

TRACTEURS

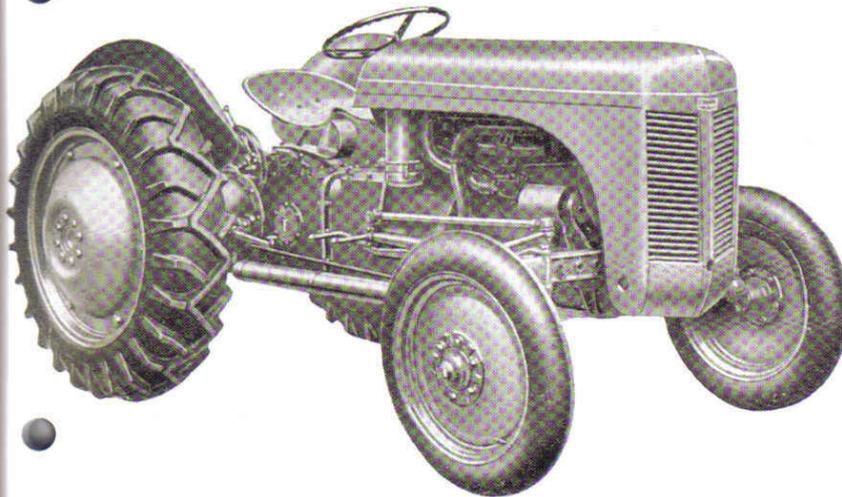
standard 4x2

Grande-Bretagne 1947/1956



# Les tracteurs Ferguson TE-20 et TE-A20

En 1947, Henry Ford II dénonce l'accord passé entre son grand-père et Harry Ferguson, prétextant que la simple poignée de main entre les deux hommes ne vaut rien et que Harry Ferguson profite allègrement de cette collaboration. Henri Ford II continue de produire des tracteurs équipés du système Ferguson.



© Archives C. Roulier

**H**arry Ferguson intente donc un procès au constructeur américain, après avoir préalablement préparé l'avenir de sa société, en s'associant avec le Britannique Standard, pour construire son tracteur.

Le conflit entre les deux hommes a débuté en 1945. Cette année-là, Harry Ferguson, présentant des lendemains peu glorieux, qui achemineraient sa firme vers une faillite certaine, décide de créer une nouvelle société, la Harry Ferguson Limited, basée en Grande-Bretagne. Il prospecte immédiatement au sein des entreprises du pays, afin de trouver un partenaire. C'est ainsi qu'il rencontre sir John Black, PDG de la Standard Motor Company, constructeur des automobiles Vanguard. Nous

▲ En 1947, Harry Ferguson lance, en association avec la Standard Motor Company, la construction du Ferguson TE-20.

Ressemblant aux Ford modèles 9 et 2N, le tracteur s'en démarque par de nombreuses différences techniques et, au premier coup d'œil, par une calandre aux barres horizontales.

sommes quelques mois après l'Armistice. En raison du manque de matières premières, sir Black, bien qu'intéressé, doit refuser.

Il en faut plus pour arrêter Harry Ferguson, qui rencontre le ministre des Finances du royaume, sir Stafford Cripps, et lui explique les « bienfaits » de son tracteur et de ses outils sur le monde agricole et le fait que ceux-ci seront source d'importantes exportations et donc de rentrées de devises, alors tant

## FICHE TECHNIQUE

### Tracteurs TE-A20

Longueur hors tout : 2,92 m

Largeur hors tout : 1,62 m

Hauteur : 1,32 m

Poids : 1 130 kg

Voies (variables) : avant (de 1,22 à 2,03 m) ; arrière (de 1,22 à 1,93 m)

Empattement : 1,77 m

Garde au sol : 33 cm sous pont,  
53 cm sous essieu

Motorisation : 4 cylindres essence  
Standard modèle 80, de 1 849 cm<sup>3</sup>  
développant 24 ch (de 1947 à  
1951), modèle 85 de 2 088 cm<sup>3</sup> (de  
1951 à 1956) développant 28,2 ch

