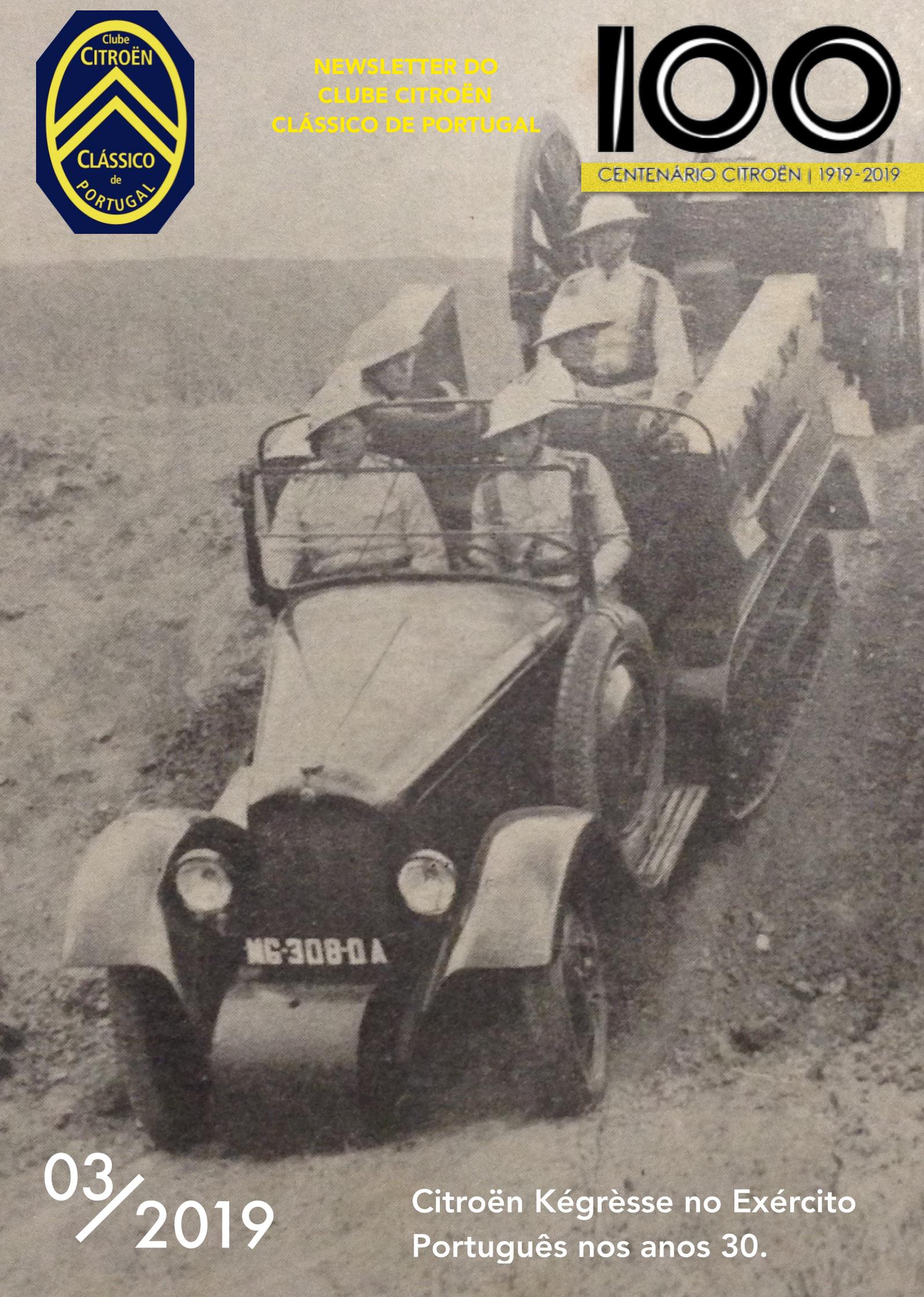




NEWSLETTER DO
CLUBE CITROËN
CLÁSSICO DE PORTUGAL

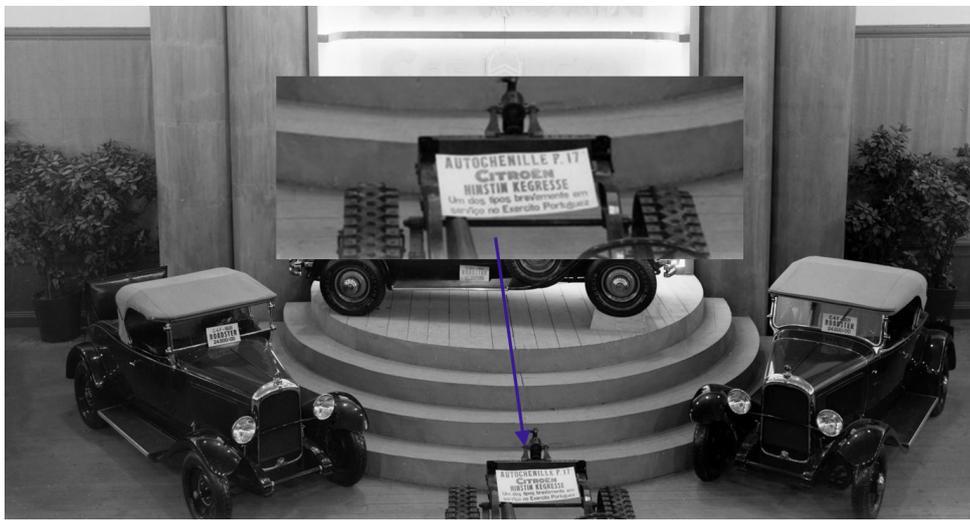
100

CENTENÁRIO CITROËN | 1919-2019



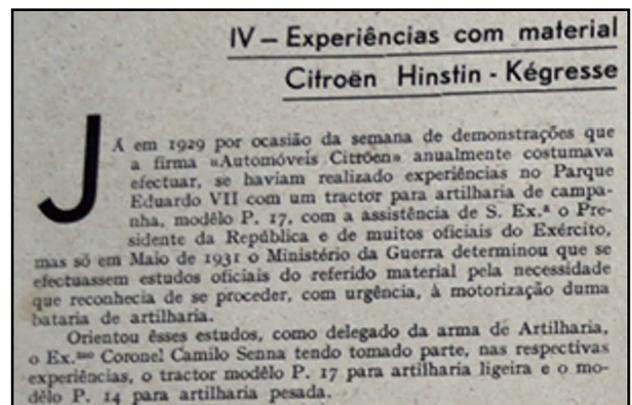
03 / 2019

Citroën Kégrése no Exército
Português nos anos 30.

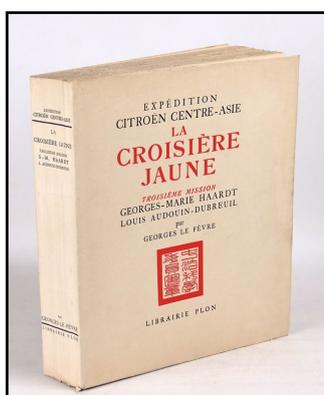


Foi uma pequena placa no fundo de uma foto da exposição “Semana Citroën” de 1931 que nos chamou inicialmente a atenção. “Autochenille P17 Citroën Hinstin Kégréresse. Um dos tipos brevemente em serviço no Exército Português”.

Estava aberta uma caixa de Pandora. Fomos procurar mais. As fotos foram aparecendo, umas na revolução de Agosto 1931, outras em locais não identificados, paradas ou em exercícios. A ligação à Artilharia parecia evidente. Uma lista num site militar dizíamos que tinham sido 4. Outras fotos mostraram mais. Pessoal ligado ao Museu Militar de Évora diziam que tinham ido para Moçambique, outros que tinham ido para os Açores durante a II Guerra Mundial. Até chegarmos, por mão amiga, às revistas Defesa Nacional dos Anos 30. É nelas que conseguimos fazer a história das Kégréresse em Portugal e que incluem a oferta por André Citroën a Oliveira Salazar de um exemplar da história de um dos Cruzeiros Citroën, provavelmente como agradecimento das encomendas feitas pelo [também] Ministro da Guerra. Mas vamos aos factos.



