

VEHICULES SPÉCIAUX

CAMIONS
TRACTEURS

Pièces détachées

REMORQUES
S E M IRA. Chevilly-Larue
B.P. N° 3 Tél. BEL. 17-33

L'argus

de L'automobile ET DES LOCOMOTIONS

Fondateur :
Paul ROUSSEAUAbonnement : France, 20 NF par an. — Étranger, 35 NF. — Chèque Postal Paris 1091-21
Adresse : 1, place Boieldieu, Paris (2^e arron.) — Téléphone : RICHELIEU 58-86 (4 lignes groupées)Directeur :
Jacques LOSTE

ANTIPARASITAGE OBLIGATOIRE

Attention
aux contrôlesChoisissez la solution
la plus simple,
la plus économique,
la plus efficace...

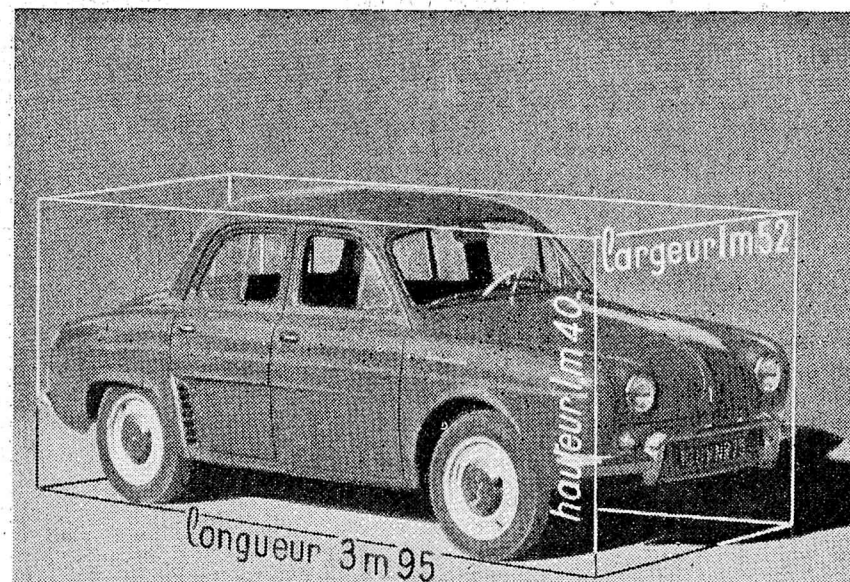
les ENSEMBLES BORNES

OHMIC MARCHAL

AUTORISATION J.R.T.F. 250
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

L'attaque massive des "compact-cars" compromet-elle l'avenir de la voiture européenne aux Etats-Unis ?

CONCURRENCE AMÉRICANO-EUROPÉENNE



LA RENAULT DAUPHINE, VOITURE « MOYENNE » FRANÇAISE

LES effets du Marché commun commencent à se manifester en Europe, sous forme d'un engouement des automobilistes pour les voitures étrangères. On a pu le constater en France, lors du dernier Salon, où s'est fait sentir notamment une concurrence accrue, concurrence souvent loyale, parfois aussi appuyée par quelque entorse au Traité de Rome. Mais, tandis que les barrières douanières tombent peu à peu en Europe, favorisant les échanges commerciaux, l'automobile européenne se trouve en difficulté sur le marché américain.

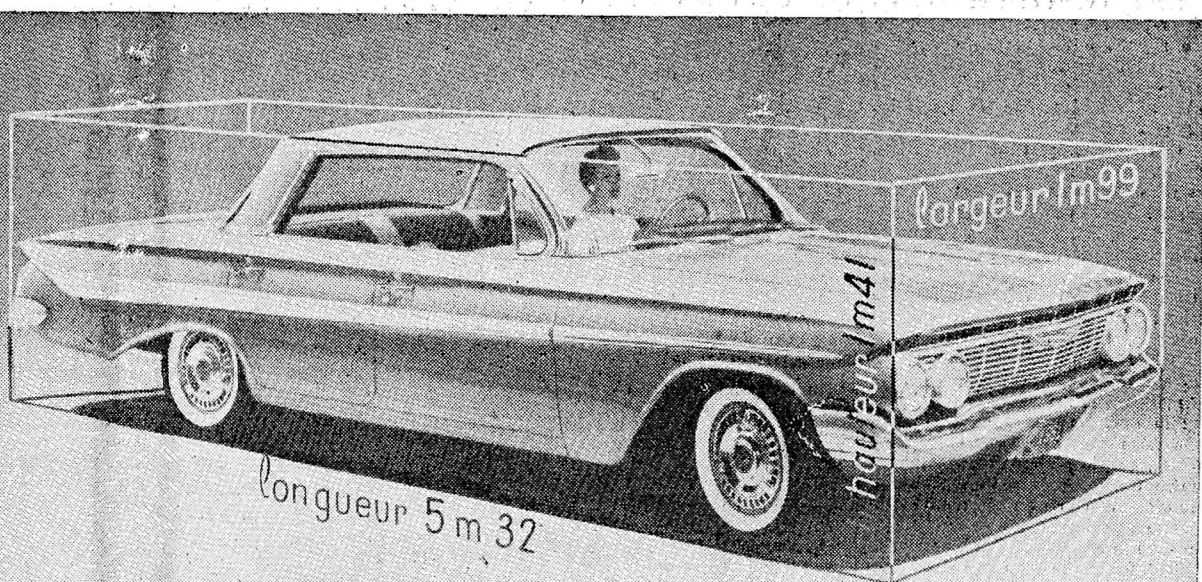
Pourtant, les industriels du vieux continent ne ménagent pas leurs efforts, qu'il s'agisse de l'organisation des Services après-vente ou de la qualité et des prix des voitures proposées. Le succès subit rencontré par ces voitures de catégorie dite européenne, incite-t-il leurs constructeurs à voir trop grand ? Il ne le semble pas. En effet, le marché américain est vaste et les petites voitures européennes, dont 600.000 furent vendues en quatre ans, ne peuvent se poser en concurrentes directes des grosses voitures américaines. Alors ? les compact-cars ?

