

TRACTEUR RETRO

des années 50 et 60

Guillaume Waegemacker et Christian Bédeï

avec la participation de Bernard Gibert



PORSCHE-DIESEL JUNIOR

RENAULT 3042

RENAULT N72 R7052

SIFT TD4

SOMECA SOM 40H

SOMECA SOM 55

FIAT SOMECA 640

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE VIERZON 201

VENDEUVRE BOB 500 ET B2 B16



Campagne & Compagnie

Sommaire



PORSCHE-DIESEL JUNIOR 12

Histoire : Porsche-Diesel Junior : un modèle phare 16

Des avant-trains d'artillerie de la Grande Guerre au premier « tracteur du peuple »	16
Du repli en Autriche à la renaissance d'après-guerre	17
L'alliance avec Allgaier : une rampe de lancement	17
1956 : Allgaier devient Porsche-Diesel Junior, la vedette des « cadets rouges »	18
	19

Essai : Porsche-Diesel Junior 109 type K 20

<i>Le petit pur-sang de Friedrichshafen</i>	20
Bijou de famille	21
Une conception simple et très soignée	24
L'agilité même	26

Pratique : le tour du propriétaire 28

Face avant	28
Grille de calandre	28
Logos de capot	29
Verrous de capot	29
Roues avant	29
Roues arrière	30
Train avant	30
Au volant	30
Manomètre	31
Contact et signalisation	31
Bloc quadruple lampe témoin	31
Siège conducteur	31
Levier de commande de la faucheuse latérale et des outils portés arrière	32
Siège d'aile	32
Boîte de fusibles	32
Boîte à outils et sa trappe d'accès	33
Phares avant	33

Lanternes arrière	33
Levier et boîte de vitesses	34
Réducteurs de roues arrière	34
Pédale d'embrayage	35
Pédales de freins et d'accélérateur	35
Pédale de blocage du différentiel	36
Plaque constructeur/importateur	36
Moteur côté gauche	36
Moteur côté droit	37
Turbine de refroidissement	37
Jauge de boîte	37
Démarrateur électrique	37
Avertisseur sonore	38
Jauge moteur	38
Pompe à injection	38
Filtre à air à bain d'huile	38
Réservoir de carburant	39
Reniflard et régulateur de tension	39
Échappement	39
Filtre à huile	40
Barre d'attelage	40
Crochet d'attelage avant	40
Crochet d'attelage arrière	40

Technique : le Porsche 108 Junior à la loupe 41



RENAULT 3042 46

Histoire : le Renault 3042 et la série 304 52

<i>Orange terre de France</i>	52
E comme essence	54
Frères... presque siamois	55
L'avenir est au diesel	56

Essai : Renault 3042 un tracteur à vivre ! 58

Plus neuf que neuf !	59
Balançoire motorisée ?	63
Le travail en trois rapports	64

<i>Pratique : le tour du propriétaire</i>	66
Face avant	66
Phares	67
Logos de capot et panneaux de protection moteur	67
Train avant	68
Manille d'attelage avant	68
Roues avant	69
Roues arrière	69
Siège conducteur	70
Poste de conduite et planche de bord	70
Pédale d'embrayage	71
Pédales de freins	72
Plaque constructeur	72
Plaque d'instructions	72
Commande d'accélérateur	72
Levier et système de frein à main	73
Leviers de démarrage, de sélection de vitesses et de prise de force	73
Compartiment de la batterie	74
Réservoir de carburant et filtre à essence	74
Numéro de série moteur	74
Allumage	75
Filtre à air	75
Moteur côté gauche	75
Moteur côté droit	77
Boîte à fusible et arbre de prise de force latéral	78
Poulie de battage	78
Jauge de pont et bouchon de vidange	78
Échappement	78
Crochet	79
Fixations de barre d'attelage	79
Manettes de relevage hydraulique	79
Bloc et bras de relevage	80
Catadioptré et prise de force arrière	81
Phare de travail	81
Plan de graissage	82

<i>Technique : le Renault 3042 à la loupe</i>	84
---	----



RENAULT N72 R7052 90

<i>Histoire : le Renault R7052 et la gamme N</i>	94
Du D22 au N72	95
Normal, Étroit, Vigneron et Ponts et Chaussées	97
3R pour un relevage	98

<i>Essai : second de lignée</i>	100
N72 génération 2	100
Au champ	104
La fleur aux dents	106

<i>Pratique : le tour du propriétaire</i>	108
Logo de capot	108
Grille de calandre	108
Verrouillage du capot moteur	109
Bouchon de réservoir	109
Masses d'alourdissement et lestage	109
Jantes avant	110
Jantes arrière	110
Train avant	110
Poste de conduite	111
Siège conducteur	111
Caisse à outils et commande d'inverseur	111
Planche de bord	111
Commande manuelle d'accélérateur	111
Commutateur d'éclairage et contact	112
Phares avant	112
Clignotants	112
Feu de travail et siège d'aile	113
Manivelle	113
Boîte de vitesses	113
Pédale d'embrayage et frein à main	113
Pédales de freins et commande d'accélérateur à pied	114
Tambours de freins	114
Plaque constructeur	114
Numéros moteur	115
Moteur	115
Blocage de différentiel	115
Turbine de refroidissement	116
Bouchon de remplissage d'huile moteur	116
Jauge d'huile	116
Silencieux d'échappement	116
Filtre à air	116
Boîtier de direction et pompe de relevage hydraulique	117
Démarrateur électrique	117
Régulateur de tension	117
Dynamo	117
Manettes de commande du relevage hydraulique	118
Numéro de série du système de relevage	118
Bloc d'attelage et de relevage	118
Un N72 à la carte !	120

Mécanisme de la faucheuse latérale Kuhn	121	Jauge de contrôle d'huile de la boîte de vitesses	158
Carénage du système de fonctionnement de la faucheuse	121	Filter à air à bain d'huile	158
<i>Technique : le N72 à la loupe</i>	122	Robinet et bouchon de vidange du filtre à air	158
		Sous le capot	159
		Poulie de battage	159
		Manette de commande de la prise de force	159
		Prise de force et crochet d'attelage	159
		Échappement et barre d'attelage	160
		<i>Technique : le Sift TD4 à la loupe</i>	161
 SIFT TD4	128		
<i>Histoire : l'innovation pour maître-mot</i>	134	 SOMECA SOM 40H	168
Le temps de la relance	135	<i>Histoire : Som 40H :</i>	
De grands rivaux	137	<i>Le troisième mousquetaire</i>	172
<i>Essai : SIFT TD4 L'infatigable bosseur</i>	138	Du Som 40 au B et H	173
Un confort remarquable	139	MGF : comment ça marche ?	174
Une force à toute épreuve	142	<i>Essai : heure H pour Som 40</i>	176
<i>Pratique : le tour du propriétaire</i>	146	Premier restauré	177
Face avant	146	Une élégance intemporelle	180
Logo de capot	147	Revue de détail	181
Logos latéraux avant	147	Stable et endurant	182
Logo de réservoir de carburant	147	<i>Pratique : le tour du propriétaire</i>	185
Logos d'ailes arrière	147	Face avant	185
Radiateur	148	Chape d'attelage avant	185
Réservoir de carburant	148	Marque de calandre	186
Train avant	148	Verrous de calandre	186
Roues arrière et avant	149	Autocollants latéraux	186
Coupleur de démarrage	150	Coffre à batterie	186
Au volant	150	Roues avant	187
Tirette d'arrêt moteur	150	Roues arrière	187
Siège conducteur	151	Train avant et rotule de direction	187
Boîte à outils	151	Poste de conduite et planche de bord	188
Coffre à batteries	151	Interrupteur de commande d'éclairage	188
Levier de vitesse	151	Avertisseur sonore et sa commande	189
Trompettes de pont	152	Pédale d'embrayage	189
Tambours de freins	152	Pédales de freins	190
Pédale d'embrayage	152	Pédale de blocage du différentiel	190
Pédales d'accélérateur et de frein	153	Plaque constructeur	190
Levier de frein de parking	153	Plaque d'indication de graissage	191
Commande d'accélérateur manuelle	153	Pédale d'accélérateur	191
Plaque constructeur	154	Commande manuelle d'accélérateur	191
Renvois de la pédale d'embrayage	154	Siège conducteur	192
Moteur côté gauche	155	Éclairage de plaque de police	192
Moteur côté droit	156	Phares avant	193
Distribution	157		
Système de refroidissement	157		
Filtre à huile	157		
Jauge d'huile moteur	157		