Puissance à la barre : 17 ch

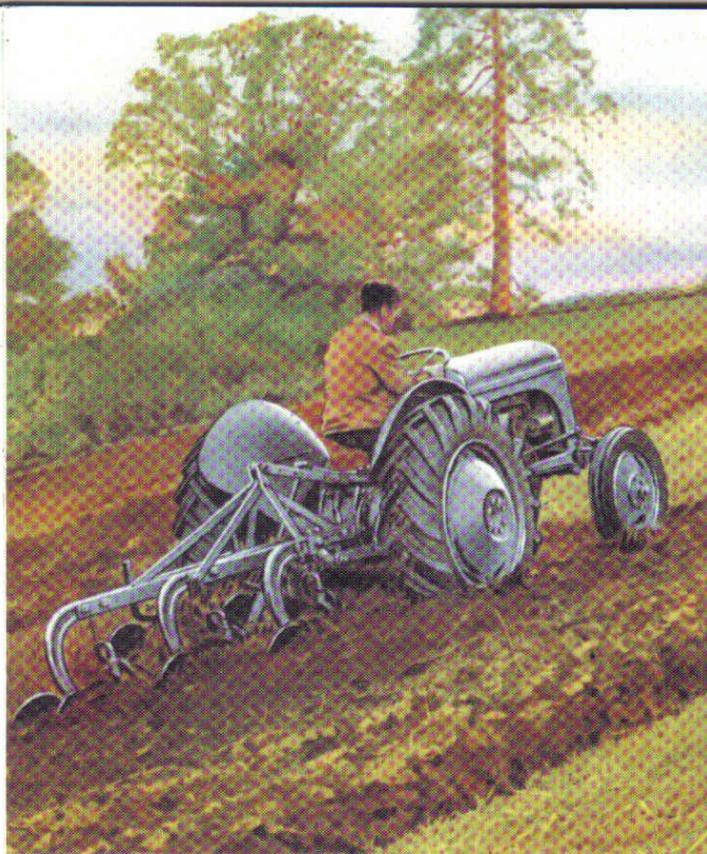
Refroidissement : par eau

Boîte de vitesse : 4 vitesses avant,  
1 arrière

Installation électrique : 6 volts  
(modèle 80)

Vitesse minimale-maximale :  
4-15,6 km/h





© Archives C. Rouffier

▲ La charrue Ferguson reste l'outil indissociable des « P'tits gris », au point d'apparaître également sur le célèbre logo « Ferguson Système ». Huit versions, non réversibles, sont disponibles au catalogue dès la fin des années 1940, dont ce modèle, trois corps, qui restera le plus imposant de la gamme.

recherchées par la Grande-Bretagne. Afin de réaliser ce projet, il lui propose également de réouvrir l'usine de Banner Lane, située à Coventry, permettant ainsi de créer des emplois dans cette région sinistrée. Convaincu, Lord Stafford Crips accepte ces doléances et fait octroyer les matières premières nécessaires à la construction des premiers tracteurs et de leurs outils.

#### Made in England

Alors que Ford lance son tracteur 8N, qui reprend les lignes et le concept des modèles 9 et 2N, Harry Ferguson et la Standard Motor Company lancent la construction en série du TE-20 (TE = Tractor England, 20 correspondant au nombre de chevaux vapeur), entièrement calqué, lui aussi, sur le Ford 9N, à quelques détails près, qui permettent de les différencier. Contrairement aux Ford, le capot du TE-20 présente des lignes plutôt épurées et sa calandre est constituée de barres horizontales et non verticales. Le capot bascule vers l'avant, permettant ainsi une meilleure accessibilité au moteur et à ses organes externes (repositionnés pour certains) en vue de faciliter leur entretien et leur réglage. La