Si on laisse de côté le plan strictement commercial, on peut répondre Non à cette question.

Examinons les différentes catégories de voitures particulières qui se trouvent en présence sur le marché américain.

Tout d'abord, les voitures classiques qui sortent à quelque 5 millions d'exemplaires par an. Ces voitures que nous avons symbolisées ici en prenant comme référence la Chevrolet représentant 30 % de la production « US », ne sont pas comparables, de par leurs dimensions, avec les voitures « made in Europa ». La voiture-type prise en considération est plus longue, par exemple, que notre Renault-Dauphine de 1 m. 37. Sa largeur est supérieure de... 47 centimètres. Un centimètre seulement les sépare par la hauteur. L'une est une « grande », 6 places, l'autre une « raisonnable », 4 places. Quant aux prix, il présente un écart de 50 %, la voiture moyenne américaine étant cataloguée environ 2.500 dollars (11.250 NF) contre 1.650 dollars (7.450 NF) pour la voiture « type » française. Un seul lien entre ces deux voitures : le prix de la place-passager : 415 dollars environ.

Les compact-cars, elles, ont toutefois un avantage. Leur prix est de l'ordre de 1.900 à 2.000 dollars (8.500 à 9.000 NF). Offrant 6 « confortables » places, le prix de la place-passager n'excède pas 330 dollars ! Mais l'encombrement est beaucoup plus important que celui d'une voiture moyenne européenne.



LA CHEVROLET, VOITURE « US » DE GRANDE DIFFUSION

Comparativement à notre Renault-Dauphine, on constate (ci-contre) que la Ford-Falcon, prise comme voiture « type » des compact-cars (parce que la plus vendue aux Etats-Unis), est plus longue de 65 centimètres et plus large de 26 centimètres. Pour la hauteur, avantage à la « compact-car » : moins 3 centimètres !

Quant à la maniabilité en ville de ces trois types de voitures, elle se résume en trois chiffres, outre les longueurs hors tout déjà indiquées : la « grosse » américaine a besoin d'un espace de 12 m. 10, la « compact-car » de 11 m. 50 et la « moyenne » européenne de 11 m. 50.

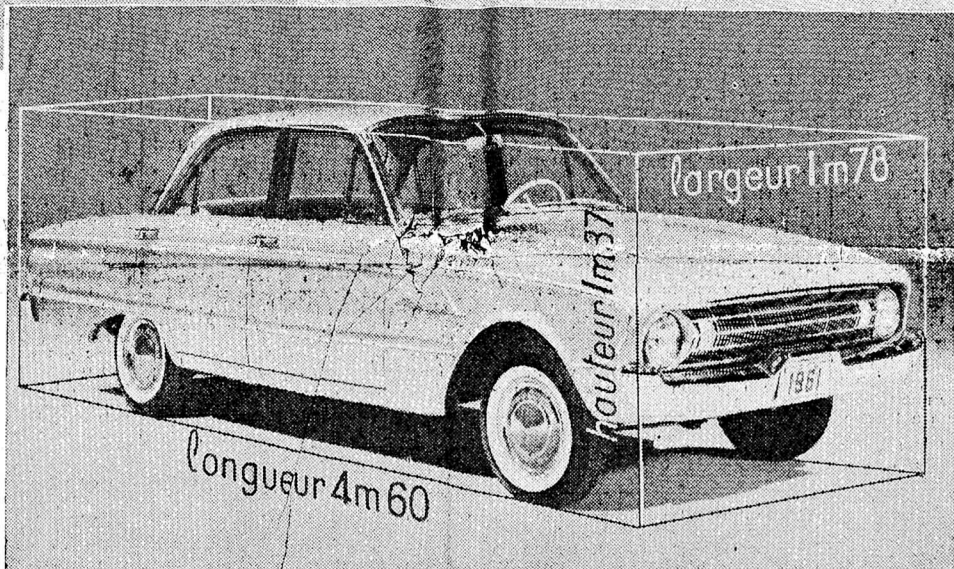
Donc ces voitures sont nettement dissemblables et ont place sur un même marché, surtout sur ce marché américain, techniquement parlant. S'il y a difficultés pour les voitures européennes, c'est qu'un autre problème se pose.