Catadioptrés et lanterne arrière	193
Prise électrique	194
Tirette de commande du volet de radiateur	194
Thermostat	194
Filtre à air à bain d'huile	195
Filtres à huile	195
Filtres à combustible	195
Pot d'échappement	196
Bouchon de remplissage en carburant	196
Goulotte de remplissage d'huile moteur	196
Bouchon de cache-culbuteurs	197
Dynamo	197
Moteur : côté gauche	197
Moteur : côté droit	198
Robinet de purge du circuit de refroidissement	198
Trappe d'accès des vis de purge des filtres à huile	198
Jauge moteur	199
Préchauffage	199
Compteur horaire	199
Pompe à injection	199
Trappe d'accès à la butée d'embrayage	200
Leviers de sélection de gammes et de boîte de vitesses	200
Jauge de boîte et de pont	201
Levier de commande de la prise de force et de la poulie	201
Réducteurs de pont	201
Manettes de commande de relevage et de terrage	202
Volant de réglage de la suspente droite du bras de relevage	202
Relevage hydraulique et chape d'attelage arrière	202
Plaque d'accès au filtre à huile du bloc-relevage	203

Technique : le Som 40H à la loupe 204



SOMECA SOM 55 210

Histoire : la montée en puissance 214

De B à H, ou l'alphabet selon Someca...	215
1961 : le 55 arrive	216
De chaque côté des Alpes...	217

*Essai : Someca Som 55 :
40, version ultra* 219

Un certain esprit de famille	221
Endurance et sécurité	223

Pratique : le tour du propriétaire 226

Face avant	226
Logo avant	226
Autocollants latéraux	227
Chape d'attelage avant	227
Optiques	227
Coffres à batterie	227
Roues et essieu avant	228
Roues arrière	228
Plaque constructeur	229
Trappe d'accès à l'embrayage	229
Marchepied	229
Siège conducteur	229
Poste de conduite et planche de bord	230
Commande des feux et du klaxon	230
Commande d'accélérateur manuelle	231
Accélérateur à pied	231
Pédale d'embrayage	231
Pédales de frein	232
Pédale de blocage de différentiel	232
Levier d'amplicouple, sélecteur de gamme et frein de parking	232
Levier de vitesse	233
Éclairage de plaque de police	234
Catadioptrés et lanterne	234
Prise électrique	235
Moteur côté gauche	235
Filtres à huile et jauge moteur	236
Pot d'échappement	236
Moteur côté droit	237
Filtre à air et son préfiltre	237
Filtres à carburant	238
Pompe d'injection	238
Jauge de la boîte de vitesses	239
Levier d'enclenchement de la prise de force et de la poulie de battage	239
Arbre de prise de force	240
Réducteurs de pont	240
Manette et levier de commande de relevage	240
Bloc relevage hydraulique	241
Manivelle de réglage de suspente du bras de relevage	241
Plaque d'accès au filtre à huile et bouchon de remplissage du bloc de relevage	242
Chapes, crochets et barres d'attelage	242
Chape de troisième point et mécanisme de poussée	243

Technique : le Someca Som 55 à la loupe 244



FIAT SOMECA 640 250

Histoire : Fiat Someca 640, gamme 600 Nastro d'Oro 254

Une réputation internationale 254

Une organisation commerciale et industrielle exemplaire	256
Nastro d'Oro : les tracteurs du jubilé	256
640, le modèle intemporel	258

Essai : Someca 640 : style et polyvalence 260

Un tracteur flambant neuf !	261
Puissance et agilité	264

Pratique : le tour du propriétaire 268

La calandre et son logo	268
Bouchon du radiateur	269
Bouchon de réservoir	269
Logos latéraux et trappe de capot	269
Filtre à air et batterie	270
Feux et clignotants	270
Phares	270
Train avant	271
Plaque constructeur	271
Pot d'échappement	271
Roues avant et arrière	272
Siège conducteur	272
Poste de conduite et planche de bord	273
Leviers de sélection de gammes et de vitesses,	
levier de frein de parking	274
Tirette d'arrêt moteur	275
Pédale d'embrayage	276
Pédales de freins	276
Accélérateur à pied	276
Moteur côté droit	276
Numéro d'identification moteur et châssis	278
Pédale de blocage de différentiel	278
Levier de freinage hydraulique de remorque	278
Moteur côté gauche	279
Levier d'embrayage de prise de force et de poulie	279
Manette de crabotage de la prise de force et de la poulie	280
Relevage hydraulique	280
Commande de relevage hydraulique	281
Arbre de prise de force	281
Distributeur auxiliaire simple effet	281

Support mobile de l'attelage	282
Barre et chape d'attelage	282
Réducteurs	282

Technique : le Fiat Someca 640 à la loupe 283



SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE VIERZON 201 288

Histoire : le SFV 201 : les années fastes de la Société Française de Vierzon 292

Un marché en pleine effervescence	292
Vers le tracteur « idéal » ?	293
Laqué de blanc	293
Un fidèle compagnon	294

Essai : SFV 201 : le cadet de la boule chaude 295

La primeur du confort	296
Quand le mono fait poum !	299

Pratique : le tour du propriétaire 302

Modèle Standard type N	302
Insigne avant	302
Référence du modèle	303
Logos de carénages du volant d'inertie et de la poulie de battage	303
Carrosserie	303
Attaches du capot supérieur et de la face avant	304
Phares	304
Clignotants et veilleuses	304
Lanternes arrière et catadioptré	304
Roues avant	305
Roues arrière	305
Train avant	306
Poste de conduite	306
Commande manuelle d'accélérateur	307
Levier de vitesses et commande de l'accélérateur	308
Pédales de freins	308
Frein à main	308
Plaque constructeur	309
Filtre à combustible	309
Robinet de carburant	309
Volant d'inertie	309
Caisse à outils	310
Poulie de battage	311

Commande de relevage	311
Grille de protection du radiateur et échappement	312
Levier de commande de la prise de force	313
Bloc de relevage	313

<i>Technique : le SFV 201 à la loupe</i>	314
--	-----



VENDEUVRE BOB 500 ET B2 B16 320

<i>Histoire : Vendeuve Bob 500 et B2 B16 : le diesel numéro 1 de la petite exploitation</i>	326
---	-----

Nouvelle donne pour une nouvelle gamme	327
Du Bob 500 au B2 B16	328

<i>Essai : un Petit Bob d'air frais</i>	331
---	-----

Une certaine élégance	333
Concerto en mono...	335

<i>Pratique : le tour du propriétaire</i>	338
---	-----

Face avant et logos de capot	338
Chape d'attelage avant	339
Verrouillage du capot moteur	339
Coffre à outils	339
Roues avant	339
Roues arrière	339
Train avant et direction	340
Bouchon de remplissage de carburant	340
Phares	340
Plaque constructeur	341

Repose-pieds	341
Poste de conduite et planche de bord	341
Commande d'accélérateur manuelle	342
Leviers de vitesses et de sélection de gamme	342
Siège conducteur	343
Pédales de freins et frein de parking	343
Pédale d'embrayage	344
Carter d'embrayage	344
Moteur côté gauche	344
Jauge moteur	345
Filtre et robinet de carburant	345
Reniflard, goulotte et bouchon de remplissage d'huile moteur	346
Filtre à air	346
Moteur côté droit	346
Filtre à huile	347
Bouton de surcharge	347
Pot d'échappement	347
Fixations d'outils latéraux et ventraux	348
Jauge de boîte et pont	348
Blocage de différentiel	348
Levier de commande des prises de force	348
Arbre de prise de force arrière	349
Prise de force ventrale	349
Levier de commande de relevage hydraulique	349
Relevages hydrauliques	350
Barre et système d'attelage arrière	350
Levier de réglage des outils portés et semi-portés	351

<i>Technique : le Vendeuve Bob 500 à la loupe</i>	352
---	-----

Avant-propos

Du Rétro de collection !

