

Attestation d'expertise-type pour tracteur

1. Indications générales, poids et charge

Constructeur du châssis: Ford Motor Comp., Dagenham, Marque: F O R D S O M
Dénomination du type: Fordson-Major Essex G.B. Carburant: Pétrole
Poids à vide du tracteur (y compris carburant, eau, batteries, outils et roues de secours) Poids total 2100 kg Essieu avant 950 kg Essieu arrière 1150 kg
Faculté de charge du tracteur garantie par le constructeur kg kg kg
Nombre de places 1 (R.E.)

2. Châssis Nombre des essieux: 2 actionné: n/roues arr. Blocage du différentiel non

Le numéro du châssis se trouve: au bloc-moteur, à droite
Distance des essieux: 1955 mm Ecartement des roues: avant 1240 mm arrière 1420 mm
Diamètre de braquage extérieur: à gauche 8,2 m à droite 8,4 m Direction: au milieu
Nombre des vitesses avant: 3 Vitesse maximale en 1^{re}: 59 et 62 ^{grand} en prise-directe: 16 *)
Dimension des bandages: avant 6,00 x 19 arrière 11 x 35
Dispositif d'accouplement pour remorque (système): fourche Hauteur depuis le sol 300/22 mm
Espace minimal du véhicule du sol: 400 mm

3. Moteur

Le numéro du moteur se trouve: au bloc-moteur, à droite
Constructeur du moteur: Ford Motor Comp. Type: Major-Standard en 1420 coupages
Nombre de cylindres: 4 Alésage: 104,77 mm Course: 127,0 mm Temps: 4 interrale
Cylindrée: 4379 cm³ CV au frein: 34 CV impôts (coeff. 0,4): 22,303
Échappement: pot, échappe vers le haut *)

4. Freins (avant modification *)
1er frein: genre: à pied, mécanique, agissant sur: transmission des roues arr.
2e frein: genre: à pied, mécanique agissant sur: transmission
3e frein: genre: (pédale de débrayage à droite) *)
Dispositif pour freinage de la remorque: système:

5. Equipement électrique et avertisseur (avant modification)
Phares, marque: Ford Système anti-éblouissant: biluz sans cutler *)
Feux de position: 2, dans les flancs Eclairage des plaques de police: *)
Feu arrière: *) Stop: *)
Flèches: *) Système: *) Emplacement: *)
Clignoteurs: *) Système: *) Emplacement: *)
Appareil avertisseur: 1. électr.

6. Carrosserie (Cabine du conducteur)
Genre (forme): *) Constructeur: *)
Dimensions Intérieures du pont de charge: longueur: *) mm largeur: *) mm
Hauteur total du véhicule (non chargé): 2230 mm
Largeur totale du véhicule: 1550 mm Longueur totale du véhicule: 2240 mm
Porte à faux du dispositif d'accouplement à partir du milieu de l'essieu arrière: 850 mm
Nombre de portes: *)

Remarques: *) DIVERSES MODIFICATIONS DOIVENT ÊTRE APPORTÉES, VOIR
Feuille annexes.

Date et lieu de l'expertise: Genève, 14.4.47.
Reproduction interdite.

Le Secréariat.

COMMISSION
des Experts officiels cantonaux
d'automobiles de la Suisse

Feuille annexe à l'attestation d'expertise-type no. 152

pour le tracteur Fordson-Major.

REMARQUES :

1. Indications générales. La dénomination du type "Fordson-Major" manque de précision: huit exécutions différentes sont livrées sous cette dénomination. Quatre d'entre elles, différentes par les vitesses, concernent la Suisse.

Diverses modifications doivent être apportées, certaines exécutions ne répondent pas aux prescriptions pour tracteurs agricoles.

2. Chassis. Une tache verte à l'arrière de la boîte à vitesse indique que les deux petites vitesses sont de l'ordre de $6\frac{1}{4}$ et $9\frac{1}{2}$ km/heure à plein régime du moteur. Une tache rouge indique que ces deux petites vitesses sont plus lentes avec $5\frac{1}{4}$ et 8 km/h.

En outre la grande vitesse s'écartera avec deux rapports distincts

la transmission lente (calibrable au titre agricole) correspond à environ 16 km/heure. La transmission rapide (qui ne convient pas au titre de tracteur agricole) correspond à environ 27 km/heure.

L'essai pour contrôler ces deux exécutions de la façon sui-

vante: faire enlever les bougies, placer le levier sur la troisième vitesse, faire tourner le tour de manivelle. Le tracteur lent (agricole) n'avance pas plus de 100 cm, alors que le tracteur rapide dépassera 200 cm. Si les autres conditions sont satisfaites, ce tracteur rapide pourra être admis au titre de tracteur agricole.

Ces tracteurs sont livrés tantôt avec pneus de 9 x 36, de 10 x 36 ou de 11 x 36.

3. Moteur. La vitesse normale du moteur (selon le prospectus et selon la réalisation de la prise de mouvement) est de 1100 t/minute.

Le régulateur, selon le prospectus permet de régler la vitesse

jusqu'à 1450 t/min. Les tracteurs livrés tournent cependant à 1700-1900 t/min. Dans certains cas la vitesse est modifiée le ressort du régulateur pour réduire la vitesse en vue du contrôle, mais l'usage et la possibilité de se procurer de nouveaux ressorts comme pièces de rechange normales et

les tracteurs peuvent conduire à des vitesses trop élevées.

Pour ce motif nous vous recommandons de ne pas accepter le type courant plus de 200 cm d'avance pour le tour de manivelle comme tracteur agricole.

4. Freins. La disposition anormale des pédales (débrayage à droite, freins à gauche à 2 pédales) ne doit pas être acceptée. Il faut donc exiger la modification de cette disposition, ce qui ne présente aucune difficulté technique:

La pédale de débrayage doit être à gauche et une pédale de frein de route doit être à droite. Cette pédale entraîne à l'aide d'un palonnier les deux leviers de freins individuels. Ces deux peuvent être placés à l'extrême droite pour la roue droite et à l'extrême gauche pour la roue gauche.

5. Equipement électrique et avertisseur. Lorsque le tracteur est livré sans installation électrique, une cornette et une pastille rouge arrière doivent être ajoutées.

Lorsque l'installation électrique existe, il faut remplacer les ampoules des phares par des ampoules à cuiller (Philips ou Marchal p.ex.), ajouter un feu rouge arrière ou une pastille réfléchissante de grand diamètre ou une large bande de Scotchlite.

6. Divers. Modifier la position du levier de frein à main pour faciliter son maniement (suppression d'un cliquet).

Modifier la position du levier de changement de vitesses pour le rendre plus accessible.

Déplacer le levier de commande du régulateur (improprement: gas à main) de telle façon que le boucle soit à portée du conducteur soit au maximum à 15 cm du bord du volant.

L'échappement, à l'origine, se fait vers le haut par un pot d'échappement trop petit. Parfois le pot est enlevé et remplacé par un long tuyau conduisant les gaz vers l'arrière. Ces solutions ne doivent pas être admises: il faut remplacer le pot par un pot plus grand; il faut maintenir un pot d'échappement assez gros sur la longue conduite d'échappement.

JULIET 1947.

Le Secrétaire.