L'Américain est certes habitué aux grosses voitures. Mais lorsque les voitures européennes firent leur apparition en masse aux Etats-Unis, qu'il s'agisse de la Renault-Dauphine ou de la Volkswagen, l'automobiliste américain fut séduit par leur maniabilité, leur brio, leur prix relativement bas. La « petite » voiture était autant un jouet qu'un besoin. Devant cet engouement, les constructeurs américains se devaient de réagir : la compact-car était la réplique qui s'imposait. De nouveau, l'Américain fut séduit, d'autant plus qu'une production massive provoqua le retour à une pratique commerciale qu'en Europe on nomme « bradage ». C'est ainsi que l'on vit des compact-cars vendues au même prix que certaines voitures européennes.

Dès lors, les ventes de ces dernières marquèrent le pas, puis fléchirent. Aujourd'hui, on s'interroge. Les usines européennes réduisent leurs exportations, les usines américaines multiplient leurs modèles de compact-cars, et sont prêts à accroître leurs cadences de production au risque de voir encore augmenter les stocks qui, dit-on, dépassent 600.000 voitures de ce genre.

Il ne semble pas que dans l'état actuel des choses, les compact-cars, telles qu'elles se présentent techniquement, soient une grave et réelle menace pour les voitures européennes. Seuls les prix pratiqués de part et d'autre sont en mesure d'influencer le marché américain.

Mais peut-être verra-t-on les constructeurs d'outre-Atlantique, bien décidés à reprendre leur marché en main, sortir de vraies voitures de dimensions européennes à un prix « catalogue » vraiment compétitif ? Alors seulement les chances des voitures européennes aux Etats-Unis pourraient être compromises...

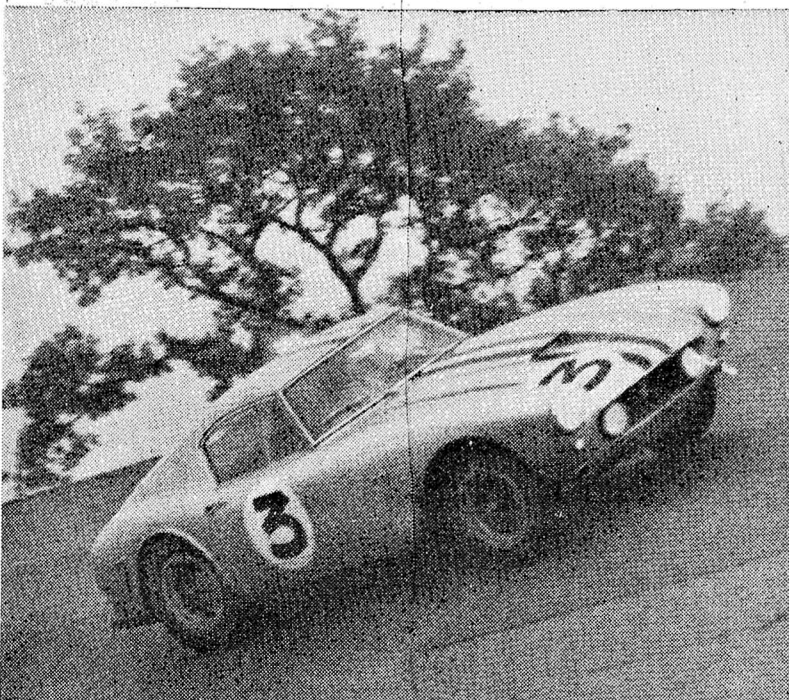


LA FORD « FALCON », COMPACT-CAR QUI SYMBOLISE LES « PETITES » VOITURES AMÉRICAINES.

Dans une semaine, le Salon de Turin

DU jeudi 3 au dimanche 13 novembre 1960 se tiendra à Turin le 42^e Salon de l'Automobile. Autour du vaste stand Fiat comportant toute la gamme des véhicules de la grande firme de Turin seront réunis tous les constructeurs italiens et la plupart des constructeurs étrangers, ainsi que les maîtres-carrossiers italiens dont les voitures « hors série » qu'ils exposent sont un des centres d'attraction du Salon de Turin. Parmi les innovations, un pavillon souterrain de 11.000 mètres carrés qui abritera les véhicules industriels, jadis exposés en plein air.

Une nouveauté attend les visiteurs du prochain Salon de Turin : la Lancia Flavita, une très réussie voiture à « traction avant » qui sera présentée en première mondiale.

Devant un public très nombreux et enthousiaste
Les 1.000 kilomètres de Paris

SUR LA FALAISE DE MONTLHERY, OLIVIER GENDEBIEN SE PRÉPARE SUR SA FERRARI... à moteur 12 cylindres 2.953 cm³, à plonger vers le circuit routier, qui, après un difficile parcours de 7.784 mètres, le ramènera à la falaise de l'anneau de vitesse. Après 129 tours, soit 1.004 kilomètres, enlevés à la moyenne de 145,407 km/h., Olivier Gendebien et son coéquipier, Bianchi, enlèveront l'épreuve organisée par l'Automobile-Club de l'Île-de-France.

A nos abonnés

UN comble, « L'argus » et ses lecteurs victimes du transport automobile ! Si de nombreux abonnés n'ont pas reçu, en temps voulu, notre dernier numéro daté 20 octobre, la responsabilité totale de ce retard en revient à un certain nombre de voitures postales qui firent une grève-surprise de 48 heures, du mercredi 19 au vendredi matin 21 octobre.