Tracteur Rétro, premier magazine français entièrement dédié aux matériels anciens, a édité des hors-séries spécifiques par marques et modèles. Ces publications baptisées *Tracteur Collection* constituent maintenant la base éditoriale de deux ouvrages, dont ce second exemplaire que vous tenez entre vos mains.

L'expertise technique et rédactionnelle de Guillaume Waegemacker, appuyée par la technique photographique de Christian Bédeï, donnent à ces ouvrages de matériels anciens, un rythme moderne dans la présentation. Décortiqués, mesurés, essayés, ces tracteurs sont également resitués dans l'histoire grâce à la reproduction de leur prospectus d'origine fournis par Bernard Gibert.

Ainsi ce trio de spécialistes redonne vie à ces tracteurs d'époque, mais également aux écrits et illustrations qui les ont accompagnés. Pour CIP Médias, société éditrice de *Tracteur Rétro*, cette reproduction converge vers son objectif prioritaire de transmettre l'information. L'édition de ces ouvrages est une fierté pour notre équipe qui accède au travers de ces deux ouvrages à la bibliothèque noble, celle des beaux livres !

Que tous les acteurs de ces ouvrages soient ici remerciés, sans oublier les propriétaires des tracteurs présentés, les gardiens de notre patrimoine !

Luc Seconda
Directeur général de CIP Médias
et Rédacteur en chef de *Tracteur Rétro*

PORSCHE-DIESEL JUNIOR





PORRSCHE - DIESEL

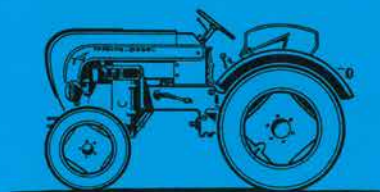
PORSCHE - DIESEL

Junior

Tracteur monocylindrique à refroidissement à air



Le tracteur bon marché pour la
motorisation des petites exploitations.
Dernière réalisation de la technique moderne
à Vitesses AV 2 vitesses AR —
prise de force commutable indépendante
et dépendante de l'avancement.
Montage simple et rapide des outils adaptables.



PORSCHE-DIESEL-MOTORENBAU GMBH FRIEDRICHSHAFEN A.B.



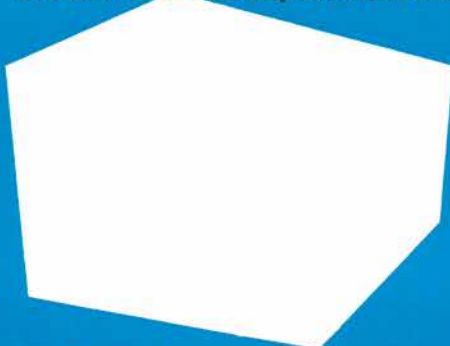
Le PORSCHE DIESEL JUNIOR V tractant une remorque à roues motrices et une remorque de 3 tonnes

La puissance du JUNIOR V au labour profond est remarquable. Ses réserves de puissance permettent d'atteindre des rendements en surface élevés.

A la fenaison le JUNIOR V rend des services tout à fait particuliers.

PORSCHE-DIESEL

MOTORENBAU G.M.B.H. · FRIEDRICHSHAFEN a. B.
 Telefon · 3801 · Fernschreiber · 232.334 · Telegr. · Adresse: Porsche-Diesel



Printed in Germany
 89 124/69/100 F

Junior V

Le JUNIOR sous le signe V est le tracteur éprouvé de la classe moyenne, qui permet également la motorisation des petites exploitations. La fabrication en grande série à un niveau technique très élevé, a permis d'obtenir un prix de vente réellement bon marché. Son équipement correspond aux dernières réalisations de la mécanisation agricole répondant ainsi aux exigences des petites exploitations ou comme tracteur secondaire aux grandes. Les réserves de puissance du JUNIOR V et sa consommation insignifiante sont remarquables. Sa forme ramassée, le centre de gravité très bas le favorisent pour les travaux sur des terrains en pente. Pour les outils trainés, il est équipé d'une barre d'attelage orientée vers l'avant, réglable en hauteur par levier de commande. Le point de traction se situe à l'avant des roues arrière. Lors du tirage une pression s'exerce sur l'ensemble du tracteur augmentant ainsi l'adhérence.

Le montage des outils adaptables s'effectue facilement et rapidement. L'entraînement faucheuse débrayable est logé dans le bâti intermédiaire. Relevage de la barre de coupe à main. La visibilité du JUNIOR V est excellente, la manipulation très simple. Des jeunes et des femmes arrivent facilement à bout. L'attention a été portée particulièrement au confort.

DONNEES TECHNIQUES

Moteur	PORSCHE-DIESEL monocylindrique - 4 temps - refroidissement à air - cylindre vertical - régime nominal 2250 t/m - démarrage élec- trique	
Refroidissement	par ventilation forcée	
Boîte de vitesse	Engrenage - baladeurs - 6 vitesses AV 2 vitesses AR	
Vitesses	1 ^{re} vitesse 1,8 km/h 2 ^{re} vitesse 3,0 km/h 3 ^{re} vitesse 5,0 km/h	4 ^e vitesse 7,4 km/h 5 ^e vitesse 12,0 km/h 6 ^e vitesse 19,9 km/h
Marche arrière	1 ^{re} vitesse 1,3 km/h 2 ^{re} vitesse 5,1 km/h	
Embrayage	Monodisque à sec	
Prise de force	Arbre cannelé 1 3/8". Forme A. Régime 540 t/m à 2000 t/m régime moteur. Commutable prise de force asservie.	
Entraînement de faucheuse	Logé dans le bâti intermédiaire. Vitesse de rotation 1038 t/m au régime nominal du moteur.	
Poulie de transmission	Se monte sur la prise de force. Orientable à 180° pour inverser le sens de rotation. Diamètre 180 mm, largeur 100 mm. Régime 1833 t/m au régime nominal du moteur = vitesse linéaire de la courroie 17,3 m/sec.	
Attelage de remorque	Fixe à l'avant - Réglable en hauteur à l'arrière	
Dimensions et poids avec pneus 9-24	Longueur 2560 mm Garde au sol minimum 290 mm Hauteur 1460 mm Largeur de voie 1250 mm Largeur de voie normale 1460 mm Poids à vide (le réservoir étant plein et avec barre d'attelage) 875 kg Empattement 1557 mm	
Puissance de référence	15 Ch	
Équipement spécial	Barre de fauchage, relevage hydraulique à trois points et 4 points - poulie de transmission.	

Histoire

Porsche-Diesel Junior : un modèle phare

Derrière la marque Porsche, que l'on associe immédiatement à ses voitures de sport se dessine une longue histoire, celle d'un homme, Ferdinand Porsche, passionné par la mécanique et les moyens de transport. La conception de tracteurs n'a pas échappé au génie de son esprit créateur.

