



Société-Francaise-Vierzon (SFV)



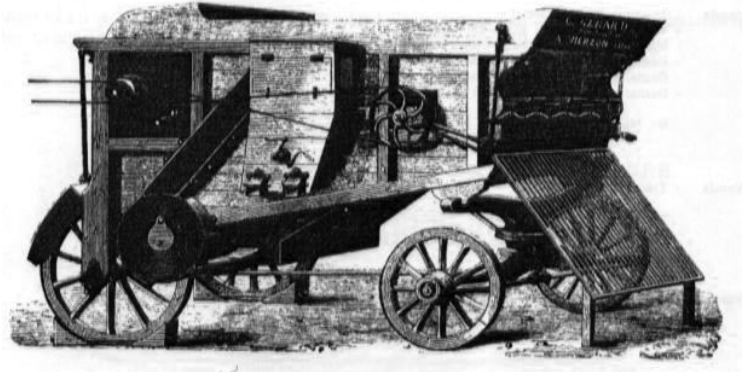
De Historie van Vierzon



De fabrieken in het Franse plaatsje Vierzon waar Célestin Gerard in 1947 begon

Om bij het begin te beginnen met de geschiedenis van Vierzon moeten we terug gaan naar omstreeks 1847. Célestin Gerard geboren in 1921 opent een werkplaats in het Franse plaatsje Vierzon. Célestin is eigenlijk timmerman van beroep maar heeft een enorme passie voor mechanica.

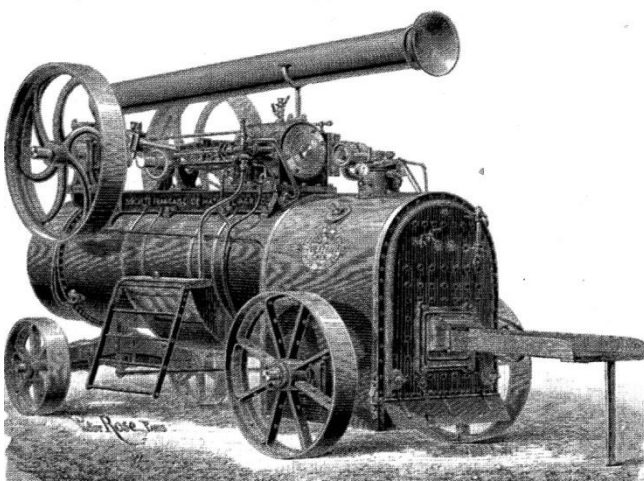
In zijn werkplaats begint hij met het maken van gereedschap en machines voor de boeren. Omdat hij thuis als hobby eens een dorskast voor zijn vader heeft gebouwd lag het voor de hand dat hij hier in Vierzon ook dorskasten ging bouwen. De eerste exemplaren zijn voorzien van vaste poten. Al vrij snel volgen er meer opdrachten. Dit brengt hem op het idee om deze dorskasten te voorzien van wielen om ze zo van de ene boerderij naar de andere te trekken. Zo ontstaan de eerste loondorsers.



Al snel volgen er verrijdbare dorskasten. Hier een dorskast gebouwd door Célestin Gerard uit 1866

In 1861 neemt Célestin Gerard het besluit om locomobielen te bouwen.

Dit wordt evenals de dorskasten een groot succes want in 1878 zijn er al 1600 locomobielen en 2600 dorskasten geproduceerd.



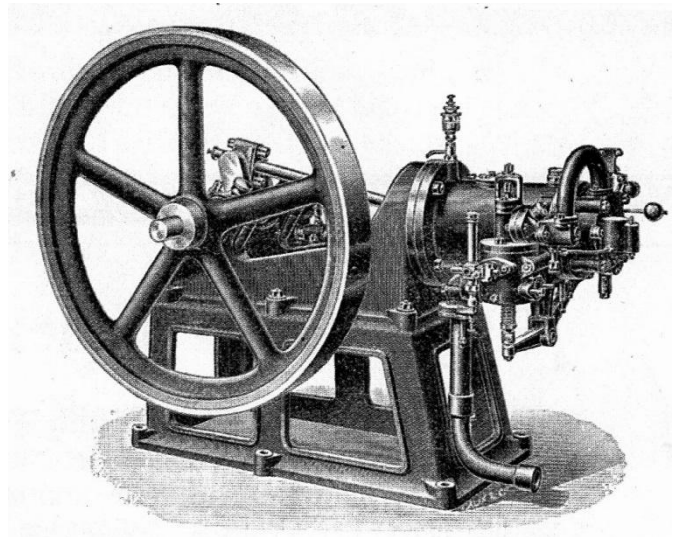
Een Stoomlocomobiel gebouwd door SMFAI in 1899

