont arrière est muni d'un dispositif de blocage de différentiel. En mauvais terrain, il peut aller de 5 à 34 km/h.

Ses autres spécifications sont :

- empattement 3,4 m
- rayon de braquage 14 m
- charge utile 6/7 tonnes

Il possède par ailleurs un treuil avec possibilité de halage vers l'avant et vers l'arrière du véhicule (effort au crochet : 3 tonnes sur un brin, 6 tonnes avec mouflage 2 brins).

Le « 3.CMT. » 4 × 4, qui devrait permettre de résoudre les difficiles problèmes d'adhérence, sera mis à la disposition de la clientèle civile dans un an environ.

SOMUA

La Société SOMUA (41, Avenue Hoche à Paris) a présenté toute une gamme de véhicules d'utilisations très diverses, bénéficiant cependant d'une standardisation poussée quant aux organes mécaniques qui les équipent.

Un châssis nouveau, type « Travaux Publics » a été créé par Somua, qui comporte deux variantes :

- le châssis « MTP » à 2 essieux = charge utile 12 tonnes ;
- le châssis « MTPV » à 3 essieux = charge utile 17 tonnes.

Les caractéristiques principales de ce châssis sont :

.. boîte à 5 vitesses et réducteur à 2 vitesses qui porte à 9 le nombre des vitesses utilisables. La 5^e réduite correspond à la 4^e normale.

.. l'essieu AV est directeur et l'essieu AR moteur (dans le châssis à 3 essieux, les 2 essieux AR sont moteurs).

.. Le châssis peut recevoir une benne basculante « Travaux Publics » de 6 m³ pour les 2 essieux et de 9 m³ pour les 3 essieux. Des vérins hydrauliques en assurent la manœuvre.

.. robustesse du châssis à longerons rectilignes de forte section, assemblés par soudure électrique, sans aucun trou de boulons ou rivets.

SOMUA continue par ailleurs la fabrication de son châssis routier, type « JL. 17 ». Il est livré en plusieurs versions : châssis courts, normaux, de 5.800 mm de longueur de caisse ; châssis longs de 7.400 mm de longueur de caisse ; extra-longs de 8.000 mm ; châssis 3 essieux de 8.200 et 10.000 mm pour gros transports, poids total roulant : 26 tonnes (charge utile : 19 tonnes). En châssis tracteur pour semi-remorque, la charge utile est de 21 tonnes.