DES AVANT-TRAINS D'ARTILLERIE DE LA GRANDE GUERRE AU PREMIER « TRACTEUR DU PEUPLE »

Enfant, déjà, à la fin du XIX^e siècle, Ferdinand Porsche s'ingénia à fabriquer accumulateurs et dynamos, installant même l'électricité dans la maison familiale. Dès les années 1910, il s'intéresse à l'agriculture et aux moyens de remplacer le travail des animaux par des engins motorisés. À la fin de la Première Guerre mondiale, il entreprend ainsi d'utiliser des avant-trains de tracteurs d'artillerie pour labourer la terre. Mais son intérêt pour la fabrication de tracteurs dignes de ce nom ne se révélera véritablement qu'en 1936 avec la demande du chancelier Hitler de créer un *Volksschlepper* (« tracteur du peuple »), à l'instar de la *Volkswagen* (« voiture du peuple ») qu'il souhaite voir se développer à grande échelle. Ferdinand Porsche, qui entre-temps a créé sa propre firme à Stuttgart, s'ingénie alors à partir de novembre 1937 à concevoir un tracteur « universel » : peu coûteux à l'achat et à l'entretien, solide, puissant et apte à tous types de travaux agricoles. Au terme de deux années d'études et de nombreux prototypes, le modèle 110 est prêt à être testé. Équipé d'un moteur diesel refroidi par air (12 ch), positionné au centre arrière, d'un embrayage hydraulique et d'une boîte de vitesses trois rapports, il fait l'objet de plusieurs essais en collaboration avec l'école agricole de Hohenheim. Différents moteurs en V ou à cylindres verticaux, deux ou quatre temps, sont expérimentés. Très vite, le moteur monocylindre est abandonné au profit d'un moteur bicylindre, placé devant le poste de conduite, donnant

naissance au modèle 111, agrémenté de surcroît, à l'avant, d'une caisse à ridelles faisant office de porte-outils. Les modèles 112 (plus puissant) et 113 (bicylindre diesel 15 ch en ligne) lui succéderont dès 1940. Une usine lui est spécialement dédiée à Waldbröl avec pour objectif une fabrication en série de 100 000, voire 300 000, exemplaires. Le chancelier Hitler a en effet décidé d'envoyer un grand nombre d'entre eux en URSS, en Ukraine notamment où les terres à blé sont réputées. Mais la priorité donnée au matériel de guerre en décidera autrement et la production n'atteindra jamais ces chiffres.

DU REPLI EN AUTRICHE À LA RENAISSANCE D'APRÈS-GUERRE

Les bombardements alliés sur Stuttgart, en 1944, obligent la firme Porsche à trouver refuge dans la propriété familiale de Zell am See, en Autriche. Si l'essentiel de son activité se tourne vers la mise au point et la fabrication des pulsoréacteurs des bombes volantes V1, elle ne néglige pas pour autant l'étude de petits tracteurs monocylindres diesel. Les modèles 312 et 313 (bicylindre en ligne diesel, 17 ch à la poulie), 323 et 328 (4 roues motrices) verront ainsi le jour à la fin de la guerre en 1945. L'occupant britannique, alors présent sur une partie du territoire, décide de faire tester une partie de la gamme et d'imposer la fabrication de matériel agricole, au bénéfice de l'agriculture britannique, dans le cadre des réparations de guerre. Les rapports faisant suite à ces tests stipulent la grande qualité du tracteur Porsche, jugé supérieur par son faible rayon de braquage et la facilité de passage des vitesses. Son allure compacte et ses formes rondes sont également perçues comme une avancée. Tout ceci contribue à stimuler le développement d'industries rurales, notamment dédiées à la fabrication de matériel agricole, dans une Allemagne « pastoralisée » voulue par les Alliés afin d'éviter le retour des industries lourdes. Une volonté qui correspond en outre à une nécessité dans la mesure où la situation économique de l'Europe est au plus bas et celle de l'Allemagne plus encore avec l'afflux de millions de réfugiés tentant de rejoindre les secteurs occupés par les Alliés. La firme Porsche devra attendre 1949 pour obtenir la certification de ses tracteurs par le Gouvernement allemand.

L'ALLIANCE AVEC ALLGAIER : UNE RAMPE DE LANCEMENT

Porsche n'étant pas considéré comme un constructeur de tracteurs, c'est son rapprochement avec la firme Allgaier qui a permis l'obtention de cette certification. Erwin Allgaier et Ferry Porsche, fils de Ferdinand, vont effectivement passer un accord à la faveur du retour des usines à Stuttgart. En 1950, le premier tracteur labellisé Système Porsche, le modèle AP 17, est présenté à la 40^e DLG (équivalent du Salon de l'agriculture) de Francfort. Le succès est fulgurant : près de 5 000 commandes en une semaine ! À tel point que les autres fabricants allemands (Deutz, Fendt et Fahr) sont obligés de réviser leurs prix à la baisse.

Avantages concurrentiels de l'AP 17

- Bloc-moteur en silumin, moteur bicylindre à chambre de turbulence et refroidissement par air.
- Poids : 950 kg seulement.
- Démarreur, coupleur hydraulique et épurateur d'huile centrifuge.
- Boîte de vitesses 5 rapports et une marche arrière.
- Embrayage hydraulique à huile pour un démarrage et un changement de vitesse en douceur.

Pour honorer toutes ces commandes, Allgaier est obligé d'implanter une nouvelle usine à Manzell, près de Friedrichshafen. La production démarre avec des modèles à voie étroite et des tracteurs viticoles. Fin 1951, de nouvelles améliorations (forme du capot et meilleur système de direction) donnent lieu au lancement du modèle AP 17/51, suivi de l'AP 22 (22 ch) en 1952, et de l'AP 16 (18 ch, plus « épuré » et moins coûteux) en 1954. Une nouvelle gamme voit également le jour à partir de 1952 : les A 111, A 122, A 133 et A 144, dont les pistons, les cylindres et les culasses sont interchangeables. Au total, plus de 25 000 tracteurs Allgaier-Système Porsche sortiront des usines de la firme jusqu'en 1955, dont 35 % destinés à l'exportation. En France, 550 exemplaires seront diffusés par l'intermédiaire des ateliers Goetzmann, près de Strasbourg.

1956 : ALLGAIER DEVIENT PORSCHE-DIESEL

Racheté par le groupe Mannesmann AG, Allgaier Maschinenbau GmbH devient Porsche-Diesel Motorenbau GmbH le 1^{er} janvier 1956. À sa tête, Albert Prinzing, ancien directeur de Porsche à Zuffenhausen. Désormais, les modèles portent la marque Porsche-Diesel sur la culasse et les flancs. Grâce à l'ouverture de nouveaux ateliers à Friedrichshafen, la production atteint 20 000 tracteurs en 1957. Quatre nouveaux modèles sont proposés à l'automne 1957 :

- le Junior (successeur de l'A 111 devenu P 111), 14 ch ;
- le Standard, bicylindre, 25 ch ;
- le Super, 3 cylindres, 38 ch ;
- le Master, 4 cylindres, 50 ch (produit seulement en 1958).

Bientôt, 2 000 exemplaires (tous modèles confondus) sont produits chaque mois et exportés dans 38 pays. Ce succès permet à Porsche d'accéder à la deuxième place des constructeurs allemands derrière Deutz.

Le procédé HydroStop

Une partie du succès des tracteurs Porsche provient de l'HydroStop, une technologie utilisée jusqu'alors dans la navigation, et installée en 1958 sur les « cadets rouges ». Elle permettait de démarrer et d'arrêter en douceur, et même de conduire en marchant à côté, ce qui facilitait grandement la plantation de légumes ou de tabac, par exemple.

JUNIOR, LA VEDETTE DES « CADETS ROUGES »

Décliné en deux versions, le Junior 108 devient bientôt la vedette de la gamme. Doté de lignes rondes, agréable à conduire et équipé d'un moteur monocylindre quatre temps de 822 cm³, il se montre d'une parfaite robustesse et d'une fiabilité à toute épreuve. Le modèle K est proche des tracteurs standard, tandis que le Junior L présente un bâti central plus long, sous lequel peuvent être fixés latéralement, grâce à des attaches rapides, les outils portés : faucheuse, bineuse, semoir ou planteuse. En option, un relevage hydraulique 3 ou 4 points d'attelage d'une puissance de 400 m/kg et un coupleur hydraulique. Le modèle S, quant à lui, d'une largeur de 87 cm seulement, s'adapte parfaitement aux travaux viticoles, maraîchers et arboricoles.

