



	LAPFLY	CITROEN
<u>COUPLES (Suite)</u>		
<u>Sans réducteur</u>		
En prise à 48 km/h	24 M.K. à 3200t/m	24 M/K/ à 3.600 t/m
Couple maxi à 35 km/h env.	29 M.K.	27
En 1 ^{re} vitesse à 10 km/h	100	112
Couple maxi à km/h	117	124
<u>Avec réducteur</u>		
En prise à 18 km/h	64	62
Couple maxi à 10 -	79	71
En 1 ^{re} vitesse à 4 km/h	250	260
Couple maxi à I.I/2 -	308	322

Tous ces renseignements ont été pris et vérifiés sur la documentation fournie par les constructeurs - sans que le contrôle effectif des organes sur le véhicule ait été poussé à fond; il le sera lors du démontage et de la visite détaillée.

Il y a lieu de remarquer que la démultiplication établie par CITROEN pour sa première vitesse (avec et sans réducteur) lui donne un léger avantage sur le véhicule HOPCHKISS-LAPFLY - avantage qui apparaît dans les essais sur rampes qui ont été faits et qui seront décrits ci-après.

Par ailleurs, le tableau ci-dessous montre que les engrenages de la boîte de mécanisme CITROEN ont été calculés de telle sorte que les efforts tangentiels auxquels ils sont soumis soient les mêmes sur le LAPFLY CITROEN que sur le LAPFLY HOPCHKISS .-

	Effort tangentiel LAPFLY	Effort tangentiel CITROEN
A.- Pignon réalisant la grande vitesse du réducteur	1100 K	1050 K
B.- Pignons réalisant la petite vitesse du réducteur	2030 -	1960 -
C.- Pignons réalisant la transmission aux arbres de commande des roues .	1980 km pour un couple maxi de 183 M.K.	2040 ^k pour un couple maxi de 177 M.K.