

Claude Ampillac et Bernard Salvat

TRACTEURS

AGRICILES EN FRANCE (1910-1960)



E/P/A

Farmall “Cub”

L'idée du Farmall, le “tracteur pour tout faire à la ferme” remonte à l'époque où International Harvester ne construisait pas encore lui-même ses tracteurs. En 1910, le président d'IH, Cyrus McCormick II, et le directeur général, Alexander

Legge confèrent la tâche d'étudier un engin multi-usages aux ingénieurs Edward Johnston, nommé directeur des recherches, et Bert Benjamin. Le fruit de leurs études fut le “Motor Cultivator”, mais la direction continua à promouvoir et à

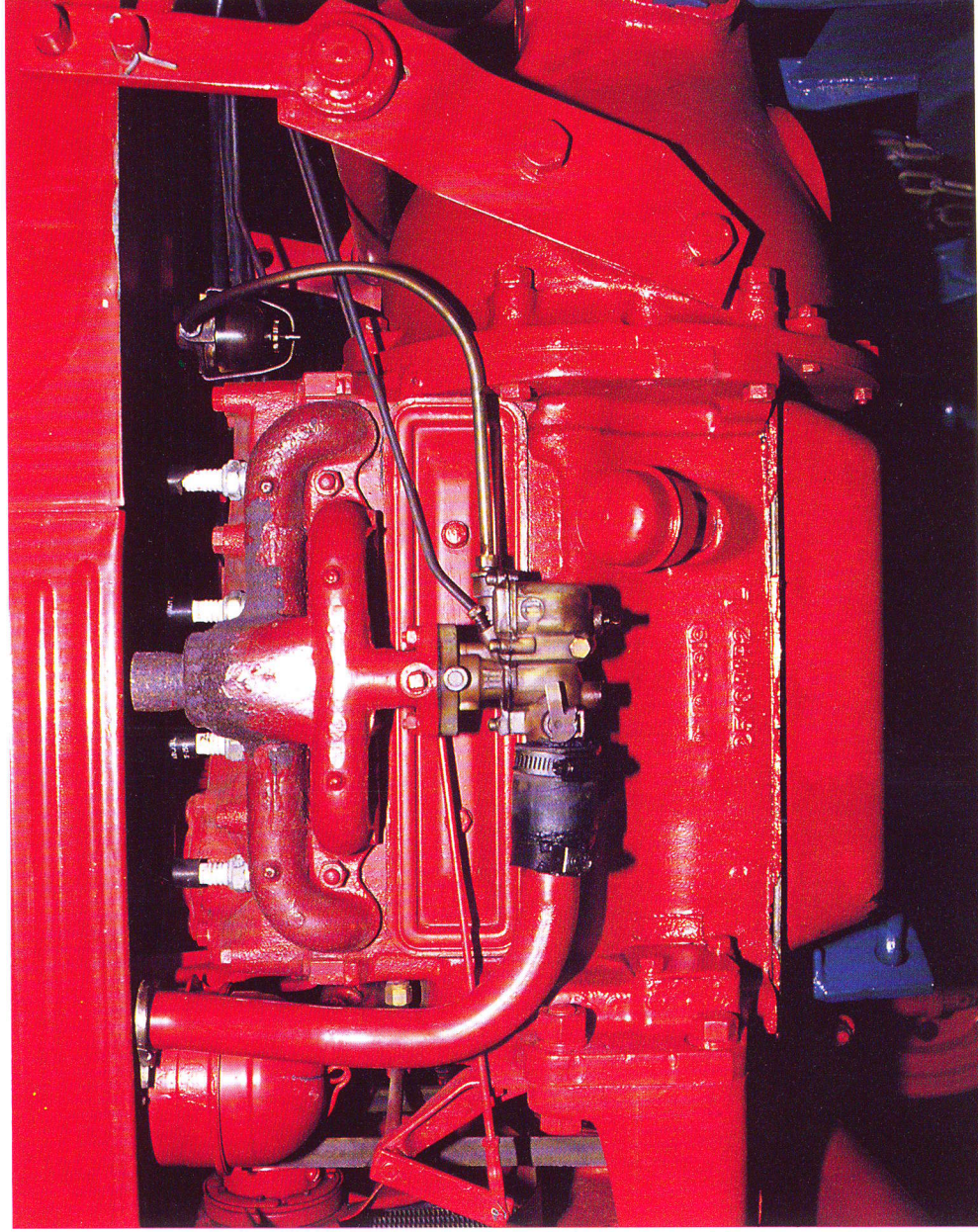
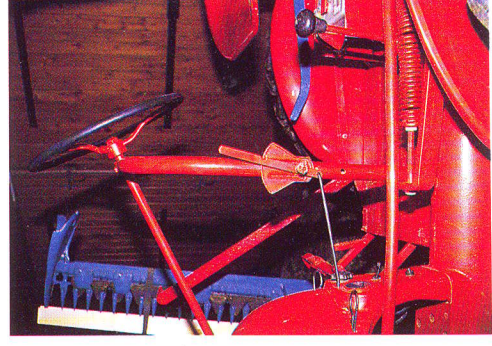
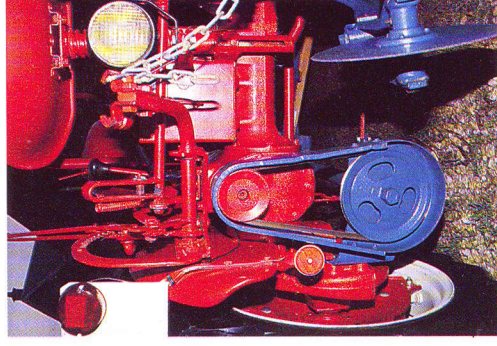
La direction déportée contribue beaucoup à donner une allure particulière au Cub.