Dans un contexte de concurrence toujours plus vive, Porsche cherche à améliorer sa gamme en ajoutant de la puissance, en améliorant son système d'injection et en augmentant l'alésage (98 mm au lieu de 95). Par ailleurs, si les Junior S et LH conservent un capot se relevant vers l'arrière, les Junior K, HK et L voient le leur basculer vers l'avant. Devenu 109 depuis qu'il développe 15 ch, le Junior accuse toutefois une baisse de sa production avant d'être définitivement mis à l'arrêt en 1962. La concurrence allemande et surtout l'arrivée massive sur le territoire de tracteurs américains, britanniques ou français ont eu raison de lui.

Les modèles Standard et Master, eux, continuent leur progression, notamment depuis l'alliance de Porsche avec MAN, et ce jusqu'en 1963. Cette même année, Renault reprend la firme Porsche-Diesel et crée la société Porsche-Diesel-Renault Vertiebs GmbH. La production se concentre alors sur les pièces détachées de la marque Porsche, tandis que le réseau des concessionnaires commercialise en Allemagne et en Autriche les tracteurs Renault revêtus de rouge, comme les tracteurs Porsche. En 1990, l'enseigne se transforme à nouveau et devient Renault-Traktoren-und-Maschinen GmbH.



Version porte-outils du Junior, le type L se reconnaît à son empattement et son bâti central plus long, permettant l'adaptation en dessous ou sur le côté de divers outils. Ce modèle sera particulièrement apprécié dans le cadre de cultures en lignes.

Essai

Renault 3042 un tracteur à vivre !

« Des voitures à vivre », voilà ce qui fit la réputation de la branche automobile Renault en l'espace de quelques décennies. Ce slogan pourrait parfaitement coller aux tracteurs siglés du célèbre losange. Doté d'un caractère aussi rustique qu'affirmé, le modèle 3042 dévoilera rapidement une incroyable polyvalence alliée à une grande robustesse, qui feront de lui l'un des modèles les plus appréciés de sa génération.

Tracteur phare de la gamme Renault dans l'immédiat après-guerre, le 3042 accompagnera les agriculteurs français durant plusieurs décennies. Intensément présents dans le cœur de nombreux exploitants, beaucoup de ces exemplaires seront encore en service à l'aube des années 80. Outil de travail inépuisable, il représentera parfois l'unique tracteur de petites et moyennes exploitations familiales. Auguste Bescond, agriculteur retraité en Bretagne, fait partie de ces exploitants qui adoptèrent et utilisèrent largement ce tracteur. *« J'ai acheté mon 3042 d'occasion en 1957 auprès d'un agent de la marque », explique-t-il. « Piqué au losange dès l'obtention de mon permis de conduire, je ne pouvais rester insensible aux tracteurs Renault. Jusqu'alors, nous avons travaillé avec des chevaux de trait auxquels mon père et mon grand-père étaient foncièrement attachés. Ils eurent bien du mal à accepter que les gens de ma génération appelés à travailler la terre aient besoin d'un tracteur agricole, un outil de travail qui leur semblait totalement superflu. D'une polyvalence rare, le 3042 était à son aise en toutes circonstances. Attelé à une charrue bisoc, il effectuait sa mission avec aisance sans jamais manquer de souffle. Très bien étagée, sa boîte de vitesses se révélait parfaitement adaptée à sa motorisation. S'il se montrait peu maniable lorsqu'il s'agissait, par exemple, de braquer pour effectuer des manœuvres dans des endroits exigus (ceci l'était doublement attelé à une remorque, chargée ou non), le 3042 témoignait cependant d'une certaine agilité dès qu'il travaillait sur de plus grandes étendues. J'appréciais également le parfait équilibre de l'ensemble lorsqu'il était attelé à un semoir ou à un cultivateur. Son poids élevé se ressentait souvent dans son comportement général. Il pouvait se révéler nettement moins performant que les célèbres Ferguson, alors très largement répandus et utilisés dans notre région. Autre bémol, sa consommation relativement importante en matière d'essence représentait un certain handicap. J'ai pourtant conservé inlassablement ce modèle durant toute*



—
Simples et sans fioritures, sobres mais tout en rondeurs, les lignes claires de notre tracteur lui confèrent une véritable élégance qui viendra, avec la couleur orange, rompre la monotonie des tracteurs Renault développés et produits durant et immédiatement après la Seconde Guerre mondiale.

ma carrière professionnelle. Dans la mesure où il correspondait parfaitement à mes attentes, je n'ai d'ailleurs jamais songé à lui trouver un éventuel remplaçant. Nos chemins se sont séparés en 1983, année où j'allais cesser mon activité professionnelle. Au vu de la dynamique qui rayonne aujourd'hui autour du machinisme agricole ancien, je regrette amèrement de m'en être séparé. Ainsi va la vie... » Ces paroles empreintes d'une certaine émotion traduisent parfaitement ce que pouvait représenter un modèle d'une telle envergure à son époque.

PLUS NEUF QUE NEUF !

C'est avec un œil neuf que nous allons redécouvrir l'émblématique 3042. Vivant sa passion des tracteurs Renault à plus de 200 %, Raphaël Parpaillon nous a ouvert les portes de ses garages pour nous faire découvrir son superbe 3042. Très typées, les lignes de ce Renault reflètent un certain équilibre non dénué d'élégance. Puriste dans l'âme, Raphaël a redonné tout son éclat à cet exemplaire datant de 1952. *« Il appartenait précédemment à un grand collectionneur de tracteurs chenillés de la région. Dans la mesure où il était plutôt bien conservé, j'ai saisi cette opportunité pour compléter la gamme des modèles Renault déjà en ma possession. La restauration intégrale du tracteur s'est échelonnée sur trois*





L'accès au poste de conduite se fait par l'arrière, en passant à gauche entre l'aile et le siège. L'autre atout du 3042 réside dans son système de relevage hydraulique qui multiplie et facilite l'emploi d'outils portés.

Pratique

Le tour du propriétaire

Face avant

À la fois longiligne et tout en rondeurs, la face avant du tracteur est constituée d'un cadre de calandre en acier agrémenté d'une lame centrale. Carénant parfaitement le radiateur, elle bénéficie de deux grilles de forme légèrement incurvée, suivant ainsi le profil supérieur du capot. En forme de chapeau de gendarme, sa partie basse accompagne la forme du carénage inférieur réalisé en fonte d'aluminium. Notons que ce dernier reçoit en son centre le trou permettant d'insérer une manivelle. Surmonté par le logo en relief à lettres blanches SIFT, cet espace est encadré par les deux optiques de phares. Elles sont protégées des projections par des grilles circulaires en aluminium coulé. Très esthétiques, ces dernières sont agrémentées de cinq lamelles longitudinales.



Logo de capot



Situé sur la face avant du capot moteur, le logo SIFT épouse celle-ci. De couleur rouge, les quatre lettres composant le nom de la marque sont agrémentées d'un filet blanc sur leur pourtour donnant ainsi davantage de relief aux lettres.

Logos latéraux avant

Placées sur un plan perpendiculaire au capot moteur, les tôles latérales de carénage du radiateur reçoivent un logo adhésif SIFT 45 sur leur partie supérieure. De couleur rouge, le lettrage de ce dernier est apposé sur un fond bleu ciel, le tout dans un blason. Il est agrémenté d'un fin filet rouge et d'un liseré jaune. Ce blason domine deux autres adhésifs superposés, caractéristiques des modèles de seconde génération. De couleur bleu ciel, ces derniers portent des étoiles blanches. Le premier d'entre eux ne présente qu'une seule étoile, contre deux pour le second.



Logo de réservoir de carburant

Situé en avant du poste de conduite, le réservoir de carburant est orné, sur ses flancs latéraux, d'un logo très cocardier, représentant (en silhouette) la France, en bleu ciel. Les lettres SIFT DIESEL en lettres rouges sont superposées en diagonale à l'ensemble de cet Hexagone.



Logos d'ailes arrière

Les ailes arrière sont elles aussi ornées de logos de la marque. De forme légèrement convexe, ils sont composés d'un lettrage rouge à filets jaune et blanc. Sur l'aile gauche, le logo est dominé par deux autres adhésifs à fond bleu clair qui épousent le même profil. Un filet jaune souligne leur contour extérieur comme pour les logos latéraux. Le premier d'entre eux est agrémenté d'une étoile blanche aux contours jaunes. Le second bénéficie quant à lui de deux étoiles similaires.