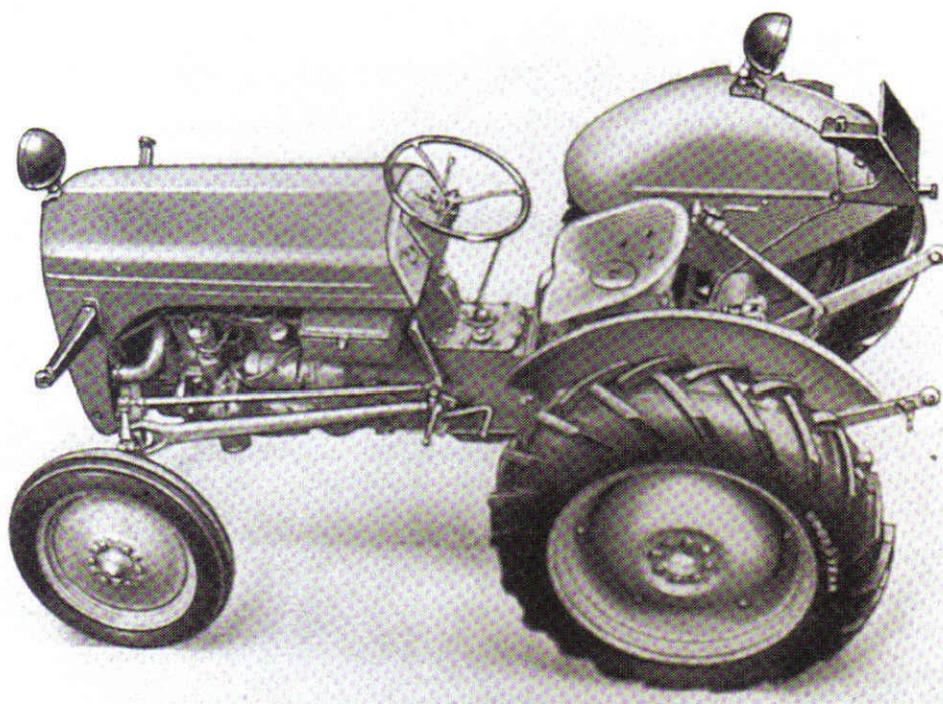
boîte de vitesses est un pur produit de Coventry. Le système d'embrayage est de marque Borg & Beck et les freins sont fournis par Gerling. Le système hydraulique de relevage est composé d'une pompe à quatre pistons, directement entraînée par la prise de force. Prévu pour recevoir un moteur Standard, le TE-20 est d'abord équipé d'un 4-cylindres essence à soupapes en tête American Continental Z-120 de 23,9 ch, car le bloc prévu par la firme anglaise n'est pas encore prêt. D'apparence similaire au moteur Z-120, le 4-cylindres Standard de 1 966 cm<sup>3</sup> apparaît seulement sur le TE-20 fin 1947. Toutefois, quelques moteurs Continental sont encore installés sur le TE-20, au début de l'année 1948. Après cette période, seuls les exemplaires assemblés aux États-Unis, portant la référence TO-20 (TO = Tractor Overseas), dans l'usine Ferguson de Detroit, en sont équipés jusqu'en juillet 1950.

#### L'avènement du TE-A20

Harry Ferguson est bien décidé à concurrencer Ford sur son propre terrain. Les « P'tits gris » (en anglais « Little Grey »), ainsi nommés à cause de la couleur grise arborée par les tracteurs Ferguson depuis le Type A, envahissent les États-Unis et se multiplient en Europe. Ils sont très appréciés tant par les petits agriculteurs que sur de grosses exploitations, où ils brillent par leur versatilité, leur maniabilité, leur aisance de conduite et leur robustesse. À peine un an après le lancement du tracteur, Ferguson et Standard présentent sans plus tarder, fin 1947, un nouveau modèle. Évolution directe du TE-20, le TE-A20 se démarque surtout par l'adoption du nouveau moteur 80 (80 = alésage en mm), un 4-cylindres Standard de 1 849 cm<sup>3</sup>, plus fiable et robuste et développant 24 ch.

#### LA DÉMONSTRATION AVANT TOUT

Harry Ferguson estimait qu'une bonne démonstration valait mieux que des propos stériles. C'est dans les champs des clients potentiels que devait être prouver la supériorité de son tracteur. Homme de terrain, Harry prenait souvent le volant des modèles pour en faire leur démonstration. Ses collaborateurs, comme lui-même, avaient également en permanence, dans le coffre de leur voiture, une maquette animée du tracteur avec sa charrue, leur permettant ainsi d'en faire la démonstration sur la table de la cuisine de l'agriculteur intéressé.



