

Tracto portrait

Société Française Vierzon 302

1950 marque un tournant dans l'histoire de la Société Française de Vierzon. La firme, qui prospère à nouveau présente le remplaçant de son HV2. Adoptant de nouvelles lignes, offrant une mécanique extrêmement fiable et robuste lui procurant désormais plus de 30 ch à la poulie comme de meilleures qualités de conduite, le 302 va rapidement devenir une icône du machinisme agricole français

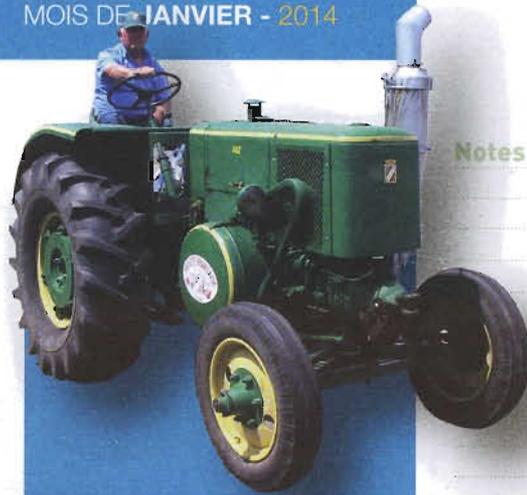


À l'époque et malgré une concurrence de plus en plus dure, la SFV continue de croire dans le semi-diesel. L'arrivée du 302 va rapidement prouver que ce type de tracteur à encore sa place dans le monde rural. À l'image de Lanz en Allemagne, la SFV, revigorée par un marché français en constante demande de tracteurs en vue de moderniser les fermes hexagonales, s'impose donc, grâce à son modèle 302. L'engouement réside, pour un tracteur de cette puissance et de cette architecture, dans sa robustesse, sa fiabilité et, comme l'indique l'une des brochures publicitaires de la SFV intitulée « Pourquoi préfère-t-on un tracteur semi-diesel Société Française », au fait qu'il soit « plus simple et donc moins onéreux à entretenir ». Comme le sou-

ligne le document, afin de renforcer le côté « économique » de la chose : « le moteur monocylindre SFV du type polycarburant n'a que 16 pièces en mouvement, contre 160 dans un moteur à quatre cylindres quatre temps ». Il est vrai que les ingénieurs de la marque vierzonnaise ont fait ce qu'il fallait pour répondre au maximum aux exigences des clients. Si le bloc-moteur du 302 est similaire à celui du HV 2, en revanche son régime normal passe à 800 tr/mn. La grande innovation tient dans l'adoption du nouveau régulateur à « deux régimes » permettant, grâce à un système à « deux mécanismes complémentaires », disposés dans le même volant, de régulariser, au ralenti ou à plein régime, la vitesse de rotation du moteur. Le tracteur

reçoit aussi des améliorations côté conduite. Ceux-ci portent sur la suspension du train avant ainsi que sur la possibilité de coupler les freins indépendants. Il offre également une meilleure et plus haute position de conduite (comprenant un nouveau siège coquille, mieux amorti). Alliée aux deux fenêtres (en plexiglas) installées de part et d'autre du tablier habillant l'avant de la plateforme, cette configuration donne alors une meilleure visibilité tant à l'avant qu'à l'aplomb du poste de conduite. Tout a également été pensé pour qu'un système de relevage hydraulique puisse être installé, en option. Un équipement qui sera d'abord et souvent installé sur la version étroite du tracteur : le 302 E (E pour Étroit). Offrant, sur les mêmes bases, un

tracteur plus petit pour d'autres types de cultures, ce modèle est une première dans l'histoire de la SFV, permettant aux viticulteurs comme aux maraîchers ou arboriculteurs, de bénéficier des qualités du nouveau 302, les carnets de commandes se remplissent rapidement, à tel point que la SFV doit faire sous traiter nombre de ses pièces. Ces commandes sont si importantes qu'elles imposent aussi la modification totale du mode de construction de ses tracteurs dès 1950. L'heure est alors à la construction en chaîne, avec des postes bien déterminés. Toujours à l'écoute de leurs clients, les gens de la Française ne cesseront d'améliorer le 302 au fil de ses huit années d'existence. Un record de longévité en terme de construction au sein de la firme, qui ne sera jamais égalé par une autre de ses productions. Parmi les principales et nombreuses modifications apportées au tracteur, on notera entre autres, dès 1952, le repositionnement du filtre à air. Cette modification entraînera alors des changements au niveau des prises à ce niveau. Ainsi, dès 1952 une petite cheminée d'aération, dont le champignon ressort à la base du capot, sera rajoutée. En 1957, ce sera au tour des trappes latérales d'intégrer une grille d'aération. Pendant ce temps, le tracteur aura connu l'installation de jantes à pontets déportés, permettant de régler la largeur de la voie arrière, mais aussi l'adjonction d'un démarreur électrique et d'un câble permettant d'ouvrir ou fermer à distance la commande de passage d'un carburant à un autre (essence sur gas-oil et vis versa). Ce système sera aussi renforcé par l'installation d'un nouvel injecteur, ainsi que l'adoption d'une bougie de préchauffage permettant de démarrer directement sur le gas-oil ou d'autres carburants lourds. Le SFV 302 sera produit jusqu'en 1958, ce dernier étant remplacé par le 303.



Notes

Fiche technique:

Moteur:

Monocylindre semi-diesel 2 temps horizontal
Cylindrée: 5350 cm³
Alésage x course: 180 x 210
Taux de compression: 6,7: 1
Vitesse de régime en charge: 800 tr/mn
Puissance: 32 ch (à la poulie), 27 ch (à la barre)

Injection:

Pompe SFV à 1 piston plongeur
Diamètre du piston: 12 mm
Course à pleine charge: 2,2 mm

Refroidissement

Système thermosiphon.
Radiateur avec circulation d'air activée par ventilateur

Transmission

Boîte de vitesses: à 5 rapports AV et 1 AR
Embrayage à cône garni Ferodo
Blocage de différentiel

Électricité:

6 V sur les premiers exemplaires, puis 12 V dès 1952
Les 302 passant en 12 volts reçoivent un démarreur

Dimensions:

Longueur: 2,95 m
Largeur: 1,73 m
Voie avant: 1,23 m
Voie arrière variable: de 1,30 m à 1,68 m
Empattement: 1,70 m
Poids en ordre marche: 2440 kg

Pneumatiques:

Av: 6,00 x 19
AR: 12,75 x 24

Équipements:

Plaque de police, prise de force arrière à 8 cannelures (510 tr/mn), crochet de traction à ressort, crochet de sécurité pour remorque (système d'amortisseur)
Poulie de battage: diamètre: 41 cm

Mer.1er JANVIER

matin

après-midi

Jeu.2 JANVIER

matin

après-midi

Ven.3 JANVIER

matin

après-midi

Sam.4 JANVIER

matin

après-midi

Dim.5 JANVIER

matin

après-midi