Radiateur

D'une capacité de 30 litres, le radiateur est placé à l'avant du tracteur. Il est fixé grâce à un système de suspensions et à deux pattes de maintien sur un élément formant son support. Cette pièce est solidaire au point haut des montants latéraux. Le bouchon de remplissage du radiateur en laiton est très facilement accessible et n'impose aucun démontage d'un quelconque élément de tôlerie. En effet, la partie supérieure du carénage de calandre est ajourée pour permettre un meilleur accès à la goulotte de remplissage du radiateur.



Réservoir de carburant

Le TD4 dispose d'un réservoir de carburant d'une capacité de 80 litres, qui lui octroie une importante autonomie. Situé en avant du poste de conduite, il est équipé d'un bouchon circulaire de très gros diamètre permettant un remplissage plus rapide (1). Actionné par le coulisement d'une platine en acier fixée sur sa partie supérieure, ce dernier se bascule vers le côté gauche afin d'être ouvert. Le réservoir bénéficie aussi d'un bouchon de vidange. De forme octogonale, il est placé au centre de l'angle inférieur droit du réservoir (2).



Train avant





Le train avant de notre Sift est constitué d'un essieu suspendu par un ressort semi-elliptique à lames (4). Celui-ci est articulé à la base et au-dessous du moteur par l'intermédiaire d'un « dispositif à cheville » (3), comme l'indique la notice de l'époque. À secteur et à vis sans fin, la direction du tracteur nécessite un entretien particulier. En utilisation intensive et selon les instructions du constructeur, il s'avère nécessaire de graisser plusieurs fois par semaine les fusées, les jumelles, l'axe de ressort (2), la barre de connexion et la tringlerie de direction. Chaque roue avant est montée sur un système de rotule.

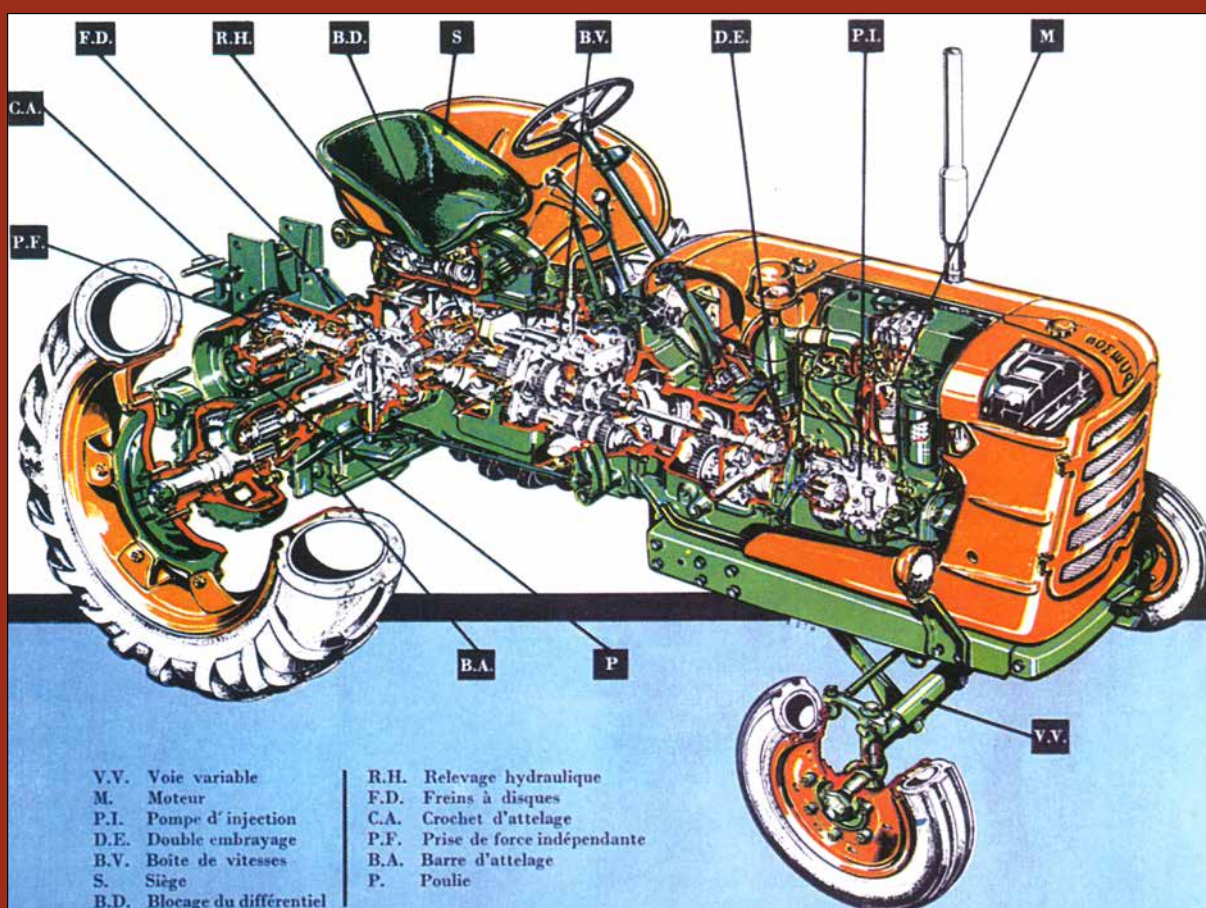
Roues arrière et avant

Les roues arrière du TD4 sont équipées de jantes en acier à voile plein. Chaussées de pneumatiques 12,75 × 28, elles sont fixées en dix points. Notons que le TD4 pouvait, sur demande, être livré avec les pneus arrière gonflés à l'eau avec antigel. Les jantes arrière sont conçues de telle manière à pouvoir être équipées de trois disques de lestage par roue : un disque de 65 kg et deux de 70 kg. Ainsi équipé, le TD4 bénéficie d'un alourdissement de 410 kg, soit 205 kg par roue. Les roues avant du tracteur sont quant à elles fixées en six points. Dotées d'un voile plein, les jantes sont peintes de la même couleur que le tracteur et sont équipées de pneumatiques de dimensions 6,50 × 20. En fonction du travail à effectuer avec le tracteur, les roues avant peuvent être lestées de différentes manières. La première solution est un lestage des pneumatiques à l'eau, ce qui offre un poids supplémentaire de 27,5 kg par roue. Autre alternative : la pose de masses optionnelles à l'intérieur des jantes offre au tracteur un poids de 105 kg à l'avant, soit 52,50 kg par roue. À partir de 1952, les jantes de Sift sont peintes en jaune.