Résultat : un monstrueux embouteillage a paralysé la Poste Centrale de Paris. Samedi dernier de nombreux sacs postaux étaient encore en instance de départ depuis le mercredi rue du Louvre, témoignant ainsi d'un retard de 72 heures entièrement imputable aux services des P.T.T. L'embouteillage s'est répercuté aux autres stades de l'acheminement postal.

On conçoit le préjudice causé à notre Publication et à ceux de nos confrères hebdomadaires qui sont dans le même cas. Comment oublier le tort, également important, infligé à nos lecteurs auprès desquels nous nous excusons.

N'est-ce pas le moment de rappeler la phrase de Voltaire : « La poste est le lien de toutes les affaires, de toutes les négociations ; les absents deviennent par elle présents ; elle est la consolation de la vie. »

Cette phrase se trouve en tête des numéros 58-59 d'octobre-novembre 1960 de P.T.T., bulletin d'information des Postes et Télécommunications. Ce bulletin est publié par le Cabinet du ministre des Postes, Service des Relations Extérieures.

Verra-t-on le prochain bulletin porter en exergue cette parodie de la phrase de Voltaire : « La grève (des voitures postales) est l'obstacle à toutes les affaires, à toutes les négociations ; les absents deviennent par elle absents ; elle est la désolation de la vie. »

Inaugurant dans ce numéro une nouvelle rubrique

Le tracteur Vendevre BL 30



LE VENDEVRE BL 30 DONT LES ESSAIS SONT PUBLIÉS CI-APRÈS PAGES 4 ET 5 Inaugurant une rubrique qui passera désormais régulièrement dans nos colonnes, ce tracteur agricole est équipé d'un moteur Diesel 4 temps Vendevre, refroidi par air, deux cylindres verticaux en ligne à injection directe 100 x 100, 1.570 cm³ ; régime de rotation 2.200 t/m. Boîte à 2 gammes, donnant 8 vitesses AV, 4 AR ; blocage du différentiel ; report total de poids.

Les tracteurs agricoles face aux...

Essais de l'exploitant agricole

ENTRE les mois de juin et septembre 1960 nous avons effectué plus de 300 heures de travaux divers avec le VENDEUVRE BL 30 à prise de force indépendante.

Pendant cette période, caractérisée par une pluviométrie anormalement abondante, 3 fois plus que de coutume, la température de l'atmosphère prise à 1 m 40 du sol a varié de 13° C à 38° C.

Le tracteur ayant subi nos épreuves pratiques était en très bon état mécanique et rodé lorsque nous le primes en mains.

Équipé de pneus 10x28 ayant moins de 10 % d'usure au début de nos essais, le BL 30 pesait : 1.890 kg dont 710 sur l'essieu avant et 1.180 sur l'arrière (réservoir plein et conducteur compris).

Le départ a toujours été satisfaisant ; aucun échauffement anormal à souligner ; quelques fumées noires durant les secondes suivant le lancement du moteur.

Carburant utilisé : fuel rouge ordinaire de densité 0,850 — Huile moteur : détergente SHELL Rotella de viscosité SAE 30.

Incidents à signaler : Torsion de la chandelle de droite du relevage.



Le problème des transports est l'un des plus importants en agriculture motorisée. Bien souvent, c'est là que les praticiens éprouvent les capacités de leur tracteur mais c'est aussi pour cette activité que ledit tracteur est le plus employé.

Deux groupes d'applications sont à distinguer : le débardage et le transport sur routes ou chemins.

Dans le cas du tracteur étudié aujourd'hui, à la suite des très nombreux transports que nous lui avons fait réaliser, nous pouvons tirer quelques conclusions pratiques :

- La multiplicité du réglage de sa chape arrière amovible, sa bonne stabilité longitudinale, son adhérence permettent de tirer 2.000 à 2.500 kg de charge utile dans les champs et 4.000 à 5.000 kg sur route avec remorque à 4 roues.

- Le peu de diffusion d'un attelage en semi-porté, d'un chariot à un seul essieu, bien adapté au BL 30 est regrettable. En effet, cette formule dont la maniabilité est parfaite, accroît l'adhérence et augmente les capacités de traction du tracteur.

Examiné sous l'angle « routier », le nouveau VENDEUVRE dont la vitesse maximum est aux alentours de 22 km-heure nous satisfait.

En effet, bien que le Code de la Rou-

te autorise 27 km-heure pour les tracteurs agricoles, nous pensons que l'excès de vitesse est, dans ce domaine, une erreur.

C'est pourquoi notre préférence s'orientait vers les engins dont l'allure est raisonnable comme celle du BL 30.

En cours de déplacements nous avons bénéficié de la douceur de la direction et de la souplesse du siège. A l'opposé, la « petitesse » de la pédale d'embrayage et la dureté de passage des vitesses constituent un handicap.

Le tracteur moderne se doit d'assurer en plus de la traction proprement dite des véhicules, la commande à distance de certains organes annexes. VENDEUVRE l'a bien compris puisque la prise de force indépendante à régimes variables assure le fonctionnement des dispositifs épandeurs tandis que le raccord hydraulique pour vérin provoque le bennage et la vidange rapide des plateaux.

L'interprétation de nos épreuves de freinage, positives en marche avant, ne permet pas de formuler un avis à 100 % favorable en ce qui concerne l'efficacité des freins en marche arrière ou en « retenue ».