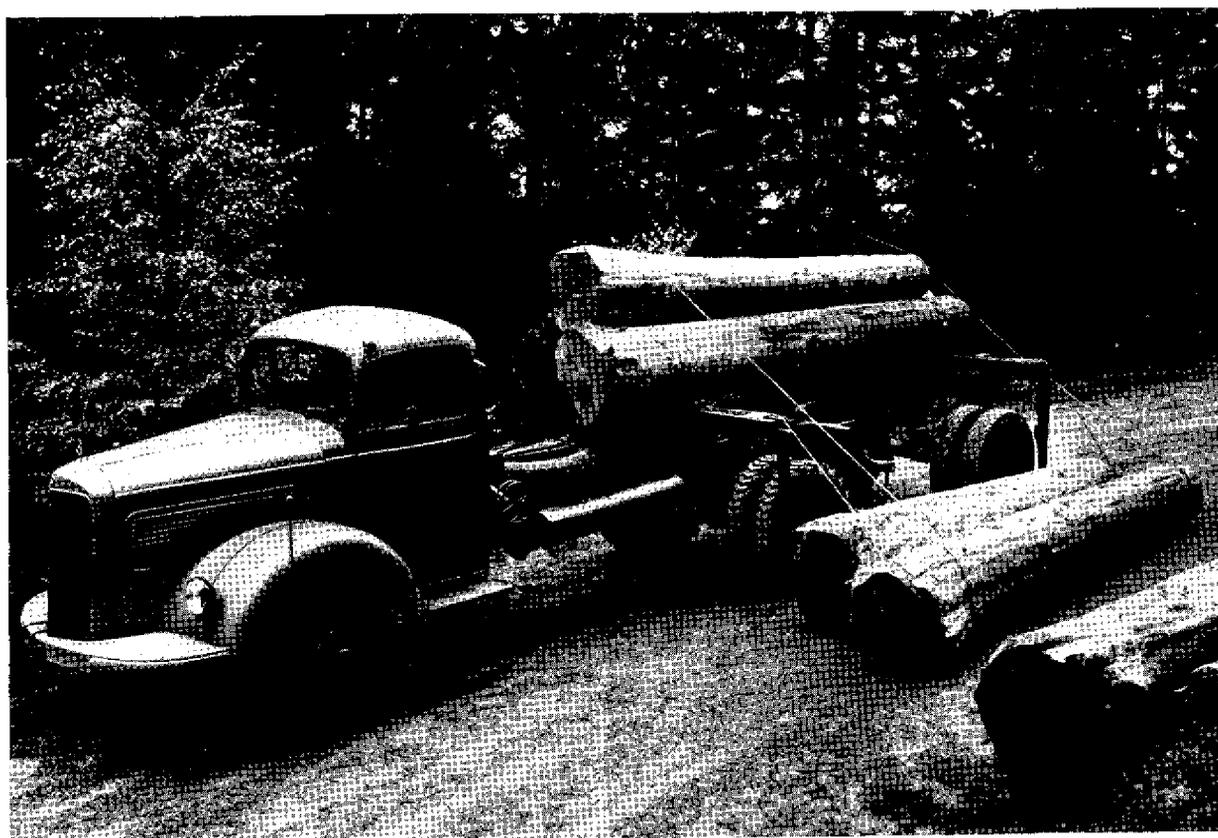
Tous les modèles actuels de châssis Somua sont équipés du moteur diesel D. 615, 6 cylindres, développant 150 cv. à 2.000 t/m.

UNIC

Les Usines UNIC (1, Quai National à Puteaux, Seine) dont la production a beaucoup augmenté par rapport à 1953, ont présenté au Salon un certain nombre de véhicules gros porteurs, notamment le « ZU. 120 » équipé du moteur diesel 6 cylindres

de 150 cv. (Cette puissance peut-être portée, sur demande à 180 cv. par adjonction d'un turbo-compresseur).

Les caractéristiques principales de leur gamme de camions de 5 à 19 tonnes sont les suivantes :



Camion Mercedes-Benz, type 3 500.

| | ZU. 120 | ZU. 100 | ZU. 80 | ZU. 65 | ZU. 46 | ZU. 35 |
|---|-------------------------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <i>Poids total roulant :</i> | | | | | | |
| — châssis porteur | 19 t | 17 t | 14,6 t | 12 t | 9,7 t | 8 t |
| — tracteur routier | 35 t | 26 t | 19,4 t | | | 12,1 t |
| <i>Charge totale :</i> (c. u. + cab. + carrosserie) | 13 t | 11,5 t | 10 t | 8 t | 6,6 t | 5,2 t |
| <i>Poids semi-remorque chargée et équipement tracteur</i> | 29 t | 20,5 t | 14,8 t | | | 9,3 t |
| <i>Moteur (diesel)</i> | 150 cv (ep) 180 cv (U) 6 cyl. | 135 cv 6 cyl. | 100 cv 4 cyl. | 90 cv 4 cyl. | 80 cv 4 cyl. | 80 cv 4 cyl. |
| <i>Boîte de vitesses</i> | 8 | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 |
| <i>Empattement :</i> | | | | | | |
| — châssis porteur | 5.100 mm | 4.850 mm | 4.400 mm | 4.400 mm | 3.700 mm | 3.700 mm |
| — tracteur routier | 3.800 mm | 3.700 mm | 4.000 mm | | | 3.140 mm |
| <i>Rayon de braquage :</i> | | | | | | |
| — châssis porteur | 8,5 m | 8 m | 8 m | 8 m | 6,85 m | 6,85 m |
| — tracteur routier | 7 m | 6,85 m | 7,5 m | | | 5,85 m |