© Archives C. Rouffier

Plus puissant que le TE-20, le Ferguson TE-A20 devient le tracteur de référence et fait les beaux jours de milliers d'exploitations agricoles dans le monde entier. Le moteur 80 est installé sur ce nouveau tracteur jusqu'en 1951. Cette année-là, alors que Harry Ferguson gagne son procès contre Ford, la Standard Motor Company équipe le petit tracteur de son nouveau bloc 85 (85 mm d'alésage) de 2 088 cm<sup>3</sup> développant désormais 28,2 ch. À cette époque, cela fait déjà près d'un an que la construction du TE-20 a cessé, ce dernier ayant été définitivement remplacé sur chaîne par le modèle TE-D20, dont le moteur a été modifié pour fonctionner à l'huile lourde (il développe alors 26 ch), et le TE-H20, toujours équipé du 4-cylindres Standard mais fonctionnant au pétrole.

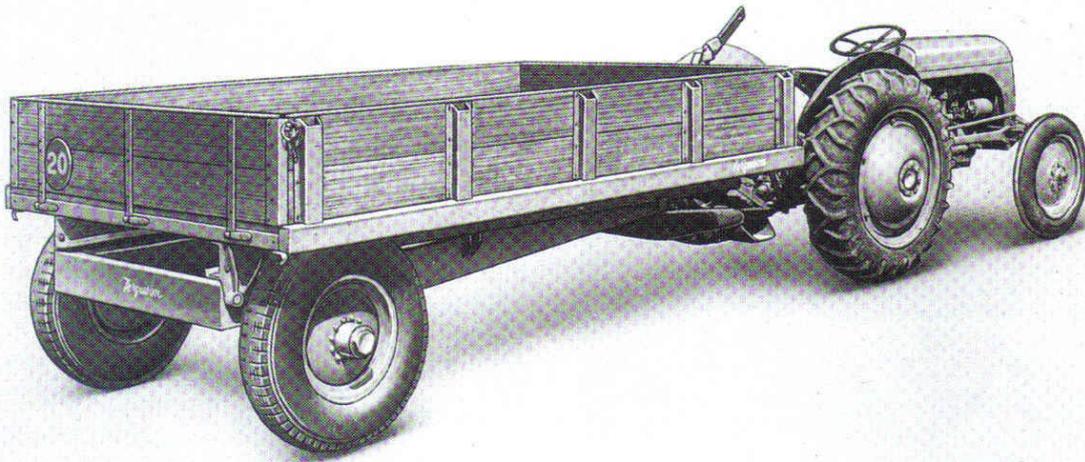
Le TE-A20, également surnommé Ferguson « zéro octane » ou « Lamp oil » (« huile de lampe » en raison de son fonctionnement au pétrole lampant), a principalement été développé pour l'exportation, outre-Manche. Là, l'essence fait encore défaut dans le monde agricole, en raison de son prix élevé et du fait qu'elle soit considérée par certains agriculteurs comme le moyen le moins économique. D'apparence similaire au TE-20, le TE-H20 se caractérise surtout par un élargissement de la

▲ Les tracteurs Ferguson étant livrés sans éclairage, la société Lucas propose, dans les années 1950, un kit destiné à mettre le tracteur en réglementation avec le code de la route. Il est composé de deux phares (un avant, monté au sommet du capot, un arrière, utilisé en tant que phare de travail), d'une paire de clignotants, et d'un support de plaque d'immatriculation et son éclairage.

tête de cylindre, permettant une compression plus lente, ainsi que par le renforcement de ses pistons. Au niveau des chambres de combus-

#### OUTILS : LA GAMME VERSATILE

Les tracteurs Ferguson bénéficient d'une large et importante gamme de matériels et d'outils, qui ne cesse d'être développée de 1947 à 1956. Elle compte plus de 150 outils, parmi lesquels, et hormis les différents types de charrues, cultivateurs ou herses, on trouve des déchaumeuses, des bineuses, des faucheuses, ainsi qu'une série de remorques (plateaux, bennes basculantes, fourragères) et une gamme de matériels à poste fixe (scies circulaires, compresseurs, pompes...). On recense également des planteuses et une arracheuse de pommes de terre, des presses, des pulvérisateurs, des semoirs, des chargeurs frontaux, un épandeur à fumier, et même une moissonneuse-batteuse. Rien n'est oublié pour permettre au Ferguson d'être le tracteur le plus versatile au monde.