Nos finais dos anos 20 (1929) no âmbito das primeiras “Semanas Citroën” a marca faz demonstrações do Kégréresse P17 no Parque Eduardo VII. Mais tarde, já em 1931 são realizados novos i e os bons resultados conseguidos “a forma notável como o sistema de propulsão empregado nos tractores realizava a aderência ao terreno”, levam à encomenda para a bateria de Sacavém . Foram data também realizados teste com veículos semelhantes das Frodson e Pavesi, mas a opção foi a Citroën. Estes rebocavam, com a P17, uma peça de 75mm, as P14 um obús Vickers.





OS TESTES DECORRERAM
EM SACAVÉM JUNTO
AO GRUPO DE
ARTILHARIA PESADA
(GAP 1)



OS TESTES AOS CITROËN KÉGRÈSSE

Como atrás referido foram testados dois modelos. O P14 e o P17.

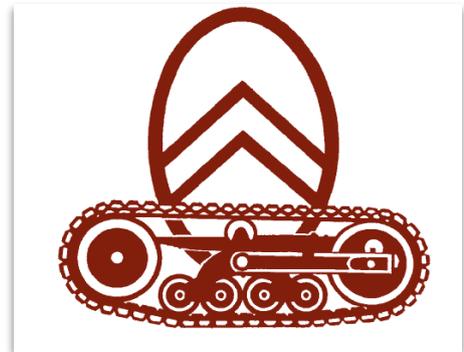
O P17 era um 4 cilindros (do C4) d 1628 cm³ com regulador centrifugo limitando às 2 500 RPM o motor. Caixa de 3 velocidades (+ marcha atrás), e, claro, um sistema de propulsão Hinstin-Kégrèsse com tambores motores de 450 mm de diâmetro. Consumo de 30L/100.

O P14 o motor 6 cilindros do C6 com 2442 cm³, limitado às 2800 RPM, e o sistema Hinstin-Kégrèsse era igual mas com fita mais larga.

Alguns dados dos testes:

- 1- todos os órgãos das viaturas funcionaram bem;
- 2- a velocidade máxima em patamar foi de 30 a 32 Km/h;
- 3- a velocidade em rampa de cerca de 15% foi de 12 a 15 Km/h;
- 4- Em terreno variado todas as viaturas se comportaram de forma satisfatória

A 25 de Maio (de 1931) foi realizado um teste "Prova de Lote" que consistiu numa viagem de cerca 250 Km - De Lisboa a Lisboa, com



passagem por Torres Vedras, Caldas, Alcanêde Santarém, Alverca e Bucelas.

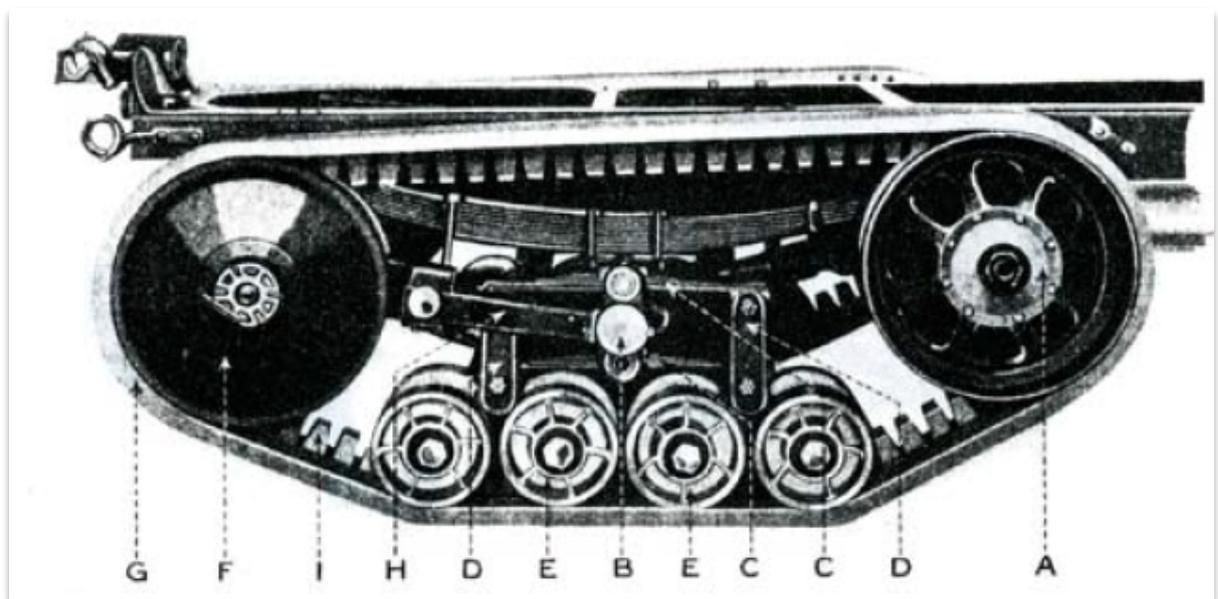
Com saída do RAL 3 foram escolhidos dois chassis transportando um peça de 75mm e uma carga de 800 Kg. O percurso demorou cerca de 14 horas e dele também foi realizado um relatório que salienta que um dos motores estava mal regulado pelo que deu, inicialmente, problemas, mas que depois de afinado teve um rendimento "conveniente".