Pour conclure : LE VENDEUVRE BL 30, AUX CAPACITÉS DE TRANSPORT HONORABLES, OFFRE UN CONFORT CERTAIN. LA MANIPULATION DU LEVIER DE VITESSES LAISSE À DESIRER. LES COMMANDES ANNEXES SONT LOGIQUEMENT SATISFAITES.

EPREUVES DE FREINAGE

(Voie du tracteur 1 m 38)

Avec remorque à 4 roues, poids à vide 1.300 kg, charge utile 4.000 kg :

NATURE DU CIRCUIT	Vitesse initiale utilisée	Chemin parcouru après coupure d'alimentation et freinage pour immobilisation totale du convoi (en mètres)		Observations
		Sans freinage de la remorque	Avec freinage autonome et cont. de la remorque	
● RELIEF PLAT :				
Route goudronnée sèche ...	7 ^e	10 m	7 m 50	Freins bruyants.
Route goudronnée sèche ...	8 ^e	17 m	13 m 80	
Route goudronnée humide ...	7 ^e	12 m	10 m	
Route goudronnée humide ...	8 ^e	21 m	16 m	Stabilité acceptable.
● RELIEF EN PENTE (sur 300 m, 10 m de dénivellation) :				
Chemin rural médiocre :	7 ^e	12 m	10 m 80	
En descente ...	8 ^e	22 m	18 m	Glissade. Dérapage.
En montée ...	3 ^e	21 m 50	2 m	



Malgré l'abondance des pluies, les terrains ont pu être labourés normalement ; grâce à leur perméabilité ils offraient une adhérence suffisante.

Capacité de travail.

L'attelage des charnues traînées, soit à la barre de traction en position fixe, soit à la barre reliée au relevage, donne satisfaction quant à sa facilité. Nous avons ainsi employé le BL 30 avec une bise traînée 10 pouces puis avec une charnue un corps, spéciale pour défonçage. En troisième vitesse lente ou en première vitesse rapide on labourait avec 2 socs à 20 cm de profondeur ; le blocage du différentiel fréquemment enclenché était nécessaire pour réduire le patinage des roues motrices.

L'attelage des charnues traînées, fixées en 3 points, ne pose pas de problème. Les résultats pratiques sont améliorés par rapport au matériel exclusivement traîné. En effet, le VENDEUVRE déplace une bise 12 pouces simple (labour en planches) à 20-25 cm de profondeur en conditions normales dans un sol argilo-calcaire sain. Il est, d'autre part, bien utilisé avec une monosoc portée réversible 14 pouces en labours profonds à 30 cm.

Les réactions naturelles de l'attelage et les interventions du conducteur sur la manette de report de charge contribuent à atteindre et maintenir ces résultats.

Performances et consommation.

Les chiffres cités correspondent à une moyenne des études de chantiers pendant nos épreuves :

- Avec bise traînée, en troisième vitesse, à 20-22 cm de profondeur, 1 ha 10 en 8 heures avec 17,5 litres de combustible.

- Avec monosoc spéciale, à 35 cm de profondeur, 0 ha 70 en 7 heures avec 16 litres de fuel-oil.

- Avec bise 12 pouces, larges planches de 20 tours, à 22 cm de profondeur en terre franche, 1 ha 50 en 9 heures avec 21 litres de carburant.

- Avec monosoc réversible 14 pouces, à dispositif semi-automatique de retournement, 28-30 cm de profondeur, sol compact et assez détrempé, 0 ha 72 en 6 heures avec 15,6 litres de fuel-oil.

LES EXIGENCES HORAIRES DU BL 30 SONT MODESTES puisque nous n'avons pas dépassé 2,6 litres. Il en résulte une capacité suffisante du réservoir de 30 litres, capable d'alimenter le VENDEUVRE pendant onze heures de travail continu à pleine puissance, sans réapprovisionnement.



Un cover-crop 12 disques, travaillant sur frais labour, émettant une largeur de 1 m 30, tiré par le BL 30 en première vitesse rapide (4 km-heure environ), représente les capacités maxima de ce tracteur dont le blocage du différentiel est employé lorsque le terrain monte un peu.

Les appareils ci-après furent largement utilisés au cours de nos essais dans des sols de nature extrêmement variée :

- Canadiens et vibroculteur de 9 à 13 dents ;
- Herse portée de 3 mètres ;
- Déchaumeuse 7 disques ;
- Bineuse à maïs ;
- Epandeur d'engrais de 4 mètres.

La consommation a varié de 1,2 à

lentes et à l'indépendance de sa prise de force, les outils rotatifs commandés peuvent être employés sans complication.

