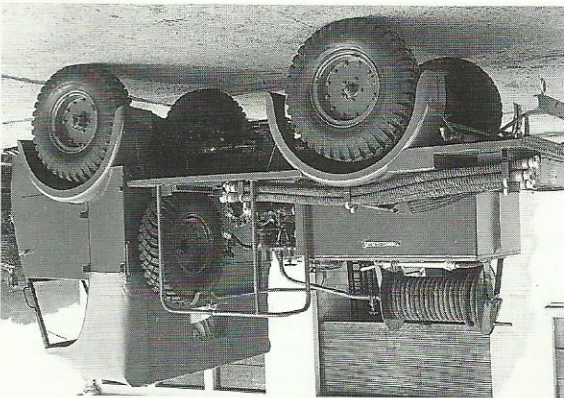
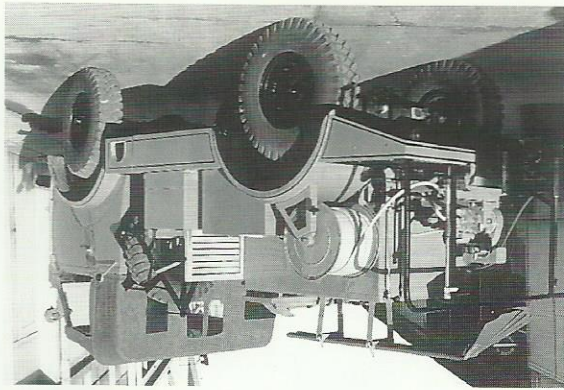


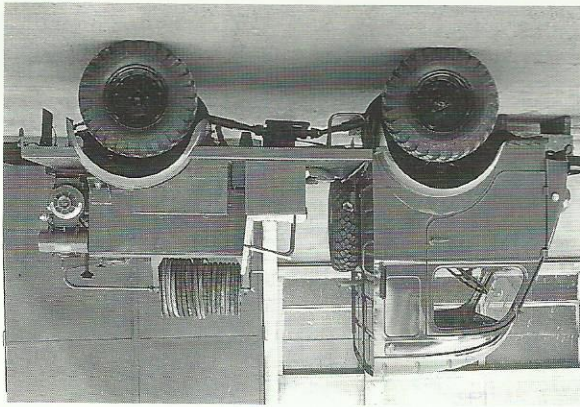
CCF MOYEN 3 R SUR RENAULT 750 K 4 X 4



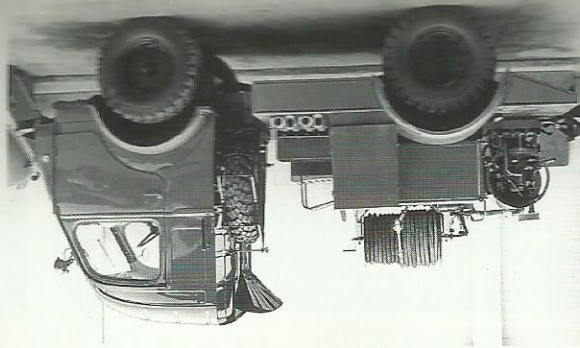
Prototype CCF 3 R sur chassis Renault R2067 4 x 4.



CCF moyen à haute pression sur chassis R2067 4 x 4 (livré au département des Bouches-du-Rhône).



Le premier modèle du CCF 3R avec MPF 6 x 6.



Au moment de la sortie

pour les CCF moyens, les châssis des surplus se

raréfaient considérablement. Il fallait trouver, pour le Dodge, un châ-

ssis de remplacement dans la gamme des constructeurs français.

C'était presque une gageure, car, à l'époque,

aucun industriel français ne fabriquait de véhicules tout-terrain, faute

de clientèle. L'armée, ce type d'engins, était encore largement pour-

vue de véhicules américains. Il fallait s'orienter vers des conversions,

mais le choix restait très limité. En définitive, Guinard

retint le petit châssis Renault R2067 converti

en 4 x 4 par Sinpar et baptisé 750 K 4 x 4. Ses performances étaient

bien modestes comparées à celles du Dodge, néanmoins Guinard réal-

isa un prototype en y montant un équipement de Dodge - avec toute-

fois une citerne réduite de 800 à 700 litres, limite inférieure imposée par la norme. La motopompe

était une MPF 6 Train-

GMOA 6 (telle que représentée sur le plan et la

photo ci-dessus) qui fut

remplacée avant son

passage à l'agrément

par le nouveau modèle

MPF 6 x 6 avec pompe à

vis. Agréée sous l'appella-

tion CCF 3 R, il fut donc,

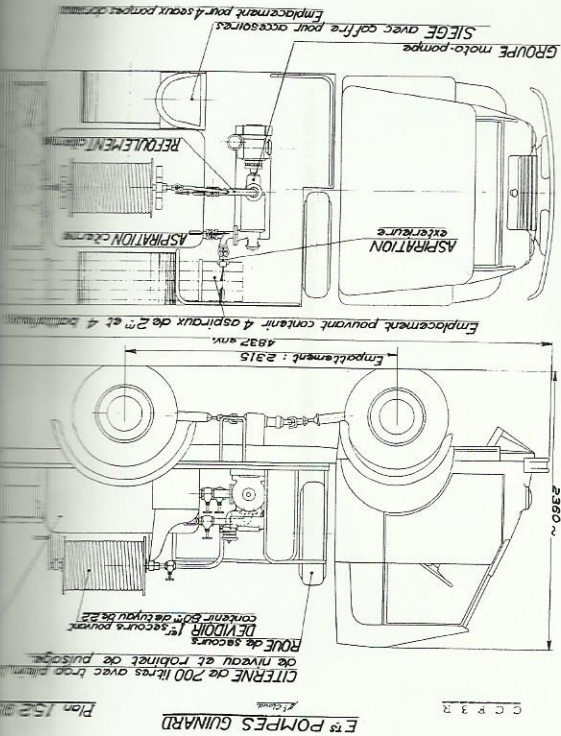
vaille que vaille, proposé

à la clientèle à partir de

1955.

Sur le même châssis la version

avec MPF 30 All. CCF 3 R.



Le CCF moyen répondait bien à un besoin des utilisateurs, mais le CCF 3 R était bien "étriqué" pour donner entière satisfaction à tous, d'autant que cette dernière de matériel, encore peu répandue à cette époque permettait à chacun, en fonction de son expérience propre, d'affirmer sa personnalité.

Dès lors, le CCF 3 R subit une certaine quantité de modifications qui permirent sans doute de répondre à un nombre de demandes, mais qui n'en firent pas autant un fourre tout de guerre. Les modifications portèrent en particulier sur :

- l'évolution du châssis de base, qui devint R2087... ;
- la cabine, qui pouvait être tolée ou à tendeler ;
- la monte de pneus, qui pouvait être parfois jumelée ;
- l'arrière ;
- le type des pneus, qui pouvaient être pour sable ou pour neige ;
- le remplacement de la motopompe MPF 6 x 6 par une MPF 30 allégée ou une MPF HP, PP 3-30 avec un diamètre de 5-30 avec deux dévidoirs ;
- la pose de supports d'accessoires particuliers ;
- finalement, le CCF 3 R, malgré l'appartenance à la norme R18 G58 sur châssis 1 800 kg, fit cabine-cabine avec un diamètre de 6 x 6, 15 avec MPF HP et 15 avec MPF 30 allégée.

Sur le même châssis la version avec MPF 30 All. CCF 3 R.