As médias da "etapa" foram entre os 22 e os 25 Km/.

O Consumo foi de 37l/100Km e de 0,2 L de óleo para os 250Km, por viatura.

Não existiram problemas mecânicos e a inspeção feita no dia seguinte não mostrou nenhuma alteração apreciável dos órgãos mecânicos.

Um sucesso portanto.



OS CITROËN KÉGRESSE EM MOÇAMBIQUE

Para além dos Kégrèsse utilizados no continente, diversos modelos foram comprados directamente para as forças militares em Moçambique.

Atendendo às características do modelo apresentado pela Citroën, e ao terreno que se encontrava em África, e neste caso particular na colónia portuguesa de Moçambique, os primeiros modelos Citroën Kégrèsse terão sido comprados directamente para uso pela Bateria Mista de Artilharia 7.



A guarnição europeia e indígena montando uma peça 7 c. sobre o tractor.

Na revista "Defesa Nacional" nº 42 de 1937 o Capitão de Artilharia "Eurico Gonçalves Monteiro, faz uma análise do que foram os 6



Tractor Citroën, rebocando carros de munições

anos de utilização dos Citroën na referida bateria. Nela salienta que, apesar da submotorização (devemos estar a falar dos primeiros modelos ainda com motores de 4 cilindros), era "indubitavelmente uma unidade muito económica, eficiente e até, pela natureza e proporção do seu pessoal europeu e indígena, tem obrigação de ser um modelo de disciplina".

Cada secção tinha dois tractores, um destinado a transportar a guarnição e munições e o outro a transportar ou a rebocar a peça. Por questões de rapidez de deslocação em Moçambique optou-se por colocar as peças na plataforma e não a serem rebocadas.