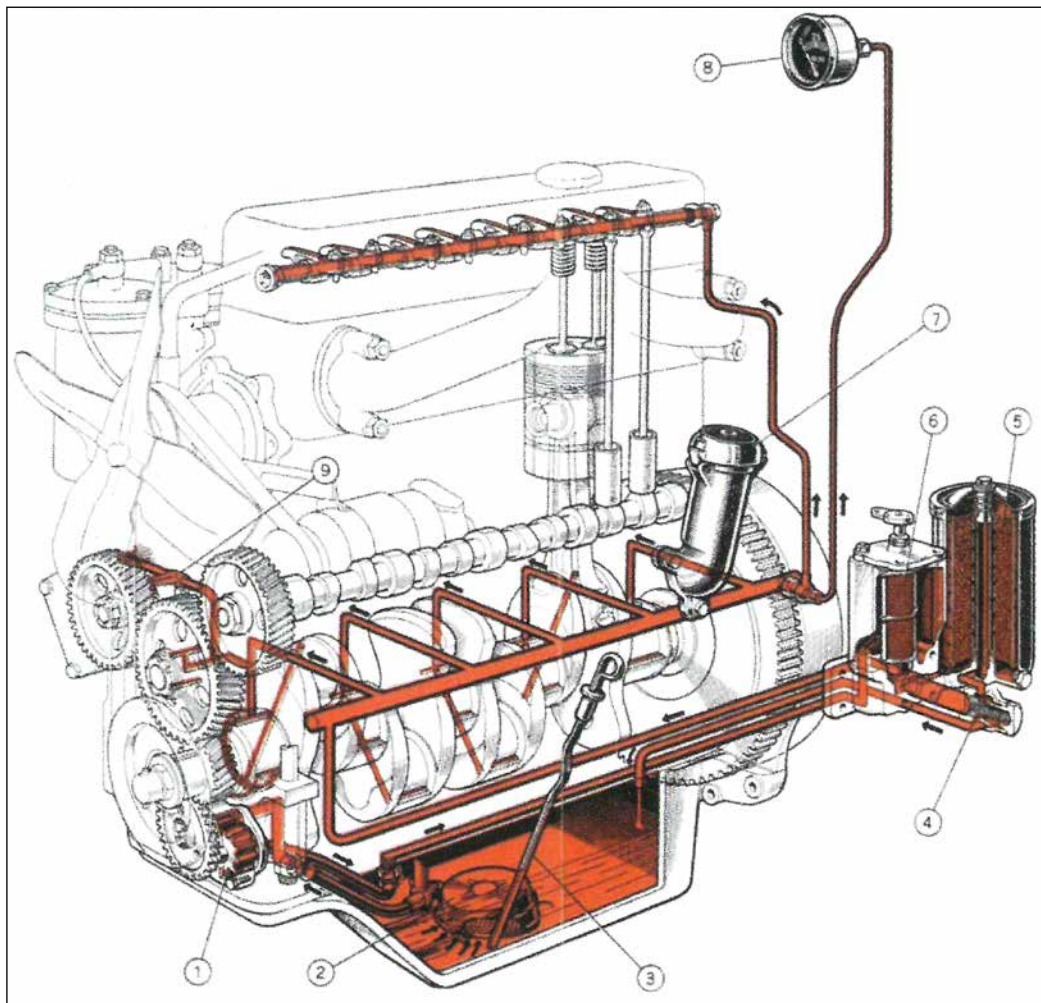


Technique

Le Som 40H à la loupe

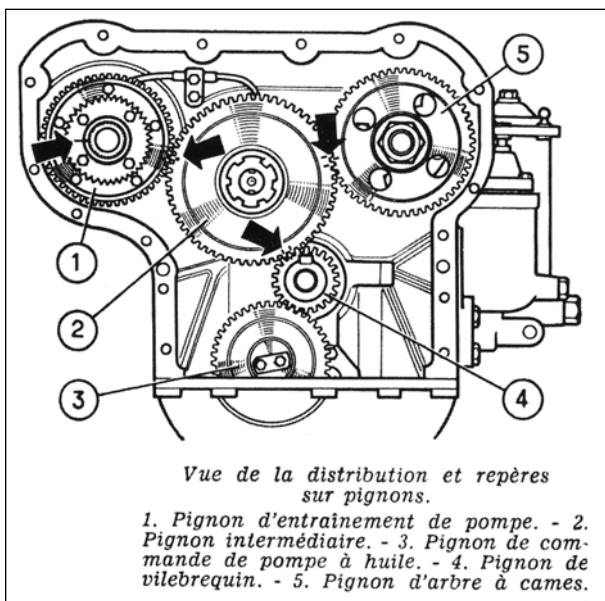


Écorché du Som 40H, tel qu'il était présenté dans les dépliants publicitaires Someca, publiés à partir de 1961.

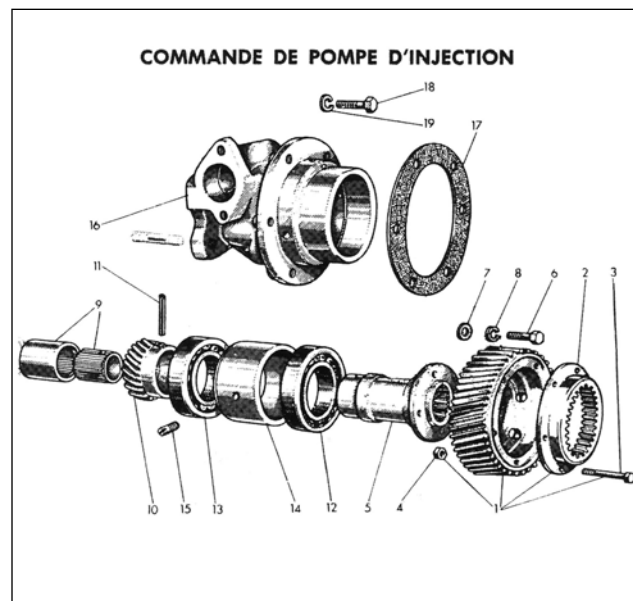


Vue fantôme du moteur et de son schéma de graissage :

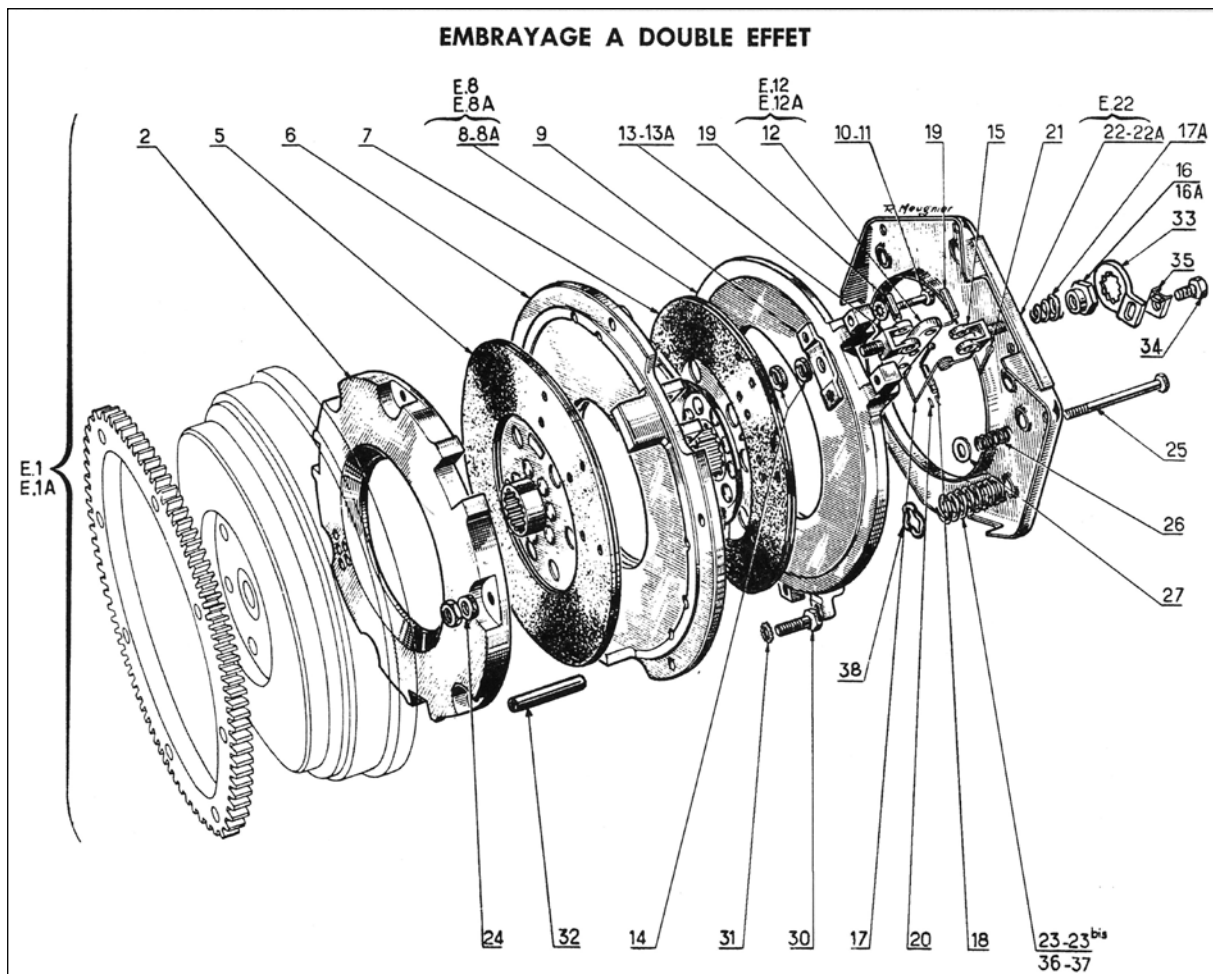
- | | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| 1. Pompe à huile | 5. Cartouche du filtre régénérateur |
| 2. Crépine d'aspiration | 6. Filtre autonettoyeur |
| 3. Jauge à huile | 7. Bouchon du coude de remplissage |
| 4. Soupape de surpression | 8. Manomètre de pression d'huile |