Omdat Gerard Celestin geen opvolger heeft besluit hij leiding over te dragen aan een groep mensen onder leiding van Lucien Arbel die geïnteresseerd zijn in zijn onderneming .



Hieruit wordt een raad van bestuur gevormd waarin ook Célestin Gerard zitting heeft en zo ontstaat op 28 Maart 1879 de Société Française de Matériel Agricole et Industriel Vierzon (SFMAI) met een aandelenkapitaal van 2500.000 F.Fr. In 1882 trekt Céstin Gerard zich terug en sterft in 1885 op 64 jarige leeftijd.

Vanaf 1894 begint SFMAI ook met het vervaardigen van stationaire motoren. Voor de agrarische sector is er één leverbaar met een benzinemotor van 8 pk en voor de industrie ééntje van 4 pk.



Voordat Vierzon, hetzij aarzelend, begon met de bouw van maaidorsers zijn er verschillende dorskasten gebouwd



1903-1948

erzon in beeld en komt er als logo SFV op de machines te staan. Tot 1930 blijft SFV actief in het bouwen van stoommachines zoals locomobielen en locomotieven met vermogens van 5 tot 35 pk. Ook de bouw van dorskasten ligt niet stil en er worden ook maai-machines gebouwd.

In 1930 komt de SFV zoals zo veel bedrijven in die tijd in financiële moeilijkheden en met de komst van de tractor is de glorie tijd voor stoommachines een eind op zijn retour.

Vanaf 1931 onder leiding van de heer Pierre Chevalier toenmalig directeur van de SFMAI wordt de beslissing genomen om een onderzoek te starten naar de ontwikkeling van olie tractoren.

De keuze valt op een 1 cilinder 2-tact semi diesel met een lagedrukmotor waarvan in 1933 een prototype wordt gebouwd .



SFV H-1 met een spitse neus (Kathedraal)

Daarna volgt er een serie grotendeels gekopieerd van de Duitse Lanz tractoren. De Société kocht twee lanz-Bulldog tractoren en deze werden gewoon nagebouwd zonder dat men ooit  en cent aan octrooi heeft betaald. De eerste trekker die in serie wordt gebouwd is de H-1. Deze heeft een cilinder inhoud van maar liefs 10.320 cc. met een vermogen van 22-38 pk bij een toerental van 630 omw/min. In het totaal worden er ongeveer 1430 stuks daarvan in



De 2^e serie van de H-1 had een ronde neus

Vierzon geproduceerd tussen 1934 en 1941. De eerste 210 van dit type hadden een spitse neus en worden ook wel de Kathedraal genoemd. Daarna zijn ze uitgevoerd met een ronde neus. Voor het gemak ook wel ronde neus genoemd. De eerste typen hebben 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Vanaf 1937 is er een optie op 6 versnellingen. De H-1 op ijzer kost destijds 61.900 F.Fr en op luchtbanden 64800 F.Fr. Ze waren ook verkrijgbaar met verlichting en een startmotor maar daarvoor kwam er nog eens 4600 F.Fr bij.

Het volgende type de H-2 dat een jaar later uitkwam dan de H-1 heeft een cilinder inhoud van 5350 cc en een vermogen van 15 tot 25 pk (trekhaak-Poelie) werd gebouwd omdat er ook vraag was naar wat lichtere goedkopere tractoren.



Ook van het type SFV H-2 werden er met spitse neuzen gebouwd.