WILLEME

Un des spécialistes du poids lourd en France, WILLEME (58, rue Noël-Pons à Nanterre, Seine) fabrique des véhicules de moyen et gros tonnages (charge utile : 12 à 22 tonnes), dont quelques modèles ont été exposés au Salon.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur un **tracteur type LC. 610**, susceptible d'être équipé en grumier. Son moteur est un Willeme-diesel 518, 6 cylindres, de 175 cv. à 1.800 t/m. Sa boîte est à 6 vitesses. Véhicule à 2 essieux dont un seul moteur,

il doit, compte tenu de la place occupée par le treuil derrière la cabine, être choisi de préférence avec empattement de 5,33 m pour le transport des grumes. L'ensemble grumier a une charge utile de 20 tonnes.

Dans le domaine « Travaux Publics », Willeme construit deux types de véhicules qu'il nous paraît intéressant de mentionner ici :

Le type « R. 115 TP »

Ce camion, muni d'un moteur Willeme-diesel type 517-P, 6 cylindres, de 150 cv. à 1.600 t/m,

possède trois essieux dont deux moteurs. Un différentiel spécial placé en tête du premier pont répartit l'effort moteur sur chacun des ponts arrière. La charge totale admissible sur son châssis est de 16.800 kg.

Le type « TE. 215 »

Réalisé pour être employé dans de dures conditions, le camion-benne « TE. 215 » (benne basculante de 7,5/9 m³) possède un moteur Willeme-diesel identique au moteur monté sur le « R. 115 TP ». Sa charge utile est de 15 tonnes.

Constructeurs allemands

BORGWARD

Dans la gamme de véhicules utilitaires construite chez BORGWARD (Bremen), notons les camions « B. 4 500 » équipés du moteur 6 cylindres de 4962 cc., développant 95 cv. à 2.400 t/m et munis d'une boîte à 5 vitesses dont 3 sont synchronisées.

Ce type est réalisé notamment dans les versions suivantes : tracteur, benne et camion.

Le « 4,5 T. tous terrains » est dérivé de ce modèle ; ses 4 roues sont motrices. Il comporte un réducteur 2 vitesses sur transmission.

BUSSING

Les USINES BUSSING (Braunschweig) ont exposé au Salon, quelques modèles de leur production actuelle.

Parmi ceux qui intéressent surtout les exploitants forestiers, signalons deux types à 4 roues motrices puissants : le type « 6.000 » et le type « 8.000 ».

Nous en donnons ci-dessous les principales caractéristiques :

Un certain nombre de camions, type « 6.000 », ont déjà été livrés en Afrique avec une remorque grumière. Un dispositif permet, pour les déplacements à vide, de monter le fardier sur le camion, avantage important, car il évite d'user inutilement la remorque et de fatiguer les routes.

Bien que très robustes, ces deux véhicules peu-

vent être livrés, sur demande, avec un châssis renforcé, afin de faire face aux conditions de travail les plus pénibles.

| | Type « 6.000 » 4 × 4 | Type « 8.000 » 4 × 4 |
|---|--|--|
| <i>moteur</i> (à refroidissement par eau) | diesel, type S. 8 6 cylindres 120 cv. 1.800 t/m | diesel, type S. 13 6 cylindres 180 cv. 1.600 t/m |
| <i>vitesses</i> | 5 vit. AV 1 mar. AR boîte de transfert et réducteur | 5 vit. AV 1 mar. AR boîte de transfert et réducteur |
| <i>empattement</i> | 4.800 mm | 5.250 mm |
| <i>charge utile</i> : | | |
| châssis nu | 7,5 t | 9 t |
| en grumier | 12 t | 20 t |

FAUN-WERKE

Tout en continuant la fabrication du camion « F. 60 KF » à 4 roues motrices, de 8 tonnes de charge utile, équipé d'un moteur diesel-Deutz à refroidissement par air, de 130 cv. à 1.500

t/m, FAUN-WERKE (Nuremberg) construit également un certain nombre de véhicules à essieu avant normal ayant les spécifications qui suivent :

| Types | C. U. | Moteur | | | | vites- ses | emp ^t en mm. |
|---|-------|--------|----------------------|-------|----------------|---------------|-------------------------------|
| | | | puis- sance cv | t/m | cylin- dres | | |
| F. 66/55 (camion) | 8 t | D | 125 | 2.300 | 6 | 6 | 5.500 |
| L. 8/56 .. (camion) | 10 t | D | 175 | | 6 | 6 | 5.600 |
| K. 20 (camion- benne) 9 m ³ | 20 t | D | 175 | | 6 | 6 | 3.800 |

D = diesel

HANOMAG

Un certain nombre de véhicules utilitaires fabriqués par Hanomag (Hanovre) ont été exposés à la Porte de Versailles.