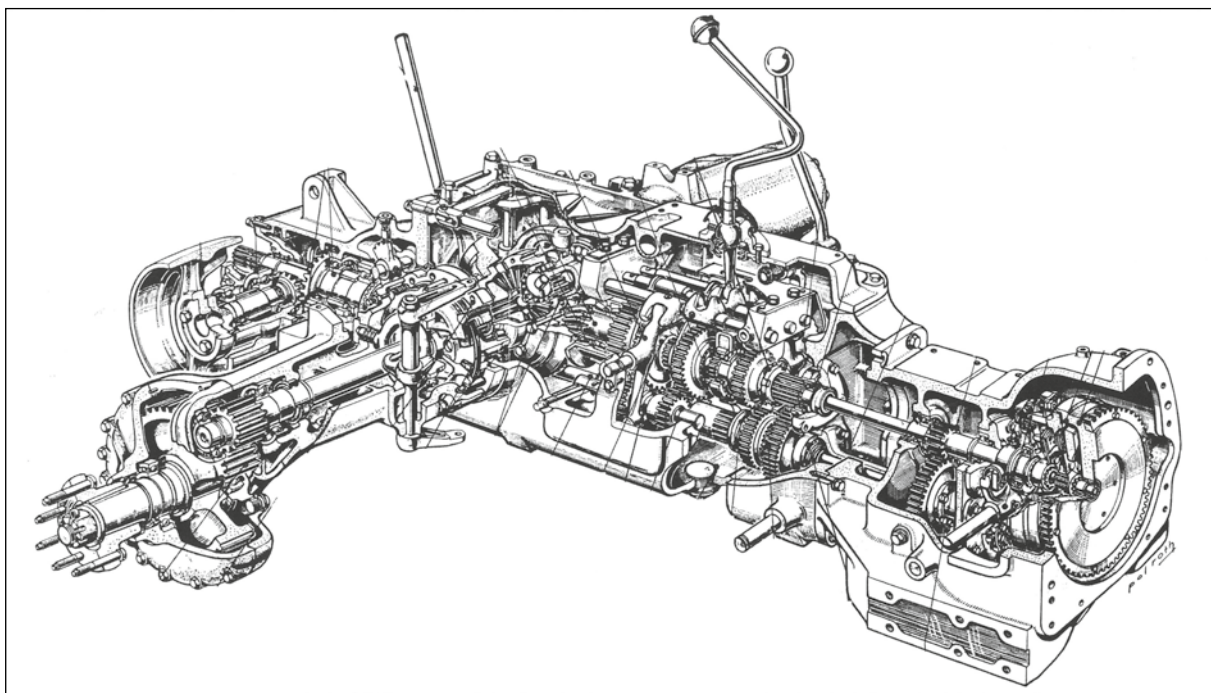
Vue de détail du système de distribution et de ses différents repères de calage.



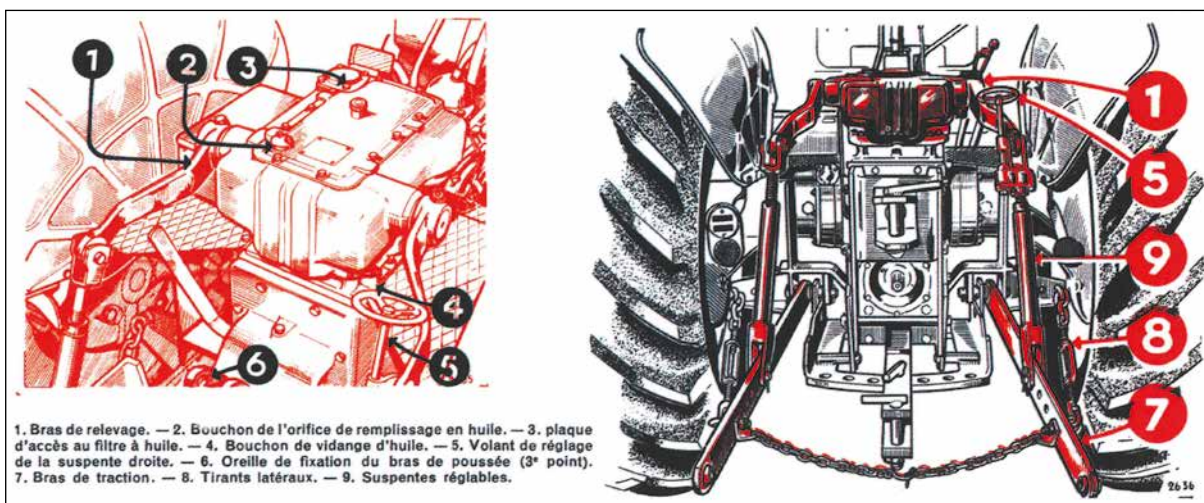
Éclaté de la commande d'injection.



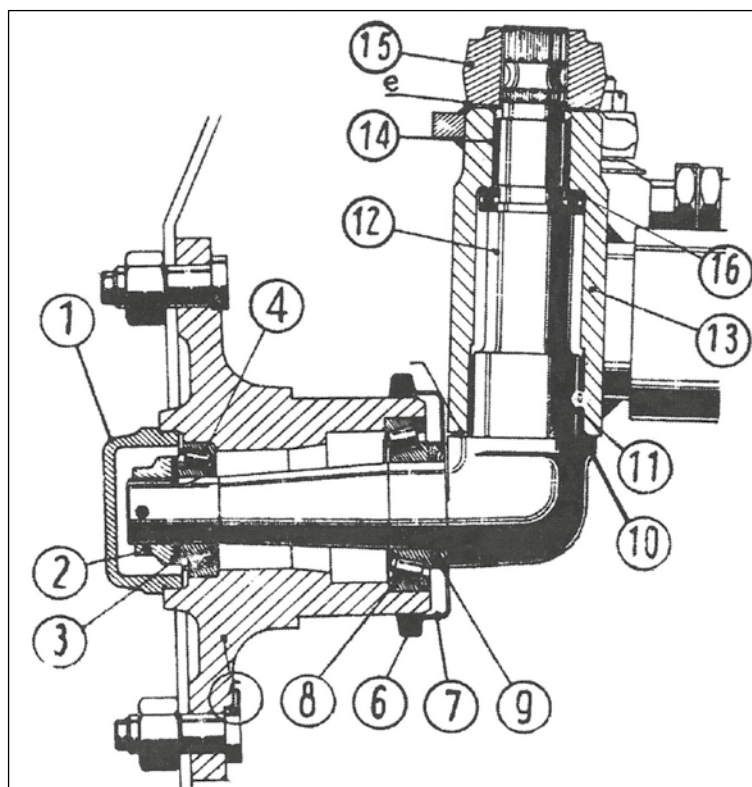
Éclaté de l'embrayage à double effet.



Éclaté de l'ensemble boîte de vitesses/pont.



Détail du dispositif et des éléments composant le relevage hydraulique.



Vue en coupe d'une fusée de direction.