Ook deze werden gebouwd in Vierzon. Er zijn er in de periode van 1935 tot 1941 zo'n 929 gebouwd. De allereerste zijn met een spitse neuzen al vrij snel in dat zelfde jaar nog worden ze met een ronde neus worden geleverd. De Kathedraal om ze zomaar voor het gemak te noemen zijn allen grijs van kleur en rode wielen. En je zult wel begrijpen zeer zeldzaam. Van de ronde neuzen zijn alleen de laatsten groen en voor de rest overwegend grijs met rode velgen. Of het moet zijn dat ze later zijn over gespoten door de plaatselijke dealer.



Societe Francaise Vierzon (SFV) H-2

Het type H-0 werd gebouwd tussen 1936 en 1941. Deze heeft een cilinderinhoud van 12.760 cc en een vermogen van 45-50 pk. Van dit type zijn er slecht 72 stuks gebouwd en mogen dan ook wel als zeer zeldzaam worden beschouwd.



Société Française FVierzon H-0

Vanaf 1940 worden de typen H-1 en H-2 vervangen door de typen HV-1 en HV-2. De belangrijkste reden voor deze wijziging is het starten op benzine en de 5 versnellingsbak. Vandaar dat de V in de type-codering is opgenomen. Want het Romeinse cijfer voor 5 is immers een V. Voor de rest zit er niet veel verschil tussen de H en de HV modellen. Van de HV-1 zijn er 710 gebouwd tussen 1940 en 1946 in Vierzon en behoud zijn grijze kleur.



Hoewel de HV-1 (links) en de HV-2 (rechts) bijna exact hetzelfde zijn als de H-1 en de H-2 zijn ze duidelijk te herkennen omdat ze maar 1 plaat hebben rechts onder het luchtfilter. De H-1 heeft er 3 en de H-2 heeft er 2. Verder is de HV-2 ten opzichte van de HV-1 weer te herkennen aan het deksel bovenop in plaats van het luchtfilter.

Van de HV-2 eveneens gebouwd in Vierzon tussen 1940 en 1950 is de eerste serie grijs van kleur en vanaf 1947 zijn ze wagen groen. Van de eerste serie, de grijze kleur, zijn er ongeveer 200 stuks gebouwd en van de tweede serie, de groene kleur ongeveer 1600. Tijdens de tweede wereld oorlog gaat het zo slecht met SFV dat er in 1944 maar 9 tractoren werden gebouwd , echter in 1945 waren dar er alweer 146 stuks.



1948-1958



Vierzon FV-1 van voor 1948. Let op het logo

Vanaf 1946 wordt de HV-1 vervangen door de FV-1. De FV-1 (10.320 cc) heeft een vermogen van 38-44 pk

is de voorloper van een geheel nieuw programma en heeft een geheel andere styling. Deze is ook groen van kleur en waarvan er 210 stuks worden gebouwd in Vierzon tussen 1946 en 1947. Vanaf 1947 tot 1950 worden ze geproduceerd in Roanne (5094 stuks). Deze worden voorzien van het nieuwe logo dat de verdedigingsmuren van de stad Vierzon moet voorstellen.



HV-1.

Vierzon 401

Het type 401 dat in 1950 op de markt komt is technisch niet veel anders dan zijn voorgangers de FV-1 en de HV-1. Het vermogen is wat naar boven bijgesteld n.l 45 pk. Uiterlijk is 401 ongeveer gelijk aan de

Eén van de verschillen is de bakelieten drieweg brandstofkraan met de volgende standen dicht, diesel, benzine. Opvallend is ook de helder groene kleur waarin de tractor is gespoten. Alle tractoren die hierna volgen krijgen dezelfde kleur. Het zijn allen 1 cilinders en semi diesels en starten op benzine.



Société Francaise Vierzon 302

De 302 met een cilinder inhoud van 5320 cc is met 32 pk de meest verkochte en beroemdste trekker van de SFV. Het is de vervanger van de HV-2. Zijn cilinderinhoud van 5320 cc en wendbaarheid maakt hem geliefd onder de Franse boeren.