Un nouveau camion léger, **type AL. 28**, susceptible de circuler en terrain varié, vient d'être lancé sur le marché. Doté d'un moteur diesel 4 cylindres de 65 cv. développant 2.800 t/m, il comporte une boîte à 4 vitesses dont les 2^e et 3^e sont synchronisées. Elles s'échelonnent entre 3,3 km/h et 41,6 km/h. D'un empattement de 3,4 m, sa charge utile est de 1.500 kgs.

HENSCHEL

Les USINES HENSCHEL & SOHN (Kassel), représentées au Salon par la SOCIÉTÉ FINCO, ont exposé quelques modèles de leurs véhicules « poids lourds » à 2 ou 4 roues motrices.

Nous rappelons à nos lecteurs que trois types de camions tous terrains « 4 × 4 » sont actuellement construits en série par HENSCHEL.

Sur ces 3 types de camions est monté un système de blocage de différentiel, incorporé au pont AR, qui peut être engagé ou supprimé pendant la marche, éliminant ainsi toute éventualité de patinage d'une roue. Ce dispositif, combiné avec la traction avant et arrière, permet d'utiliser le poids total du véhicule au point de vue adhérence.

Un autre véhicule à 4 roues motrices, plus puissant a été assez récemment mis au point par Henschel : le *type HS. 170* mais n'a pas encore été exporté Outre-Mer. Il possède un moteur diesel Henschel « 520-DO », 6 cylindres, de 170 cv. tournant à 2.000 t/m et une boîte à 6 vitesses surmultipliée. Sa charge utile est de 11.600 kg environ.

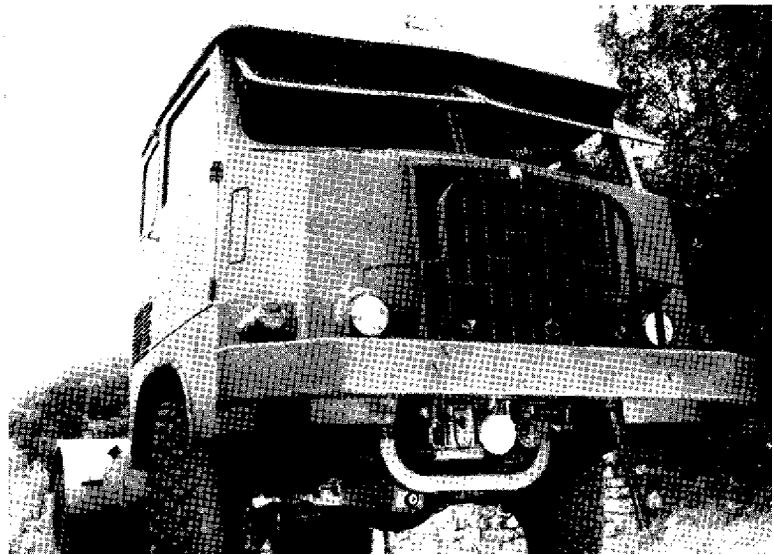
De haut en bas :

Camion Magirus 4 × 4, type "Jupiter".

Châssis 171 Delahaye, transformé par Herwaythorn en 4 × 4.

Tracteur Latil.

