

Le choix de la neige comme terrain meuble pour concours de voitures à grande adhérence est d'ailleurs particulièrement heureux, parce qu'il n'est pas de matière légère qui soit plus décevante et plus traitresse.

Les six Kégresse-Hinstin engagées dans le concours — seules aux départs et seules à toutes les arrivées — se sont littéralement jetées de la neige. Ce sont des automobiles-chauvies.

La formule du tracteur idéal est trouvée. Jusqu'à ce jour on n'a pu procurer à un tracteur la prise sur le sol qui lui est indispensable pour se traîner lui-même et remorquer un véhicule qu'en donnant à ce tracteur du poids.

Aujourd'hui, le tracteur peut et doit être léger, pour toutes les considérations que l'on devine, parmi lesquelles le prix d'achat, la facilité de manœuvres, la réalisation pratique en un mot, se trouvent au premier plan.

Nous sommes, avec la Kégresse, à l'aube de jours nouveaux. La guerre, puisqu'il faut toujours parler d'elle, s'y transformera comme l'agriculture et les gros transports. Le tourisme lui-même, délicieux bienfait de la paix, y gagnera des routes sans flèches et sans ornières, puisque les deux séries circulaires que constituent les deux routes motrices d'une automobile vite ne les déchireront plus ; il y gagnera aussi l'ascension à travers les prairies des montagnes.

BAUDRY DE SAUNIER.

#### LA SUISSE SPORTIVE, 4 mars 1922.

##### Les voitures automobiles à neige "Kégresse-Hinstin".

M. Deloress, ingénieur, Président de la Commission sportive centrale, a fait les constatations suivantes :

Chaque voiture transportait de trois à quatre personnes, des bagages et de l'outillage.

Sur la route plate sans neige, la vitesse moyenne a été de 30 kilomètres à l'heure, tandis que dans la montée, également sans neige, la moyenne est descendue à 15 kilomètres.

Une des voitures à neige a atteint en palier la vitesse de 47 kilomètres à l'heure.

Sur les routes neigeuses, tassées ou non, la vitesse moyenne a été de 12 kilomètres à l'heure pour des rampes de 4 à 11 %.

L'expérience devint particulièrement intéressante quand les voitures à neige attaquèrent les champs de neige. Abandonnant les routes encaissées, elles franchissent avec aisance les talus et les pentes les plus escarpées, elles passent des endroits marécageux, se promènent entre les arbres d'une forêt et s'arrêtent sur les pentes les plus rapides.

À la Grande Chartreuse, toutes les voitures ont grimpé et redescendu une pente de 29 % et passé de petits talus de 100 %.

Ce qui donnait une valeur toute spéciale à ces expériences, c'est que le tracé n'avait pas été choisi et que la colonne marchait au hasard de l'imprévu.

Il faut apercevoir dans ces expériences tout le progrès qu'elles recèlent. Il ne s'agit pas de fantaisies de sport d'hiver, mais simplement d'une révolution réelle dans la locomotion et la traction mécanique.

On devine aisément tout le parti qu'en tirera demain toute la technique moderne.

#### AUTOMOBILIA, 28 février 1922.

##### Concours des voitures à neige.

Le touriste voit s'ouvrir devant lui un champ d'activité jusqu'alors insoupçonné.

La voiture à chenille caoutchouc circule, en effet, sur piste de neige vierge, là où la route ou le chemin sont à peine indiqués sous l'épais manteau qui les recouvre.

Elle parcourt les champs de neige en y imprimant légèrement la trace de ses chenilles.

L'accueil des populations fut particulièrement sympathique, les villages s'animèrent au passage du convoi, il y avait de l'étonnement et aussi de la joie dans les yeux.

Un épisode intéressant de la descente sur Chambéry fut la rencontre, aux environs du village des Déserts, d'un car du P.-L.-M., empli dans la neige et patinant sur place.

Kégresse fait atteler le car à sa voiture par l'aide d'un cordage et sans la moindre difficulté sort le lourd véhicule de sa fâcheuse situation.

Les voitures à neige ont démontré qu'elles répondent parfaitement aux besoins du tourisme sur neige.

Déjà les buts utilitaires sont envisagés. La voiture de tourisme transportera le médecin dans le village perdu dans la neige.

Demain la chenille caoutchouc permettra à la voiture de transport public et aussi au camionneur, d'apporter la vie à ces villages que la neige condamne pendant de longs mois au sommeil léthargique.

Mais la chenille caoutchouc ne limitera pas son action bienfaisante à la seule solution de la propulsion sur la neige.

Il ne faut pas perdre de vue qu'elle s'adapte parfaitement aux besoins de la route non recouverte de neige et qu'elle en a fourni la preuve pendant le concours.

Il n'est pas besoin d'être grand prophète pour prédire qu'elle est susceptible d'apporter un jour une solution très heureuse au problème des transports industriels.

G. LUMBT.



Dans la forêt de Font-Romeu.

#### LE PETIT PARISIEN, 22 février 1922.

##### Les voitures à chenilles ont vaincu la neige.

Mauvais était la neige qui commençait à fondre sous le chaud soleil meridional ; traîtresses étaient les embûches que dissimulait, sous les sapins de la forêt, les amas de neige, caillant des trous et des ruisseaux, dans lesquels les voitures s'enlisaient souvent, mais d'où, il faut le dire, elles se tiraient bientôt à leur honneur.

Le Préfet, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, les Inspecteurs des forêts, les agents-voyers du département sont, tous, experts prévenus et compétents ; mais il était intéressant de connaître l'impression produite sur les habitants des diverses régions de la montagne, appelés à se servir, en hiver, des voitures à neige, voitures qui, l'été, sur les routes normales, et même là où la route disparaît complètement, peuvent continuer un service actif et rapide.

Ainsi, le docteur maire d'Aix-les-Thermes, aurait voulu, dès maintenant, utiliser une de ces voitures grâce à laquelle, il pourrait, en tous temps, porter ses soins en des points de la haute vallée de l'Arizège inaccessibles autrement qu'en skis ; à Fornigères, dans le Capcir, où la caravane s'arrête un instant, l'hôtelier,