



Mais il est nécessaire de préciser que la traction par les roues avant ne constitue pas une nouveauté, que l'application de ce principe est universel.

Les châssis Tracta sont présentés en châssis court sport, moteur 1.500 cmc, équipé de deux carburateurs, vitesse 135 kilomètres à l'heure, et en châssis long équipé du moteur 1.600 cmc., susceptible de recevoir des carrosseries quatre places spacieuses, vitesse en conduite intérieure 115 kilomètres à l'heure.

**

Avant de terminer, il nous est agréable de rappeler que les qualités des Tracta ont été jusqu'alors confirmées dans de nombreuses épreuves sportives, en particulier celle des 24 heures du Mans.

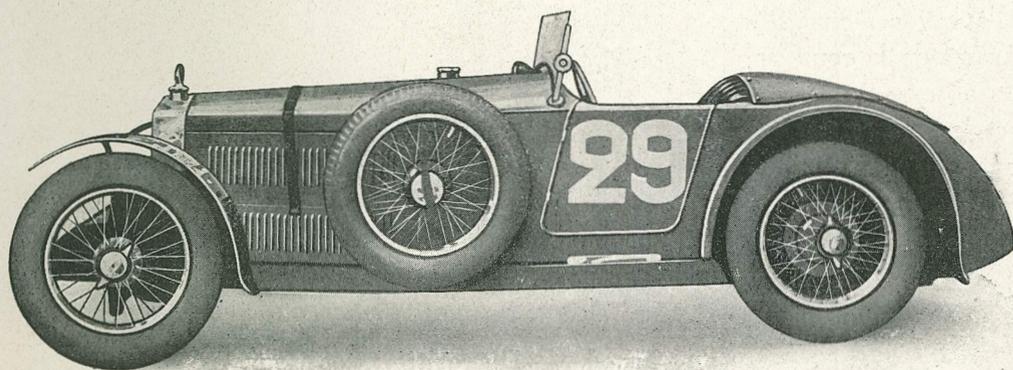


Fig. 6. — Torpédo de l'Épreuve des 24 Heures du Mans (1928)

Lors de l'épreuve de 1928, les trois voitures engagées parcoururent un kilométrage supérieur à celui qui leur était imposé. L'équipe Tracta est d'ailleurs la seule qui finit complète sans encombre.

D'ailleurs, les créateurs de cette marque continuent leur effort et cherchent à doter les châssis de leur conception de nouveaux perfectionnements, en particulier ceux ayant trait à la suspension arrière.

Mais ils ne veulent pas livrer à la clientèle tant qu'un rigoureux programme d'épreuves prolongées n'a pas été entièrement réalisé.

Ce programme fait à la fois honneur aux dirigeants de la marque et à leur conscience professionnelle. H. A.

Les Bennes basculantes Genève

Les progrès réalisés par nos constructeurs dans le domaine des Poids Lourds ont incité de nombreux industriels, commerçants, entrepreneurs, agriculteurs, etc., à utiliser sur une grande échelle les véhicules automobiles répondant aux nécessités de leurs productions ou de leurs entreprises.

Par ailleurs, l'économie des temps morts de chargement et de déchargement des camions ne se discute plus : tous les

basculante est une véritable obligation. Aussi, nos constructeurs spécialistes se sont-ils ingénies à substituer à la main-d'œuvre coûteuse, soit des perfectionnements pratiques de la caisse, soit — ce qui est mieux encore — des dispositifs de basculement dociles et sûrs.

Les difficultés surgissent au moment du choix du système de basculement. Depuis quelques années, les préférences des constructeurs se portent, soit sur la benne basculante fonctionnant à la main au moyen d'une manivelle (benne dite à commande manuelle), soit sur la benne actionnée à l'aide du moteur du camion (câbles, vérins hydrauliques, comes, etc). Ceux-ci justifient la préférence qu'ils accordaient à l'un ou à l'autre système par des arguments techniques ou commerciaux qu'ils exposent à leur clientèle dans leurs publicités respectives.

Comme nous le faisons à l'habitude dans nos colonnes, nous avons cherché en toute impartialité à nous faire une opinion sur la question et, au cours de notre enquête au Salon des Véhicules Industriels, nous avons été attirés par le stand Fernand Genève, qui a joint, cette année l'utile à l'agréable. En effet, la présentation de ce stand montrait combien le grand constructeur avait eu le souci de pousser le travail et la perfection parmi les véhicules exposés.