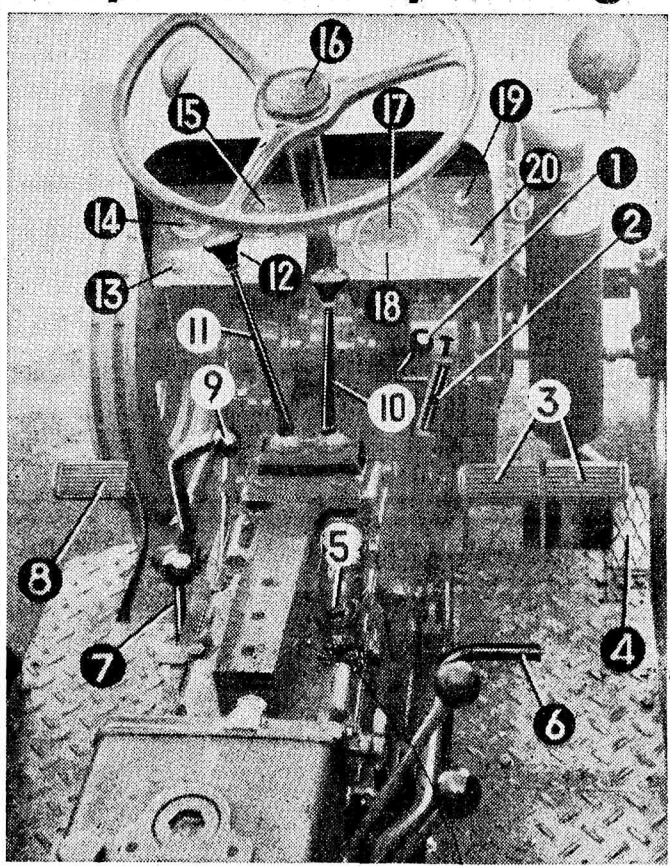
Pour actionner les semoirs de précision ou les repiqueuses modernes, la faculté de faire tourner la prise de force à un régime proportionnel à l'avancement et la première vitesse lente sont deux qualités appréciables.

Dans les soins d'entretien des cultures avec pulvérisateur ou bineuse portés, nous avons bénéficié : d'une direction douce, précise, stable, d'un relevage hydraulique indépendant et puissant, d'une gamme de vitesses à l'étagement correct. D'autre part, la garde au sol, voisine de 40 cm est suffisante tandis que les réglages de voie couvrent les besoins essentiels.

Quant à la visibilité, le qualificatif de perfection ne peut lui être appliqué puisque sur l'avant un large et long capot entrave l'observation visuelle tandis qu'en dessous la plate-forme de conduite cache le terrain.

Enfin, nous estimons que le débattement vertical de l'attelage est insuffisant ; avec à peine 40 cm de différence de niveau entre les rotules en position basse et en position haute, certaines entraves sont constatées tant pour l'accrochage de quelques outils (herse par

Le poste de pilotage



LES LEVIERS, LES PÉDALES DE COMMANDE ET LE TABLEAU DE BORD

On voit ci-dessus le poste de pilotage du BL 30 : levier d'accélération (1), levier de frein à main (2), pédales de frein (3), pédale d'accélération (4), bouchon de remplissage de la boîte de vitesses-pont (5), pédale de blocage de différentiel (6), levier de commande de la prise de force et de la poulie de botaage (7), pédale de réducteur et d'inverseur de vitesses (10), levier de changement de vitesses (11), jauge à combustible (12), manomètre de pression d'huile (13), ampèremètre (14), thermomètre (15), avertisseur (16), compte-tours (17), totalisateur d'heures de marche (18), clé de contact (19), commutateur lanternes-phares-code (20).

2,3 litres à l'heure ; elle est faible étant donné le travail obtenu.

L'issue de notre expérimentation au cours de laquelle le VENDEUVRE tasse peu la terre (il laisse des traces légères), nous situons ses possibilités pour trois groupes d'activités :

En travaux de préparation du sol il témoigne une puissance normale dont l'exploitation intégrale suppose la mise en place de dispositifs pour augmenter son adhérence dans le cas où l'on veut se servir des vitesses les plus basses. Dans toutes circonstances les matériels portés donnent les meilleurs résultats.

Grâce à l'échelonnement des allures

exemple) que pendant le travail : si les roues arrière du tracteur se trouvent toutes deux dans le fond d'une raie, perpendiculairement à la saignée, il n'est pas rare que les dents ou pointes des outils portés s'enfoncent très profondément en terre d'où le relevage à bout de course haute ne peut les extraire. Des manœuvres désagréables et des risques de casse précédent et accompagnent le dégagement de l'instrument.

En définitive : MALGRE QUELQUES IMPERFECTIONS DE DETAIL, LE VENDEUVRE BL 30 OFFRE UN EVENTAIL ETENDU D'APPLICATIONS EN TRAVAUX SUPERFICIELS.

L'avis de la fermière

Pourquoi un avis féminin sur les tracteurs en général ?

Il est fréquent de voir la fermière assurer un « relai » ou un remplacement de son mari pour conduire le tracteur et ne pas arrêter un chantier.

Elle y sera d'autant plus efficace que le tracteur offrira toutes les qualités de souplesse, confort et facilités de manœuvres que réclament aussi les conducteurs professionnels.

D'autre part, un secteur d'activités très féminin est la surveillance de la sécurité et des conditions hygiéniques de tous dans le travail.

C'est pourquoi, pour chaque matériel subissant « les épreuves pratiques » de « L'argus », nous solliciterons un avis féminin qui présente, sur le plan strictement « humain », un intérêt certain.

Que pense donc notre fermière du VENDEUVRE ?

« Allongé mais trapu, le VENDEUVRE aux lignes « gonflantes » est bien loin de l'aérodynamisme cher à nos constructeurs d'automobiles !

Choquée par ce premier contact, le technicien me rassure, précisant que la nécessité « d'envelopper » toutes les annexes du moteur a guidé VENDEUVRE dans le nouveau dessin de ses matériels.