Tracteur 3 C M Saurer.



| | Type HS. 100 A | Type IIS. 115 | Type HS. 140 |
|---|--|--|---|
| <i>moteur (diesel Henschel)</i> | 512-D. J. 6 cyl. 100 cv 2.400 t/m | 522-D. P. 6 cyl. 115 cv 2.500 t/m | 513 D. C. 6 cyl. 140 cv 2.200 t/m |
| <i>boîte de vitesses</i> | 5 vit. AV 1 mar. AR | 5 vit. AV 1 mar. AR | 4 vit. AV 1 mar. AR |
| <i>boîte de transfert</i> | à 2 vitesses soit 10 vit. AV 2 mar. AR | à 2 vitesses soit 10 vit. AV 2 mar. AR | à 2 vitesses soit 8 vit. AV 2 mar. AR |
| <i>empattement</i> | 3.850 mm | 3.850 mm | 4.800 mm |
| <i>charge utile tous terrains</i> | 5,3 t | 6 t | 8,55 t |

Moteurs d'adaptation

La fabrication de moteurs susceptibles d'être adaptés sur de nombreux châssis français et étrangers, sur le matériel des surplus, est poursuivie par Henschel sur une échelle chaque jour plus grande.

A titre indicatif, rappelons les caractéristiques

de l'un d'eux, le type 512 DG., particulièrement employé :

- puissance 95 cv à 2.200 t/m
- nombre de cylindres 6
- cylindrée 5431 cm³
- pompe d'injection, porte injecteur et injecteurs Bosch.
- poids du moteur 420 kg (à vide)

KAELBLE

LA SOCIÉTÉ KAELBLE (BACKNANG) construit deux types de camions, spécialement conçus pour le transport des grumes, pouvant être sur demande transformés en tous terrains par adjonction d'un pont avant moteur.

| | Type KD.V. 631 | Type KV. 612.1.F |
|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| — charge utile | 14 t | 5,7 t |
| — moteur | diesel, 150 cv à 1.400 t/m | diesel, 120 cv à 1.600 t/m |
| — empattement | 3.500 mm | 4.175 mm |
| — vitesses | 6 (de 5 à 45 km/h) | 6 (de 6,6 à 60 km/h) |

MAGIRUS-DEUTZ

Deux nouveaux types de véhicules à 4 roues motrices : le type « Mercur » et le type « Jupiter », dérivés des anciens modèles A. 3500 et A. 6500, ont été présentés par la KLOCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ (Ulm)

Par rapport aux modèles précédents, ils comportent des modifications de châssis, de suspension et de pont arrière, modifications qui ont permis d'augmenter la charge utile.

Ces deux types de véhicules possèdent une boîte de transfert avec différentiel.

Leurs spécifications sont les suivantes :

| | « Mercur » 4 × 4 | « Jupiter » 4 × 4 |
|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| <i>moteur</i> | F. 4L. 514 | F. 8L. 614 |
| <i>diesel Deutz refroidi par air</i> | 4 cyl. 90 cv 2.300 t/m | 8 cyl. 175 cv. 2.250 t/m |
| <i>boîte de vitesses</i> | 5 vit. | 6 vit. |
| <i>empattement</i> | 3.700 mm (c) | 4.415 mm (c) |
| <i>charge utile portée</i> | 4 t (c) | 7 t (c) |

(c) = camion

M. A. N.

La firme M. A. N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) a présenté au Salon 3 types de camions de 6,7 à 8 tonnes, tous équipés du nouveau moteur « M » à marche silencieuse dont la consommation

en combustible est bien inférieure à celle des moteurs précédemment utilisés.

Ces camions peuvent être caractérisés comme suit :

| | type 515.L1 | type 630.L1 | type 758.L |
|---------------------------------------|--|---|--|
| <i>charge utile (sur route).....</i> | 7.450 kg | 8.400 kg | 9.300 kg |
| <i>moteur (diesel M. A. N.)</i> | D. 1046 M 6 cyl. 115 cv 2.000 t/m | D. 1246 M. 2 6 cyl. 130 cv 2.000 t/m | D. 1048 M 8 cyl. 150 cv 2.000 t/m |
| <i>boîte de vitesses</i> | 5 vit. AV 1 mar. AR | 6 vit. AV 1 mar. AR | 6 vit. AV 1 mar. AR |
| <i>empattement</i> | (tsr) 3.320 mm (c) 4.600 mm | (tsr) 3.320 mm (c) 4.600 mm | (tsr) 4.000 mm |

(tsr) = tracteur semi-remorque.
(c) = camion normal.