Le minuscule moteur à soupapes latérales du Cub — moins d'un litre de cylindrée — est d'un conformisme qui confine à la désuétude.

L'entraînement de la faucheuse latérale s'effectue depuis la prise de force arrière.

Pour vendre le Cub quatre cent mille anciens francs seulement, il fallait faire très simple, et quoi de plus simple que cette commande de gaz sur secteur cranté.



vendre les modèles existants avec un tel succès qu'il n'y eut guère d'incitations au remplacement d'une source de profits bien établie.

L'idée du Farmall revient

Dix ans plus tard, en juillet 1921 et au plus fort de la bagarre commerciale avec Fordson, l'idée du "tracteur à tout faire" fut à nouveau abordée en réunion directoriale : Alexander Legge s'informa auprès de Johnstone de l'état d'avancement des dix prototypes de Farmall réalisés depuis 1910. Johnstone répliqua vivement qu'ils existaient, que

les derniers conçus étaient supérieurs au Fordson par leur polyvalence... mais que la direction générale n'avait guère encouragé la poursuite de ses recherches. Du coup, Legge donna mandat à Johnstone et Benjamin pour développer un engin qui remplacerait l'énergie animale pour tous les travaux de la ferme. Il faut ici dire que jusqu'alors le tracteur, lourd, pataud, peu maniable, n'était utilisé que pour les gros travaux, labour, fenaison ou moisson, tandis que tous les travaux sur plantations en place continuaient à se faire avec le cheval, sous peine de dégâts aux cultures. Pour qu'un tracteur puisse effectuer ces travaux "de

bataille grâce au Farmall, devenu si populaire qu'il s'en construisait deux cents unités par jour en 1930. Le cent millième sortit des chaînes le 12 avril 1930.