Ook voor de wijnboeren is zo'n 302 interessant want hij is ook als smalspoor leverbaar en met enige aanpassingen ook voor andere werkzaamheden. Hij wordt gebouwd in Vierzon maar de eerste modellen ook in Creusot. Tijdens de gehele productie periode vanaf 1950 tot 1957 zijn er verschillende veranderingen toegepast.

Om aan de vraag van loonwerkers te voldoen om meer vermogen dan de 401 werd in 1951 de 551 aan de serie toegevoegd. De 401 bleek namelijk niet over genoeg vermogen te beschikken om een maaidorser met een maaibek van 2,10 m eveneens van Vierzon te trekken.

De 551 (12.760 cc) heeft een vermogen van 60 pk en heeft net als alle andere Termo-Siphon koeling. Hij wordt gebouwd in Luneville. Naar schatting zijn er ongeveer tussen 1951 en 1957 800 tot 1000 stuks van geproduceerd.



Vierzon 551

In 1952 wordt de 401 alweer vervangen door de 402 . Van de 401 zijn er ongeveer 2000 stuks gebouwd in Bagnères-de-Bigorre. Over de 402, gebouwd in de zelfde fabriek, als de 401 tussen 1952 en 1957, is weinig nieuws meer te

vertellen. De verschillen tussen de 402 en de 401 zijn zo klein dat ze nauwelijks het vernoemen waard zijn. Alleen was de 402 al niet meer van die tijd toen hij op markt kwam.



Vierzon 402

Om aan de vraag van de kleine boeren te voldoen wordt aan de onderkant van de markt werd in 1953 vanuit Vierzon de 201 aan de serie toevoegt. De 201 (3200cc) wordt ook wel door de Fransen "la-Populaire genoemd

De eerste die verschijnen zijn 18 pk, vanaf 1953 tot 1958 worden ze 22 pk en de laatste zijn zelfs 27 pk. Al vanaf de fabriek worden ze geleverd met een hydraulische hefinrichting en een elektrische starter.



Vierzon 201

De 201 was er in drie uitvoeringen n.l. De 201N is de normale uitvoering. Vervolgens had je 201E dat was een smalspooruitvoering, speciaal ontworpen voor de wijnboeren en tenslotte was er de 201L met een extra grote spoorbreedte.



Vierzon 201 E



Ja hoe noem je zoiets Vierzon 201 Dual?



CGM 141

De CGM 141 (765 cc) met een vermogen van 12-14 pk, is een wat vreemde eend in de bijt, wordt in 1955 werd geproduceerd. Deze tractor wordt gefabriceerd door de Compagnie-Générale de Mecanique in Soissons en is voorzien van een 2-cilinder A.Stihl lucht-

gekoelde dieselmotor Het is zeker geen Vierzon maar wordt wel door Vierzon verkocht om aan de vraag naar een kleine tractor voor kleine ondernemers te voldoen.



Vanaf 1958

Vanaf 1958 introduceert men de Super 202 met een nieuwe beplating die niet langer uit plaatijzer bestaat maar van polyester is gemaakt. Verder is de Super 202 bijna gelijk aan de 201 maar er zijn wel een aantal verbeteringen doorgevoerd zo is het dashboard voorzien van een toerenteller voor motor en aftakas en er is een temperatuurmeter. Het vermogen is hetzelfde als de laatste 201 uitvoering n.l 27 pk.



De Vierzon Super 202 kan ook geleverd als smalspoor



Vierzon Super 202

De 552 is de grootste 1 cilinder gloeikop die er ooit is gebouwd Het raspaardje van de Société wordt ook wel de "L'ultieme Vierzon genoemd. Alleen jammer dat hij 10 jaar te laat op de markt kwam. De



Vierzon 552

552 heeft hetzelfde cilinder inhoud dan de 551 maar nu met een vermogen van 65 pk . De tractor heeft een neusbeplating van polyester en een echte 552 is te herkennen aan de visgraad in het voorfront. De 552 is slechts een goed jaar in productie en werd gebouwd tussen 1957 en

1958 in Luneville. In totaal zijn er maar 83 van geproduceerd. Daarvan zijn er 27 naar Egypte gegaan en de rest was voor de eigen markt De exemplaren die naar Egypte zijn gegaan hadden geen neusbeplating van polyester maar gewoon plaatstaal.