Nous signalons à nos lecteurs que les types « 515 L1 » et « 630 L1 » sont susceptibles d'être transformés en « 4 × 4 » par adjonction d'un essieu avant moteur ; ces appellations annulent et remplacent

celles de : « MK. 25 » et « MK. 26 », mentionnées dans notre article sur les véhicules tous terrains, paru dans le n° 29 de cette Revue.

MERCÉDÈS-BENZ

Dans la gamme de camions, dont quelques modèles ont été présentés à la Porte de Versailles par la firme DAIMLER-BENZ (Mannheim), nous attirons l'attention de nos lecteurs sur les principaux d'entre eux, à essieu avant moteur, qui nous paraissent intéressants pour les exploitations forestières tropicales.

1° Type « LA. 4500 »

A 4 roues motrices, ce véhicule comporte un moteur diesel 6 cylindres de 90 cv, tournant à 2.800 t/m. Il possède 5 vitesses AV et 1 marche arrière. En tous terrains, sa charge utile est de 3850 kg environ. Son empattement est de 3.600 mm lorsqu'il est équipé en tracteur pour semi-remorque.

D'un tonnage restreint, le « LA. 4500 » est utilisable soit avec remorque à un essieu pour des transports grumiers légers, soit comme camion pour des transports divers. Comparativement au modèle « LA. 3.500 » dont il est dérivé, il possède une démultiplication plus grande de son pont AR d'où de meilleures accélérations et une force de montée supérieure.

2° Type « LA. 6600 »

(nouvelle appellation : « LA. 315 »)

Equippé d'un moteur diesel 6 cylindres de 145 cv.

développant 2.100 t/m, ce véhicule « 4 × 4 » comporte une boîte à 6 vitesses. Il peut être livré comme camion (avec deux empattements différents : 4.600 mm et 5.200 mm) ou avec une semi-remorque. Son châssis a une capacité de charge de 9 tonnes, capacité qui peut être portée à 10 tonnes après renforcement des ressorts.

Un système permet de monter le fardier sur le camion pour les parcours à vide, très net avantage car il évite une usure inutile de la remorque.

3° « L'Unimog » : véhicule polyvalent

A 4 roues motrices, « l'Unimog » est tracteur et porteur. Avec 1 tonne de charge utile sur sa propre benne, il peut tirer 30 tonnes de charge en travail continu. Muni d'un moteur diesel 4 cylindres de 25 cv, il a une boîte à 6 vitesses avant et 2 marches arrière échelonnées. Il est doté d'un système de blocage de différentiel aux essieux avant et arrière lui permettant de bonnes performances même en terrain marécageux. L'Unimog peut rendre nombre de services comme véhicule de liaison léger ; pour le transport des bois de petites dimensions on l'emploie quelquefois avec un monte-grumes à main « Heros ».

SUDWERKE

Nous profitons de cet article pour rappeler que les usines SUDWERKE (Essen) ont mis au point 2 types de camions tous terrains à 4 roues motrices.

Type « Drache »

a) charge utile 8/10 tonnes

b) *moteur* Diesel, 2 temps, 4 cylindres, équipé du frein moteur Krupp, 145 cv
1700 t/m

c) *vitesse minimum* 2,5 km/h

d) *vitesse maximum* sur route, 60 km/h
tous terrains, 35 km/h

- e) *garde au sol* 650 mm
(avant et arrière)
- f) *profondeur (franchissable à gué)* 1 m
- g) *pneus* 11,00 × 24 (profil spécial).

Il est doté d'une boîte de transfert, permettant 12 vitesses avant, 2 vitesses arrière, et d'un blocage de différentiel à commande pneumatique.

Type « Gigant »

Equipé d'un moteur Diesel 2 temps, de 210 cv, 6 cylindres, tournant à 1 700 t/m, ce châssis a 12 vitesses avant et 2 vitesses arrière. Comme le « Drache », il est doté d'un blocage de différentiel, d'une boîte de transfert et du frein-moteur Krupp.

