

Il ressort du tableau précédent :

Sur route quelle que soit la charge remorquée - les vitesses moyennes et maxi en palier et en côtes sont très comparables .

La vitesse moyenne de 37.7 aux 100 km - et la vitesse maxi de 49 réalisées en remorquant 2000 kilos peuvent être considérées comme des vitesses d'utilisation largement suffisantes - d'autant mieux que les performances en côte de 6% et 10 % ne subissent qu'une faible diminution par rapport aux maxi enregistrées.

b/- La consommation de carburant varie peu avec la charge remorquée .

c/- Sur le Polygone quels que soient les charges remorquées , les vitesses moyennes et les consommations restent les mêmes.

B.- ESSAIS SUR PENTES .-

=====

Il est rappelé que le tracteur LAFFLY HOTCHKISS remorquant 1200 kilos gravit de justesse, sans chaînes, une rampe de 40 %.

Le tracteur CITROEN LAFFLY remorquant 1200 kilos - sans chaînes - gravit la pente de 46 % en s'arrêtant au milieu et repart sans difficulté.

Au delà de 46 % les roues patinent sans que le moteur cale -

en remorquant 1400 et 1700 kilos le tracteur gravit dans les conditions ci-dessus une rampe de 40 %;

en remorquant 1850 et 2000 kilos - le tracteur gravit de justesse sans pouvoir s'arrêter - une rampe de 40 % .

Dans tous les cas, la pente limite est déterminée par l'adhérence du véhicule, et non par le couple aux roues, le moteur ne calant pas .

Toutes ces épreuves ont été accomplies sans incidents mécaniques.

Cependant le freinage sur les roues s'est révélé nettement insuffisant, le système de freinage en cause réalisé par LAFFLY sur le prototype d'essais n'ayant pas été modifié, ni renforcé par le servo-frein adapté depuis sur les véhicules de série.

IV°.- VISITE DETAILLEE du MATERIEL

=====

En fin des essais ayant comporté un total de 4297 km dont 110 km sur très mauvaise route (succession de nids de poule) et 1035 sur le Polygone - il a été procédé au démontage des organes spécifiquement CITROEN.

Le tracteur LAFFLY sur lesquels ont été montés les organes CITROEN à expérimenter est le 1° prototype déjà expérimenté à la Commission.

Il y a lieu de signaler que l'organisation du châssis est telle que pour démonter le moteur et la boîte de mécanisme - il est indispensable de retirer entièrement toute la carrosserie (y compris l'auvent)

Les Usines LAFFLY consultées à ce sujet, ont affirmé que dans la série le démontage des ensembles mécaniques peut s'opérer comme suit :