ENTRAVAUX



Nous espérons bien que les lecteurs de « L'argus », futurs acheteurs de VENDEUVRE, auront saisi tout l'intérêt du BL 30 à prise de force indépendante.

Quand ils auront pris connaissance des résultats de nos essais en travaux de récolte avec ce tracteur...

En effet : malgré une cylindrée-moteur relativement modeste ; en dépit d'un poids total non élevé ; le BL 30 a réalisé en moissons des performances surprenantes.

Malgré des conditions difficiles en raison de la pluviométrie, de la présence de « verts » et de récolte partiellement couchée, nous avons battu plusieurs hectares de blé et d'orge avec le VENDEUVRE auquel une moissonneuse-batteuse de 1 m 60 de coupe, tractée, sans moteur auxiliaire, était attelée.

Avec une consommation horaire de 2,8 à 3 litres de combustible, l'hectare se trouvait coupé entre 2 heures 30 et 3 heures.

Parmi d'autres, deux caractéristiques du BL 30 sont à l'origine d'un tel résultat :

- Vitesses lentes ;
- Prise de force indépendante.

Sur d'autres chantiers furent employées :

- Faucheuse latérale de 1 m 67 de coupe, entraînée par la prise de mouvement centrale, laissant toute possibilité d'autres travaux avec instruments portés ou actionnés à l'arrière ;
- Lieuse tractée de 1 m 80 à prise de force (consommation 1,6 litre-heure) ;
- Ramasseuse-presse à basse densité également sans moteur auxiliaire ; rateaux andains ;
- Arracheuse de pommes de terre à tablir.

Pour toutes ces applications, le VENDEUVRE progresse sans peine, à vitesse réduite certes, mais aucune surcharge côté moteur ou transmissions n'est apparue. Le refroidissement par air, bien contrôlé au tableau de bord, s'est avéré efficace tandis que la vitesse de rotation était précisément réglée grâce au compte-tours.

Le comportement du VENDEUVRE, l'importance des machines qu'il a vaillamment actionnées, la faiblesse de sa consommation nous autorisent à porter UN AVIS GENERAL FAVORABLE POUR SES CAPACITÉS DANS LES TRAVAUX DE RECOLTE.

Toutefois, cette appréciation ne doit pas faire oublier trois points qui ne recueillent pas notre approbation :

Le tuyau d'échappement des gaz brûlés étant dirigé vers le bas, les risques d'incendie ne sont pas exclus ;

La position de la pédale d'embrayage, sur laquelle on intervient souvent lors d'emploi de machines à prise de force afin de « prévenir » les berrages, impose au conducteur une contraction de la jambe gauche ;

L'appui prolongé, avec le talon droit sur la pédale de blocage du différentiel, nécessaire avec quelques machines lourdes pour vaincre le patinage des roues motrices, oblige l'usager à une gymnastique musculaire difficilement supportable... à la longue.



Le problème des manutentions en tous genres revêt de plus en plus une importance capitale dans toutes les exploitations.

Le tracteur agricole complet se doit de pouvoir satisfaire les exigences de fonctionnement des chargeurs-élévateurs commandés hydrauliquement.

Voyons comment se présente le VENDEUVRE BL 30 pour les manutentions :

L'actif : un avant-train robuste, une direction douce, précise, des allures lentes et variables en marche avant et en marche arrière, un groupe hydraulique appareillé assez puissant et doté d'une prise pour commande de vérin à distance, un accélérateur à pied, un frein à main, et... un siège confortable ce qui n'est pas à négliger.

Au passif : des vitesses « rétives » à passer, un embrayage à pédale trop petite fatigante à appuyer en raison de sa position, une visibilité passable sur l'avant.

En douteux : poids modeste sur les roues motrices dont l'adhérence risque d'être compromise aux abords des fumiers lorsque la fourche frontale lourdement chargée entrainera un allègement de l'arrière du tracteur dont le lestage semble indispensable en pareil cas.

Serait-ce pour ces motifs que peu de VENDEUVRE sont équipés de fourches hydrauliques ?

Nous ne le pensons pas car :

— Quelques améliorations du poste de conduite.

La mise en place de masses alourdissantes à l'arrière,

SUFFIRAIENT POUR FAIRE DU BL 30 UN ENGIN DE MANUTENTION VALABLE AVEC LES CHARGEURS-ÉLEVATEURS MAINTENANT BIEN CONNUS ET DEMAIN LARGEMENT UTILISÉS.



Témoignant d'une bonne stabilité longitudinale, facile à évacuer en cas de besoin, doté d'un siège confortable, possédant des vitesses lentes et un blocage du différentiel, le VENDEUVRE BL 30 se présentait nous des augures à priori satisfaisantes pour des évolutions sur terrains en pente...

Nous disposons, pour ces épreuves spéciales, d'un terrain très mouvementé dont nous connaissons, par relevé topographique, le pourcentage d'inclinaison des différents parcours.

C'est avec la voie de 1,38 m à l'arrière et une charnue bisoc simple, por-

tée, que nous avons étudié le BL 30 sur sol à relief montagneux. Rappelons que cette charnue, munie de roulette limitant le terrage était réglée en profondeur une fois pour toutes.