Deux modèles, AM.180 et AM.160, sont réalisés dans le type « Gigant » (benne de 10 m³ et 9 m³)

Type AM. 180

- a) *charge utile* 20 tonnes

- b) *vitesse en tous terrains*
minimum 5,72 km/h
maximum 40,5 km/h
- c) *vitesse sur route*
(maximum) 65 km/h
- d) *pneus arrière jumelés, profil spécial* 6 × 24
- e) *largeur* 2.800 mm
- f) *empattement* 3.800 mm

Type AM. 160

- a) *charge utile* 16/18 tonnes
- b) *vitesse en tous terrains* :
minimum 3,52 km/h
maximum 31,4 km/h
- c) *vitesse sur route* :
maximum 56 km/h
- d) *pneus arrière jumelés, profil spécial*. 14 × 24
- e) *largeur* 2.500 mm
- f) *empattement* 3.800 mm

Constructeurs anglais

Bien que la plupart des véhicules de fabrication anglaise ci-dessous n'aient pas été exposés au Salon, nous nous devons de présenter rapidement à nos

lecteurs les principaux constructeurs de camions susceptibles de les intéresser.

A. G. V. Sales Limited

Tracteur routier 5 tonnes à 4 roues motrices, le « A. E. C. Matador », beaucoup employé durant la seconde guerre mondiale, est utilisé à l'heure actuelle pour le transport des grumes dans les exploitations forestières tropicales (en Gold Coast notamment).

Equipé d'un moteur diesel « A. E. C. », 6 cylindres, de 95 cv. tournant à 1.800 t/m, ce véhicule présente les caractéristiques qui suivent :

— boîte de vitesses principale et auxiliaire donnant 8 vitesses AV ;

- essieu AV moteur et directeur comportant une double réduction d'engrenages ;
- freins à air comprimé sur les 4 roues ;
- dimensions et poids :

empattement 3.848 mm
poids en ordre de marche 5.800 kg environ
charge totale 11.176 kg environ

Un treuil AV permet au « Matador » de se sortir des passages difficiles.

P. M. : A. G. V. Sales Limited (49, Berkeley Square, London W. 1.)

AUSTIN MOTOR COMPANY

L'Austin Motor Company construit deux véhicules « 4 × 4 » : l'« Austin Champ » et le « K. 2. W. A. », dont les caractéristiques essentielles sont :

Type « Austin Champ »

- a) *charge utile* 2.500 kg

- b) *moteur* Austin A. 90
4 cylindres
79 cv,
3.750 t/m
- c) *boîte de vitesses* 5 vitesses

Type « K. 2 W. A. »

- a) *charge utile* 3.000 kg

b) *moteur* 70 cv. 2.700 t/m
6 cylindres

c) *boîte de vitesses* 4 vitesses

(Austin Motor Company limited,
Northfields, Birmingham.)

MORRIS COMMERCIAL CARS

LA MORRIS COMMERCIAL CARS fabrique un véhicule tous terrains à 4 roues motrices de 2.300 kg de charge utile équipé d'un moteur à essence 6 cylindres, de 72 cv., tournant à 2.600 t/m.

Muni d'une boîte de 4 vitesses, ainsi que d'une boîte de transfert, ses performances peuvent être :

a) en grande vitesse de 5,4 à 31,7 km/h ;

b) en petite vitesse de 2,7 à 15,8 km/h.

A noter qu'un treuil-cabestan avant ou arrière peut lui être adjoint sur demande.

(Morris Commercial Cars Limited, Cowley, Oxford.



Bussing type 6 000 à 4 roues motrices en Rhodésie du Sud.

ROVER COMPANY LIMITED

Deux véhicules à 4 roues motrices, mis au point par la ROVER COMPANY LIMITED (Sollhull, Birmingham), étaient exposés au Salon.

a) *Véhicule type « Land-Rover » à empattement long.*

Équipé d'un moteur 4 cylindres, développant 52 cv à 4.000 t/m il possède 8 vitesses AV et 2 vitesses AR. Grâce à la boîte de transfert, deux ou quatre roues peuvent être rendues motrices. Ses dimensions sont : longueur totale 4,41 m ; largeur totale 1,59 m ; hauteur totale 2,12 m ; empattement 2,72 m ; garde au sol 222 mm ; diamètre de braquage 15,25 m.