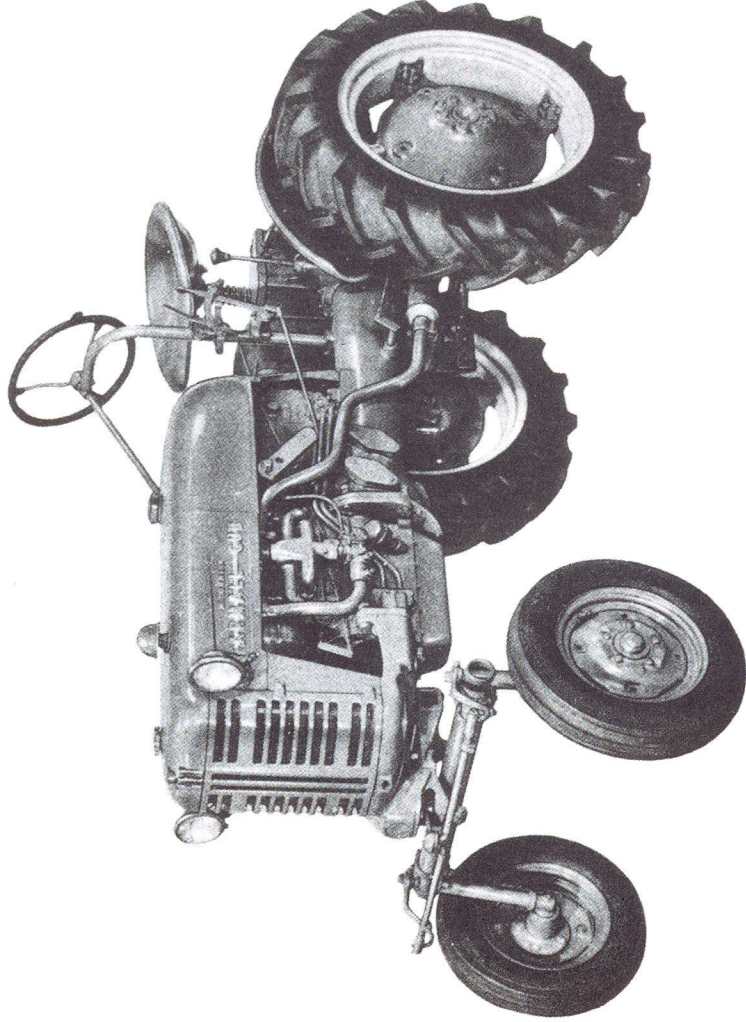
La gamme Farmall s'élargit

Simplement baptisé Farmall au début, ce tracteur devint Farmall "Regular" en 1930 pour le différencier d'un nouveau venu : le F30. Suivit ensuite le F20, en 1932, avec le moteur du Regular porté à 20 chevaux ; il en fut construit 148 960 unités. Toujours en 1932 naît le F12, 12/16 chevaux, produit à 123 000 exemplaires jusqu'en 1938. Le F14, dernier de la gamme F, ne dura que deux ans : 1938 et 1939 ; mais près de 28 000 unités sortirent tout de même des chaînes.

En 1939 apparaît la nouvelle gamme Farmall : A, B, H et M. En 1947 le C remplace les A et B, tandis que naît celui qui restera le plus petit de tous les Farmall : le Cub.

"Cub" US et "Cub" français

Tentons d'abord une traduction de "Cub" : ce peut être un ourson, un renardeau ou un lionceau ; mais aussi un nouveau venu dans les rangs d'un groupe de boy-scouts ; c'est de toute manière le plus jeune dans le grade le moins élevé. Tel est bien, au propre comme au figuré, la situation du "Cub" lorsqu'il s'ajoute à la gamme Farmall. Il est le remplaçant désigné d'un attelage de chevaux ou d'une paire de bœufs. Et ses limites sont bien fixées : une charrue à un seul soc de 30 cm de large au maximum. Juste de quoi satisfaire aux besoins d'une ferme de 15 à 20 hectares où travaillent deux personnes. Faut de documents, nous ignorons quelle était la clientèle visée outre-Atlantique, si ce n'est celle qui voulait adjoindre à un gros tracteur déjà existant un petit engin dont la maniabilité serait la première qualité. En France,



Sur la version française du Cub, produite à Saint-Dizier, la calandre est à barres horizontales et le sigle "Farmall Cub" est en lettres métalliques moulées.

précision" il se devait d'enjamber les rangs de plantes et d'avoir une garde au sol importante pour ne pas les accrocher. La solution était le tracteur à trois roues, l'avant passant entre deux rangs qu'enjambaient les roues arrière.

Vingt nouveaux prototypes furent construits, avec tous les outils de culture imaginables, à coup de millions de dollars. Tous les agents IH furent associés au projet, et nombreuses furent les idées d'adaptation d'outils spécifiques à telle ou telle culture qui vinrent directement du réseau.

Toutes ces idées furent, bien sûr, brevetées par l'équipe de Johnston avant que ne soit mis en vente, en 1924, le premier Farmall, dont le moteur quatre cylindres à essence délivrait 18 chevaux. Le succès fut fulgurant : 200 exemplaires (construits à la main !) en 1924, 838 (construits en série) en 1925, puis 4 430 en 1926, 9 502 en 1927. Fin 1928, Ford jetait l'éponge et arrêta la production du Fordson aux USA. IH avait gagné la

agricole la situation est tout autre : les très petites exploitations sont encore légion, souvent très morcelées en parcelles de quelques dizaines d'ares. Quant au pouvoir d'achat, il est très bas dans la France ruinée par la guerre et l'occupation. Le Farmall Cub est à la dimension de ces petites fermes et de ces moyens financiers limités.

A partir de 1949 et jusqu'au début de 1955, 4 500 Cub seront importés des États-Unis : quelques-uns des tout premiers seront livrés avec un allumage à magnéto, puis l'allumage par batterie, bobine et distributeur devient la règle. En 1951, le Cub importé est le tracteur le moins cher du marché français : à 402 000 anciens francs, il coûte presque 20 % de moins que le Massey-Harris Pony 812, son concurrent direct, certes plus puissant et dont la production se fait désormais en France. Il est vrai qu'à ce prix le Cub est livré "nu" : éclairage, démarreur électrique, prise de force, poulie, relevages manuels ou hydraulique sont des options payantes.

