**Historique du CR 8**

**UN ENGIN RÉVOLUTIONNAIRE :** LE BULLDOZER RAPIDE SUR PNEUS CONTINENTAL CR 8 – 160 ch.

Dans un numéro paru l’an dernier au moi de mai, la « revue historique de l’armée » mettait ses lecteurs au courant du fait que les bataillons du Génie étaient d’ores et déjà équipés de bulldozers de conception et de construction purement française.

Il s’agissait en particulier de trois tracteurs à chenilles fabriqués par les établissements Richard Frères : les continental CD 6 de 65 Ch. CD 7 de 85 Ch. et CD 8 de 130 Ch. sur lesquels le service technique de l’armée avait arrêté son choix, à la suite d’essais très poussés effectués par l’établissement d’expériences Techniques d’Angers.

Ces engins dont de nombreux exemplaires ont été mis en service depuis deux ans répondent parfaitement aux missions de terrassement moyen et de terrassement lourd, pour lesquelles ils ont été prévus, mais l’adhérence exceptionnelle se paie par une servitude : la nécessité d’employer une remorque porte-chars pour les déplacements à longue distance.

Aussi l’accomplissement de certaines missions particulières, entre autres la réfection des routes bombardées devant les colonnes motorisées, continuait-il à poser un problème que le tracteur à chenilles, en dépit de sa puissance et de son rendement, ne pouvait résoudre d’une façon absolument satisfaisante.

Le problème était difficile, à tel point que des nations étrangères mieux équipées pourtant que nous du point de vues Etudes, Recherches et Essais, en recherchent encore la solution.

Les établissements Richard Frères l’ont trouvé avec leur bulldozer à quatre roues motrices **CR 8** dont la conception révolutionnaire permet de réunir sur un même engin des qualités qui semblaient jusqu’à maintenant inconciliables : adhérence, maniabilité et rapidité. En combinant les avantages de la direction à différentiel commandé, appliquée depuis toujours sur leurs tracteurs à chenilles (avantages que l’ont peut résumer ainsi : continuité de la vitesse sur la trajectoire, permanence de l’effort de traction sur les deux trains de roulement droit et gauche, précision et sécurité totale, en particulier dans les virages pris en descente).

En combinant, disons-nous, ces avantages avec les possibilités qu’offre la dérive élastique du pneu, les établissements Richard Frères ont réalisé un tracteur de 160 Ch., pesant environ 14 tonnes doté de 6 vitesses AV et 2 vitesses AR développant en première effort de traction de 8400 kilos, capable de se déplacer à près de 60 km/h et dont les rayons de braquage sont réduits à 2,14 m dans les manœuvres à vide et à un peu moins de 6 mètres dans les manœuvres en charge.

Equipé de pneus de très grand diamètre (1,74m) et de très forte section, (21 x 25) qui présentent l’originalité de rester toujours dans un même plan vertical, ce bulldozer sans essieu directeur vire donc pratiquement sur place, évolue avec aisance sur les terrains les plus difficiles, et roule par ses propres moyens à la même vitesse que les colonnes motorisées. Son adhérence sans l’égaler toutefois approche celle de la chenille, le rend apte aux tâches les plus diverses : terrassement au bulldozer, terrassement au scraper, comblement des trous de bombes, remorquage des véhicules enlisés etc…

Du stade des prototypes, pour l’expérimentation desquels les services de la DEFA et les compagnies sahariennes du Génie ont apporté au constructeur une collaboration technique de tout premier ordre.

Les Etablissements Richard Frères sont passés à celui de la construction en série, les premiers bulldozers rapides  CR 8 ainsi construits en série viennent de sortir des usines Continental. C’est là un événement qui fera date dans l’histoire de l’équipement des unités du Génie en matériel lourd.

ETABLISSEMENTS RICHARD FRERES

  Société Anonyme au capital de 625 000 NF  10 rue du Pérou LYON VILLEURBANNE (Rhône) Tél : 84.74.91    Bureau de paris 35 boulevard Malesherbes  PARIS  8° Tél : 265.52.44

**Caractéristiques**

Engin de terrassement apte à se déplacer rapidement sur route (en pratique j’en avais un qui frisait les 65/70 km/h) et en tous chemins, le fait que les roues soient rapprochées faisait sauter l’engin pendant 1km après avoir pris une bosse sur la route ! (pas de suspension).C’est dans les années 60 que le CR8 est apparu dans le Génie, son rôle principal est vite devenu l’aide à la sortie d’eau des engins GILLOIS bien que certains modèles aient servit dans les travaux pour tirer des décapeuse (avec treuil STAR8) .La version retenue pour le franchissement était équipée d’une bêche d’ancrage (empêchant l’engin de reculer lors de la traction) et du treuil CA8 d’une force de 20t en prise directe !
L’engin pouvait en outre être équipé d’une lame chasse-neige et équipé de chaînes à neige (démontage des ailes obligatoire ce qui lui conférait un look à la MAD max !).
Le CR8 était en 4 roues motrices en permanence, il était composé d’un châssis comportant le moteur et les organes de transmission du mouvement aux roues, d’une lame s’articulant sur un parallélogramme fixé au châssis.
Caractéristique :
Longueur : 5,35m
Largeur : 2,55 m
Hauteur : 2,88m
Empattement : 1,90 m
Voie : 1,90 m
Masse (suivant équipement) 12,450kg à 15,450kg
Vitesse max : 55kmh
Rayon de braquage normal : 5,95 m ; court 2,15 m
Gué : 0,90 m
Pente : 100%
Consommation : 15 à 20 l/h
Autonomie 13 à 20h (réservoir 260L GO)
Moteur BERLIET diesel 4 temps de 6 cylindres en ligne (type MDZ 23 M) refroidi par eau.
160 cv à 2 100 tr/mn
Embrayage bi-disques à sec
Boite de vitesse à 6 rapports avant; 2 rapports arrière; 1 prise de force
différentiel type CLEVELAND assurant la direction et le freinage qui sont commandés pneumatiquement
réducteur de transmission du mouvement aux roues par train de pignons (carters latéraux)
Quatre roues 21.00 x 25 (comme le GILLOIS mais le plus souvent avec des pneus de chantier)
La direction est obtenue par ripage des roues soit en agissant sur le différentiel (bandes de route) soit sur les freins droit ou gauche (bandes de travail)
Utilisation de la lame en bulldozer ou angle dozer
Treuil CA8: 20t tambour vide et 11,5t tambour plein. 115m de câble de diamètre 22,2mm

Le livre d'où est extrait ce document fait état de 5 CR8 de dépannage à la SNCF dans toute le France

Le CR 8 aurait été fabriqué dans les années 60.

Read more at http://www.aaatvmontlucon.fr/pages/le-materiel/page.html#6shIFtUQKLCj4GjF.99