Il peut être pourvu d'une prise de force arrière

utilisable par exemple pour l'entraînement par poulie de scies circulaires. Un treuil avant peut lui être adjoint.

b) *Véhicule type « Land-Rover » à empattement court.*

Très connue en pays tropical, la petite « Land-Rover » est munie du même moteur de 52 cv. que le modèle précité. Ses dimensions sont : longueur hors tout 3,58 m ; largeur hors tout 1,59 m ; empattement 2,18 m ; diamètre de braquage 11,28 m charge utile 454 kg. Elle est susceptible d'être employée comme véhicule de liaison ou comme véhicule utilitaire pour le transport de petites quantités de marchandises, ainsi que comme tracteur léger.

SCAMMEL

Très connue en Angleterre, cette marque a lancé sur le marché 2 types de camions tous-terrains de gros tonnages : le « Constructor » et le « Mountaineer ».

— *Constructor* (6 × 6).

Équipé d'un moteur diesel Rolls-Royce, 6 cylindres d'une puissance de 160 cv, tournant à 1.800 t/m, muni d'une boîte de 6 vitesses, le « Constructor », dont les trois ponts sont moteurs est un véhicule

robuste, susceptible de porter 30 tonnes et de tirer jusqu'à 100 tonnes.

— *Mountaineer* (4 × 4).

A 4 roues motrices, le « Mountaineer », camion moins puissant, mais tout aussi rustique que le « Constructor », est capable de porter 20 tonnes et de tirer 60 tonnes. Son moteur, du type Scammell-Meadows, est un diesel 6 cylindres de 125 cv, dont le régime est de 1.700 t/m.

UNIVERSAL POWER DRIVES

Parmi les véhicules de l'Universal Power Drives Limited on peut mentionner, en « 4 × 4 », les trois types de véhicules tous terrains, dont les spécifications suivent :

Tracteur « Unipower ».

a) moteur puissance 68 cv,
régime 1.700 t/m,
4 cylindres

- b) 5 vitesses avant et 1 marche arrière ;
- c) il peut tirer jusqu'à 29 tonnes environ ;
- d) il est équipé d'un treuil forestier et comporte une bêche d'ancrage.

Tracteur « Unipower-Hannibal » :

a) moteur puissance 85 cv,
régime 1.700 t/m,
5 cylindres

- b) 5 vitesses avant et 1 marche arrière ;
- c) il peut tirer jusqu'à 25 tonnes environ ;
- d) il peut être équipé non seulement d'un treuil forestier « heavy duty », mais d'une grue de levage de 30 cwt.

Châssis « Unipower Junior » :

a) moteur puissance 70 cv,
régime 2.200 t/m,
6 cylindres

- b) 5 vitesses avant et 1 marche arrière ;
- c) charge utile 3 tonnes

(Universal Power Drives limited, Aintree Road, Perivale, Middlesex.)

Constructeur tchécoslovaque

SKODA

Les USINES SKODA (Praha) ont exposé un de leurs châssis, le type « 706.R » comportant un moteur diesel 6 cylindres de 135 cv à 1.750 t/m.

Ce camion possède les caractéristiques ci-après :

| | |
|----------------------|------------------------------|
| — empattement..... | 5.000 mm |
| — charge utile | 7.300 kg |
| — vitesses | 5 vitesses AV 1 marche AR |

Constructeur hongrois

CSEPEL

La Société Hongroise pour le Commerce d'Automobiles (Budapest 62) présentait un camion Csepel de charge utile 3,5 tonnes.

Du type « D. 350 », ce véhicule est actionné par un moteur diesel 4 cylindres de 85 cv tournant à

2.200 t/m. La boîte est à 5 vitesses AV et 1 marche AR. Ses dimensions sont les suivantes :

| | |
|----------------------------|----------|
| — empattement | 3.710 mm |
| — longueur hors tout | 6.700 mm |
| — largeur hors tout..... | 2.260 mm |

Camion Hanomag, type A L 28