Sa benne au moteur qui, sans arrêt, a fonctionné devant de nombreux visiteurs pendant la durée du Salon et qui depuis dix ans s'affirme davantage comme une des plus robustes et des plus simples. Sa souplesse et sa puissance ont été remarquées.

Nous avons pu examiner également la robustesse des caisses métalliques présentées au public, principalement la carrosserie à éléments emboutis, dont le plancher est formé d'une épaisseur de bois recouvert d'une tôle et qui est, à notre avis, le matériel le plus adapté à l'entreprise de travaux publics.

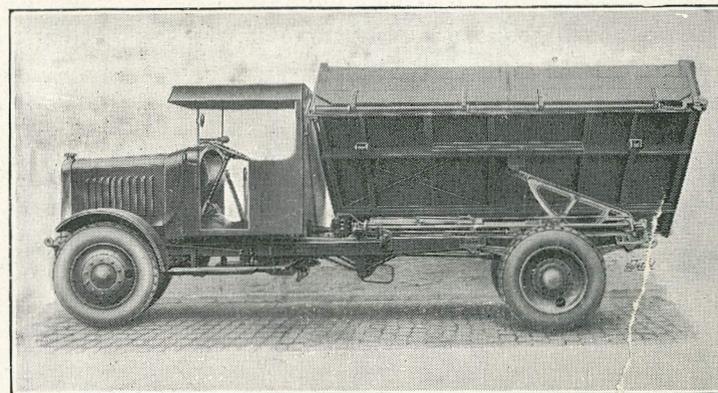


Fig. 7. — Benne F. Genève, à basculement à main sur le côté.

Basculeur à main. — Pour répondre à la demande de

devaient pouvoir résister aux efforts anormaux les plus divers tout en assurant un minimum d'usure.

On sait, d'autre part, que lorsque deux arbres réunis par un joint de cardan, ne travaillent pas en ligne droite, le mouvement uniforme de l'un d'eux soumet l'autre à une légère accélération de vitesse pendant le premier tour et à un léger ralentissement pendant le second. En valeur absolue, ces accélérations sont égales et ne font que changer de signe (fig. 3).

Avec un cardan unique dans les fusées, lorsqu'on braque les roues, le fonctionnement de la transmission est irrégulier. Pour pallier à cet inconvénient, il s'agissait de mettre en jeu une trouvaille astucieuse: elle a été réalisée par M. Fenaille avec les doubles cardans à axes confondus.

Le joint de la Tracta se présente sous la forme de deux éléments sphériques s'emboîtant l'un dans l'autre, contenus dans une rotule solidaire de l'axe de pivotement de la roue (voir fig. 3). Chacun de ces deux éléments absorbe à son compte les variations de vitesse angulaire et les arbres qui les accompagnent tournent à rapport constant.

L'usinage de ces demi-sphères nécessite l'emploi de machines-outils très précises. Le traitement et l'ajustage exigent une grande attention.

*
**

Bloc-Moteur et Organes. — Les châssis Tracta sont équipés de moteurs à quatre cylindres 1.500 ou 1.600 cmc., extrêmement robustes, lesquels possèdent un gros excédent de puissance, vu la légèreté du châssis, ce qui assure des vitesses maxima très intéressantes, de bonnes reprises et, par suite, une moyenne de route élevée.

Le moteur, la boîte de vitesse — nous l'avons signalé précédemment — l'embrayage et le pont forment un tout homogène qui est fixé directement sur le châssis, la boîte de vitesses et le pont dirigés vers l'avant. Il résulte de cette disposition et de l'absence de transmission que la presque totalité du châssis est parfaitement dégagée et permet une meilleure adaptation de la carrosserie. Soulignons également la possibilité de surbaïsser facilement l'ensemble avec tous les avantages que cette disposition comporte.

Les boîtes sont à trois ou quatre vitesses.