Bateria em coluna



0 Grupo de Especialistas.

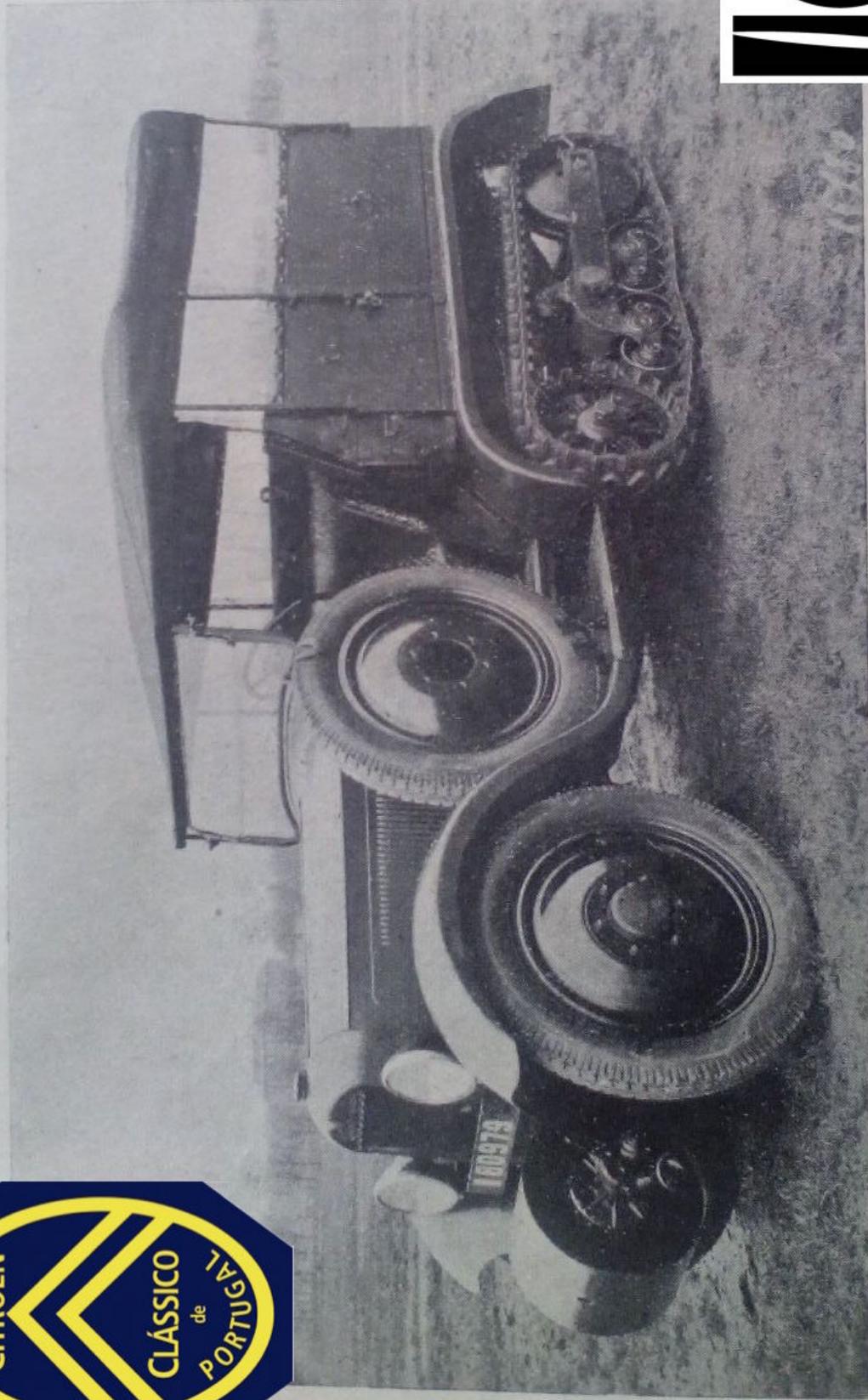
Indirectamente ligado à chegada e utilização dos Citroën Kégrèsse em Portugal, o exército criou igualmente um "Grupo de Especialistas de Artilharia" no âmbito das Oficinas Gerais de Materiais Engenharia, com funções de oficina e instrução de tropas de artilharia, nomeadamente de condutores

O Carro oficina, vistos nestas imagens, era igualmente Citroën, e o facto de se encontrar a rebocar um dos Kégrèsse não é mais que imagens de um curso de instrução para esse mesmo grupo



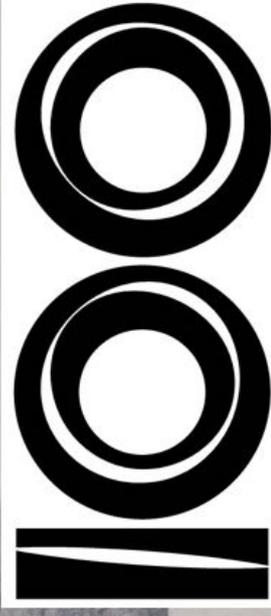
PARADAS E DESFILES EM PORTUGAL





Tractor Citroen
Austin-Kegresse
para artilharia de
75^{mm}, adoptado já
no Exército Portu-
guês e em uso
nos G. D. M. C.
e no G. A. P. 1.

Clube Citroën Clássico de Portugal
geral@clubecitroenportugal.com



CENTENÁRIO CITROËN | 1919-2019