Les capacités de traction, en troisième vitesse lente, correspondent à un labour à 15-18 cm de profondeur en tirant 2 raies, et en remontant une pente de 15 à 17 %. Au-delà, patinage intensif des roues motrices que n'arrête pas le blocage du différentiel ni les actions temporaires de « report de charge » qui se traduisent alors par une perte de rayage et un soulèvement des roues avant.

La stabilité transversale, correcte jusqu'à 18 % d'inclinaison (en versant la terre vers le haut), devient douteuse à 20 % et dangereuse à 23 %.

De tels résultats, obtenus avec des pneus usés à moins de 20 % sur un sol offrant une adhérence normale, prouvent qu'il SERAIT TEMPORAIRE DE S'AVENTURER AVEC LE VENDEUVRE BL 30 SUR DES PENTES DÉPASSANT 18-20 %.

Nous ajouterons que l'adoption d'une voie plus large garantirait une meilleure tenue en pente ; cependant, pour utiliser rationnellement la faucheuse latérale ou la charnue 2 socs 10 pouces portées, il n'est pas recommandé d'augmenter la largeur entre « flancs » des roues de ce tracteur.

Terminons en disant que la présence d'un frein à main efficace, d'un accélérateur à pied et de vitesses lentes assurent au conducteur une tranquillité de conduite appréciable sur les coteaux où, en toutes circonstances, il faut rester maître de son engin en marche ou à l'arrêt.



Nous groupons dans cette catégorie les tâches annexes à l'agriculture, qui ne sont pas essentiellement agricoles mais dont la réalisation motorisée se répand de plus en plus.

Parmi les travaux spéciaux, le débardage forestier figure en première place.

Après avoir placé la chape arrière en position basse, nous avons accroché le câble de traction au BL 30 et tiré des grumes pesant de 1.000 à 1.300 kg en troisième vitesse avec une accélération modeste pour ne pas constater de patinage.

Au départ, différentiel bloqué, l'avant-train se soulevait légèrement du sol sans cependant atteindre un degré de cabrage compromettant. Les évolutions sur sol forestier assez glissant furent néanmoins correctes, la direction conservant une bonne précision.

Ajoutons que, malgré le « cahotement » du véhicule franchissant rigoles, fossés ou souches, nos conducteurs n'étaient pas trop malmenés en raison de la souplesse du siège du VENDEUVRE.

A l'instar de nos collègues agriculteurs anglais, nous arrivons aujourd'hui en France à une époque où, pour des motifs d'économies de tous genres, il faut confier au tracteur le maximum de tâches en l'attendant à des machines spéciales : bétonnière, tarière, cureuse de fossé, enfonce-pieu, niveleuse, etc.

POUR ACTIONNER DE TELLES MACHINES, LE PLUS SOUVENT PORTÉES, LE VENDEUVRE SE PRESENTE FAVORABLEMENT.

Bien qu'on souhaiterait avoir un tracteur un peu moins encombrant (pour sa puissance nominale) et pourvu d'un rayon de virage moins important, le BL 30 réunit, sans conteste, des avantages de premier ordre pour les travaux spéciaux :

Vitesses lentes, relevage hydraulique à pompe indépendante, prise de puissance hydraulique à distance et surtout : prises de force mécaniques ventrale et arrière, cette dernière A TROIS REGIMES DE ROTATION est très appréciable en travaux spéciaux d'autant plus que son embrayage est partiellement indépendant de celui de l'avancement.



Présenté comme force motrice de tous les instruments d'intérieur de ferme, le VENDEUVRE BL 30 est presque toujours livré avec sa poulie que l'on peut placer à droite ou à gauche de la prise de force arrière dont l'arbre assure l'entraînement.

Précisons que la présence et l'usage de la poulie n'entravent pas l'emploi de l'arbre cannelé de la transmission axiale de puissance. Par contre, la mise en place d'un attelage pour remorque semi-portée suppose le retrait temporaire de la poulie.

Lors d'utilisations à poste fixe avec presses, scie et broyeur à céréales, nous avons remarqué :

- Une mise en ligne des courroies quelque peu laborieuse ;
- Un freinage très efficace commandé à main ;
- Une bonne sensibilité du régulateur, des reprises « calmes » et aucun échauffement du moteur.

D'autre part, plusieurs points ne recueillent pas notre approbation ; en particulier le bruit plutôt insupportable et le manque de protection autour de la poulie. Par ailleurs, les vibrations ne sont pas excessives et, pour un « 2 cylindres », il nous paraît bien équilibré. Outre le relai par courroie plate, le VENDEUVRE est susceptible d'actionner par l'intermédiaire d'un flexible, branché sur sa prise de force, des petits appareils d'atelier (meules, perceuses) à condition de travailler bien entendu en atmosphère très aérée.

Durant nos essais au point fixe, au cours desquels nous avons constaté les qualités bien connues des VENDEUVRE équipés, par ailleurs, de nombreuses stations génératrices d'électricité (en Afrique en particulier), nous avons contrôlé une consommation peu élevée, de 1,3 à 2,5 litres à l'heure.

CET ENSEMBLE D'OBSERVATIONS EST EN FAVEUR DU BL 30 UTILISÉ COMME MOTEUR STATIONNAIRE. ALQUEL ON PEUT PROPREMENT LE BRUIT ENCORE ÉLEVÉ. MAIHEUREUSEMENT CARACTÉRISTIQUE, DU REFROIDISSEMENT PAR AIR.