Freins Avant. — Les freins avant méritent également l'attention. Situés de chaque côté du différentiel, comme le montre la fig. 4, ils sont intérieurs avec mâchoires garnies de Ferodo. Ces freins possèdent les différents avantages de ceux extérieurs sans en avoir les inconvénients. Facilement réglables, leur garniture peut se changer en quelques minutes sans démontage d'aucune autre pièce que le ruban extérieur. Ils sont à l'abri des projections d'huile du pont, ainsi

Avantages des roues avant motrices. — Les avantages des roues avant motrices sont multiples. D'abord le fait de grouper tout le mécanisme à l'avant augmente son accessibilité, ce qui permet un entretien moins onéreux. Au point de vue dynamique, le châssis travaille à la traction, c'est-à-dire dans les meilleures conditions de résistance et d'indéformabilité. De plus, la voiture, tirée par ses roues avant, peut aborder les virages à grande vitesse sans craindre le dérapage. La réaction latérale est en effet très faible et limitée à l'effort

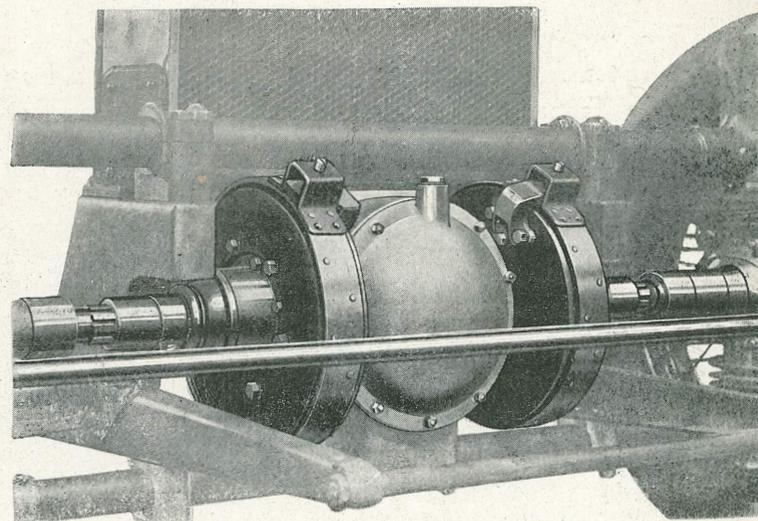


Fig. 4. — Disposition des deux freins avant sur le châssis Tracta.

tangentiel dû à l'effet centrifuge, alors que, dans les cas ordinaires, à cet effet s'ajoute celui de la résultante produite par la propulsion dirigée dans l'axe du châssis. D'autre part, l'indépendance des roues assure la suppression du shimmy et du dandinement, et permet à la voiture de rouler à grande allure. Le surbaïssement de l'ensemble détermine une position très basse du centre de gravité, ce qui accroît la stabilité dans de grandes proportions. Enfin, les freins participant au poids suspendu, la tenue de route se trouve améliorée.

A la considérer dans son ensemble, la Tracta nous donne l'impression d'une voiture habilement conçue et sérieusement

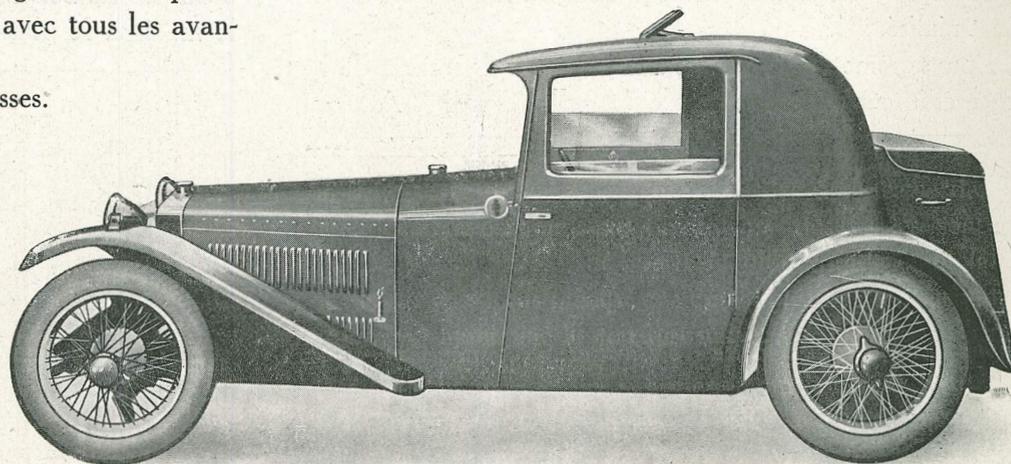


Fig. 5. — Faux cabriolet à 2 places sur châssis Tracta.