En France, la CIMA (Compagnie internationale de machines agricoles), filiale de IH, possède depuis 1950 une usine à Saint-Dizier (Haute-Marne) où sont construits les Farmall FC et FCC. Au printemps 1955, la production s'élargit au Cub : sa "francisation" est bien moindre que celle du Massey-Harris Pony et ne concerne que les accessoires : démarreur (désormais livré en série), dynamo, distributeur, batterie, carburateur et phares. Extérieurement, le Cub français se reconnaît à sa calandre à fentes horizontales : le Cub US n'avait qu'une calandre grillagée. L'évolution du Cub est des plus sommaires : la version US délivre 9,25 chevaux à la poulie. Grâce au carburateur Solex, la version française est un peu plus puissante : 10,5 chevaux. Sur le Cub US, l'échappement est vertical ; il est horizontal côté gauche sur le Cub français. Sauf option, la voie avant du Cub US n'est réglable que de 1,02 à 1,18 m. Le Cub français sera remplacé en 1957 par le Super Cub, plus puissant.

CARACTÉRISTIQUES

Moteur : quatre cylindres en ligne à essence, à soupapes latérales ; 2 5/8 pouces x 2 3/4 pouces soit 66,67 x 69,85 mm ; 976 cm³ (60 cu. in.) ; graissage à carter humide par pompe à engrenages avec filtre à huile à cartouche et manomètre ; allumage batterie/bobine ; vilebrequin forgé à trois paliers ; taux de compression 6,5/1 ; refroidissement par thermosiphon avec ventilateur ; carburateur Solex inversé ; 9,25 ch à 1600 tr/mn.

Transmission : embrayage monodisque à sec ; boîte à trois vitesses et marche arrière ; réducteurs latéraux à pignons droits ; deux freins à sangle en sortie de pont ; vitesse maxi avec pneus 8 x 24 : 10,2 km/h.

Châssis : carter porteurs en quatre parties boulonnées ; voie avant réglable de 0,10 en 0,10 entre 1,03 et 1,44 m ; voie arrière réglable de 0,10 en 0,10 entre 1,02 et 1,42 m ; empattement 1,75 m ; garde au sol 0,5 m ; rayon de braquage avec voies réduites : 2,82 m sans frein, 2,51 m avec frein ; pneus avant 4,00 x 12 ; pneus arrière 8 x 24 ou 9 x 24 ; poids en ordre de marche 680 kg.

Accessoires : ils sont tous optionnels. Éclairage électrique ; prise de force tournant au régime nominal ; poulie se montant sur la prise force, diamètre standard 229 mm, largeur 14 mm, tournant à 83% du régime nominal ; autres poulies disponibles diamètre 194 ou 152 mm ; relevages manuels (avant — pour faucheuse — ou arrière) ; relevage hydraulique ; lest de roues avant (13,6 kg ; deux possibles par roue) ; lest de roues arrière (68 kg ; deux possibles par roue).



Apparus pendant la Première Guerre mondiale, les tracteurs américains, Titan, Case, Fordson, furent les premiers à labourer la terre de France et ouvrirent la voie aux constructeurs français, anglais, allemands, hongrois. Certains sont devenus célèbres : Vierzon, Renault, Ferguson, David-Brown, Porsche.

Trente d'entre eux sont présentés dans cette histoire du tracteur agricole, la première en français : monstres de puissance ou tracteurs légers, sophistiqués ou simplissimes, classiques ou extravagants, ils ont tous marqué les campagnes françaises et leurs utilisateurs.

L'alliance de l'historique et de la technique, de l'anecdote vérifiée et de la légende flatteuse, des catalogues originaux et des photos contemporaines permettra de les découvrir ou de les redécouvrir...

Les auteurs :

Fils d'un agent Vendeuvre, *Claude Ampillac* vécut l'histoire du tracteur dès son plus jeune âge ; il en fit sa profession à son tour et vendit des tracteurs pendant près de trente ans. Aujourd'hui retraité, il est collectionneur tant des engins eux-mêmes que de la documentation d'époque qui permet d'en retracer l'histoire.

Bernard Salvat est avant tout un passionné de l'histoire des moteurs ; qu'ils soient diesel ou à vapeur, qu'ils équipent une chaloupe, une automobile, une moto, un avion ou un tracteur. Praticien, il les restaure de ses mains ; théoricien, il y consacre sa plume depuis vingt ans. Il est lui aussi collectionneur.