Kwalitatief is de Vierzon goed maar voor de meeste boeren te duur en het zijn toch verouderde modellen die op de markt worden gebracht. Zeker in een tijd waarin voldiesels, hefinrichting en handigheid al vanzelfsprekend was. Voor wie daarin niet voldoet waren er maar twee mogelijkheden stoppen voor je ten ondergaat of fuseren. In 1957 verwierf het Amerikaanse Case concern een meerderheidsbelang in de Société Francaise Vierzon onderneming om hiermee hun invloed op de trekkermarkt in Europa uit te breiden. Tevens werd het tijd om naar een modernere trekker om te zien dan dat men dusver had gebouwd.



Vierzon 203 S met een Peugeot benzine motor



Vierzon 203 D met een Normag dieselmotor

Zo wordt met het type 203 die in 1958 het levenslicht zag de semi diesel vervangen door een verticale 4-cilinder benzine Peugeot motor met een vermogen van 18 pk. Aangeduid als 203S



Vierzon 203 DV (smalspooruitvoering)

Van dit type was ook de 203 D leverbaar, hierin lag een Normag 1-cilinder 2-tact motor van eveneens 18 pk . Deze heeft echter geen spat-smering wat heel normaal is bij 2-tact motoren maar druksmering. Als derde is ook de 203 DV leverbaar vrijwel het zelfde als de 203D maar dan in een smalspooruitvoering. Deze is speciaal ontworpen voor de wijnteelt. In dat zelfde jaar ging men over tot het maken van speciale 2-cilinder gloeikop motoren.

De 303 (3846cc) met een vermogen van rond de 30 pk wordt ook in Vierzon geproduceerd vanaf 1958 tot 1959. Deze was ook weer in twee uitvoeringen leverbaar De 303 en de 303V speciaal voor de wijnboeren.

In 1959 wordt de productie alweer gestaakt vanwege mechanische problemen. Door de slechte smering braken de krukassen te vroegtijdig af en ook de cilinderwanden waren te snel versleten.



Vierzon 303



Vierzon 303 V = Vigneron



Bij de 403 (6160cc) met een vermogen van 40 pk die gelijktijdig op de markt kwam was het niet veel beter gesteld. In 1959 wordt deze vervangen door de 403 D. Deze had een aangepaste motor om alle gebreken

op

Vierzon 403 voor de fabriek in Vierzon

te lossen.

Vanaf 1959 komt de Super 204 op de markt uiterlijk en technisch bijna gelijk aan de Super 202. Dit is tevens de laatste echte SFV die er in Vierzon wordt afgeleverd.



In 1960 wordt de eerste afgeleverd onder de naam Case. Vanaf 1960 verdwijnt de naam Vierzon en de liggende 2-cilindermotoren van het toneel en gaan verder als SFC (Société Francaise Case.)

De Super 204 en de 403 worden vanaf 1960 nog wel gemaakt maar dan onder de merknaam Case maar nog wel in de geel-groene kleur. De laatste) werden nog in de oranje-beige kleur gespoten en in 1964 was het gedaan met de geschiedenis van De Société Francaise Vierzon.



De laatste Vierzon's werden in de Oranje/Beige kleuren van Case gespoten . Het betreft de typen Super 204 en 403

In ons land zijn er destijds weinig of geen Vierzon 's ingevoerd. Het zou kunnen dat er in Zeeuws Vlaanderen enkelen zijn hebben gelopen maar die zijn dan aangekocht bij de Belgische importeur Victor Buyck.



Van Vierzon naar Case van Case naar Case-New-Holland (CNH)

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke overname is niet toegestaan

Auteur: Arjaen



*Folders
Oldtimers
Miniatuur*

*Adric Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse*

*E-mail
moldejonge@zcclandact.nl*

Tel 0113-649525



Tracteur Type **551**

SEMI-DIESEL 60 ch



Un Tracteur simple !... Economique

WERKHUIZEN
VICTOR BUYCK
IJZERCONSTRUCTIES
Steenwég op Gent, 98
EEKLO