© Archives C. Reuter

▲ Harry Ferguson et son équipe ne se limitent pas seulement à la réalisation d'outils portés. Afin d'étoffer leur importante gamme de matériels, ils conçoivent aussi une série de remorques, dont ce modèle, plateau-ridelles 3 Ton, capable d'être transformé en fourragère et qui rencontrera un vif succès.

tion, le circuit de refroidissement du bloc du TE-H20 a d'ailleurs été modifié. En revanche, le bloc a perdu en puissance, puisqu'il ne développe plus que 22,9 ch.

### Le passage au Diesel

Alors que les premiers TE-A20 de deuxième génération commencent à sortir de l'usine de Coventry, en 1951, le Ferguson est également proposé en version Diesel. Baptisé TE-F20, le tracteur reçoit cette fois un moteur Freeman Sanders, de 2 092 cm<sup>3</sup> et 25 ch, à injection indirecte, développé avec le concours de la Standard Motor Company. À cette même période, le système électrique 6 volts des tracteurs est remplacé par un équipement 12 volts, ce qui permet un meilleur démarrage. Le TE-F20 devient le premier tracteur Diesel britannique à être construit en grande série et il reste le modèle le plus apprécié après le TE-A20, avec lequel il compose la majorité de la production.

À cette époque, la société Ferguson, qui, depuis le mois d'août 1953, a fusionné avec Massey-Harris, propose 16 versions du célèbre « P'tit gris » (hormis les modèles construits aux États-Unis). En plus des quatre modèles standards, on compte aussi des versions étroites, viticoles et industrielles. Elles sont toutes disponibles avec les quatre types de motorisation préalablement cités.

### De la vigne à l'usine

Harry Ferguson désirait qu'un maximum d'exploitations agricoles bénéficient de ses tracteurs et de son système, ainsi que de sa large gamme d'outils : il a donc développé sur les mêmes bases des tracteurs destinés à des

emplois très spécifiques. Le premier modèle « spécial » est le TE-B20 (moteur Continental), à voies étroites, apparu en 1948 et qui donnera naissance, au fil du temps, à quatre autres versions. En avril 1951 sort le premier Ferguson industriel (destiné aux Ponts et Chaussées, aux entreprises de travaux publics...), sous l'appellation TE-P20. En 1952, les trois modèles Vigneron – TE-K20 (essence), TE-L20 (huile lourde) et TE-M20 (pétrole) – viennent renforcer la gamme qui est proposée jusqu'en octobre 1956, date à laquelle l'abondante série TE-20 cède sa place au nouveau FE-35. Lorsque les derniers TE-A20 et TE-F20 sortent de l'usine de Coventry, le chiffre de production pour la totalité des modèles produits depuis 1947 s'élève à 517 651 exemplaires. À cela s'ajoutent 60 000 TO-20, construits aux États-Unis, de 1948 à 1951, et près de 15 400 exemplaires (comprenant deux versions standards essence et Diesel, deux modèles « Étroit », deux modèles « Vigneron ») assemblés en France, de 1953 à 1956, dans les usines

### GOUPILLE UNIVERSELLE

Harry Ferguson est aussi à l'origine de la goupille à ressort, permettant en quelques secondes et sans outils le blocage direct des bras du matériel sur les quadrilatères de fixation des barres d'attelage. Cette invention est aujourd'hui commune à tous les tracteurs du monde et s'est étendue depuis les années 1950, tant au domaine des engins de travaux publics ou militaires qu'à celui de l'automobile, des poids lourds ou de l'aviation.