



Les autofaucheuses

Kiva

Avec l'arrivée du moteur à explosion, mécaniciens et fabricants de matériels agricoles décident d'adapter ces mécaniques aux faucheuses à traction animale, soulageant ainsi le travail des bêtes. L'idée fait son chemin et, très vite, quelques-uns d'entre eux rendent totalement automoteurs ces matériels. C'est ainsi que naissent les autofaucheuses.

FICHE TECHNIQUE

Kiva modèle 1954

Longueur : 2,20 m

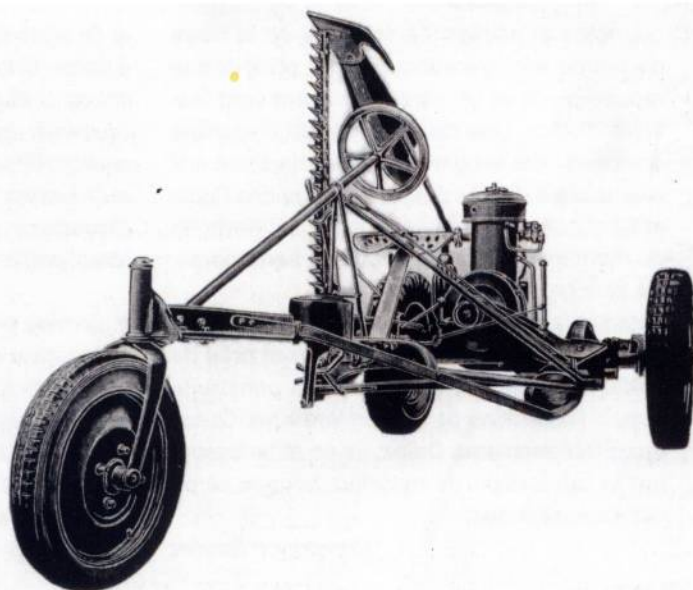
Largeur : 1,90 m

Hauteur (barre de coupe
comprise) : 1,30 m

Longueur barre de coupe : 1,10 m

Motorisation : monocylindre
essence Chaise, développant 6 ch
à 1 750 tr/min

Vitesse maximale : 10 km/h



A - © Archives C. Descombes

Les premières autofaucheuses sont en fait des faucheuses standard, dont on a gardé une partie du bâti, la coupe et son système d'entraînement ainsi que les roues arrière, auxquelles on a ajouté un train avant directeur et un moteur. Le premier engin réalisé en série est présenté en 1915 par la marque suisse Aebi. Ce précurseur est suivi dans sa démarche, dès les années 1920, par les constructeurs allemands Kramer (en 1925) et Fendt (en 1929), et concurrencé, dès 1926, par la marque Rapid, inventrice de la motofaucheuse.

Sur la base d'une faucheuse Deering

Il faut attendre le début des années 1930 pour que le système de l'autofaucheuse arrive en France, grâce à Henri Daloz. Ce dernier, qui alors tient un atelier de réparation de maté-

▲ *Après la Seconde Guerre mondiale, la société française Daloz relance la fabrication de son autofaucheuse Kiva. Cette dernière bénéficie désormais d'un bâti entièrement métallique et est équipée d'un moteur Chaise de 6 ch.*

riel de fauchage et de fenaison à Essia, dans le Jura, adapte déjà pour sa clientèle des moteurs auxiliaires sur des faucheuses à traction animale. Partant d'un modèle Deering, il en modifie légèrement et en consolide la flèche d'attelage, afin de la transformer en bâti, ce qui lui permet ainsi d'adapter une roue directrice à son extrémité, en lieu et place de son crochet d'attelage. L'arrière de la faucheuse est également modifié pour recevoir un moteur essence Staub de 500 cm³ développant 6 ch, en prise directe avec la roue arrière droite. L'engin, monovitesse, est rapidement équipé d'une boîte à trois rapports de travail. La barre de coupe mesure, quant à elle, 1,10 m.

« Kiva »... bien

Les premiers exemplaires, encore équipés de roues fer à l'arrière (propres à toutes les

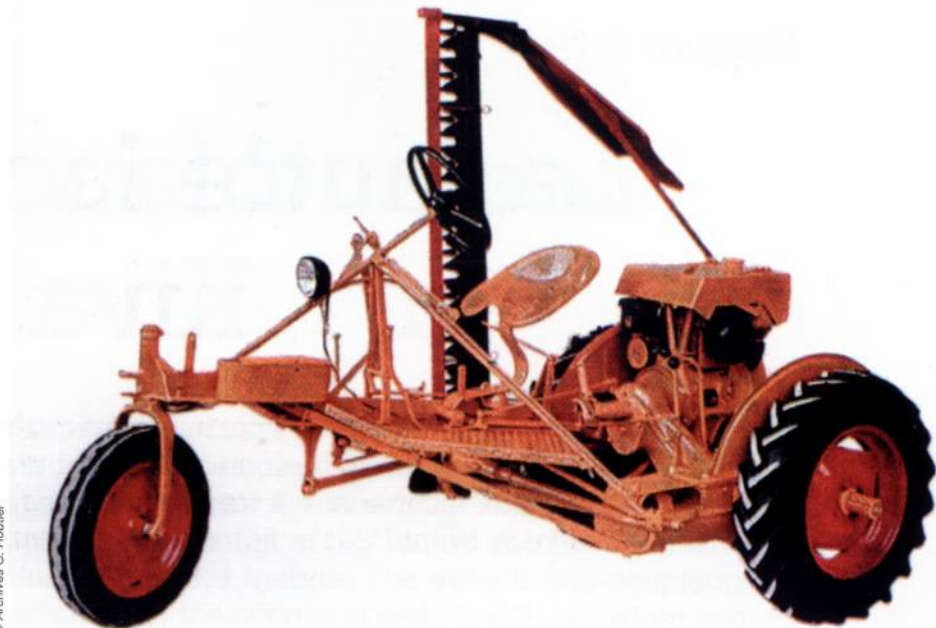
faucheuses), sont commercialisés à partir de 1934 sous le nom de Kiva. Henri Daloz baptise ainsi sa machine, en pensant à sa légèreté et à sa simplicité de fonctionnement, qui lui permettent de grimper et de faucher sur les terrains et dans les conditions les plus difficiles. Bref, et comme disent les intéressés à l'époque, « c'est l'engin Qui va bien ! », d'où la contraction de la phrase et sa modification en « Kiva ».

Ce nom devient rapidement une marque à part entière. Les autofaucheuses évoluent progressivement jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Le bâti est de plus en plus constitué d'éléments métalliques. Et, bientôt, l'engin est équipé de pneumatiques, d'un crochet d'attelage arrière, lui permettant de tracter une petite remorque ou un brabant, ainsi que d'une poulie, laquelle entraîne des matériels en poste fixe.

Bernard ou VM

Après la Seconde Guerre mondiale, les Établissements Daloz reprennent la fabrication de la Kiva. La nouvelle autofaucheuse, réalisée sur un châssis entièrement métallique, est désormais construite dans les nouveaux locaux de l'entreprise, situés près de Lons-le-Saulnier. Ces engins sont entraînés par un moteur Chaise de 6 ch. La marche arrière est toujours assurée grâce à un système d'inverseur.

Ce modèle est remplacé, dès 1954, par une version plus stable, après le raccourcissement du bâti, mais aussi plus puissante, avec l'adoption d'un moteur Chaise de 8 ch. À partir de 1958, ce dernier cède sa place à des blocs essence Bernard WW12 et WW12 bis développant 8 et 10 ch. L'arrivée sur le marché de la Kiva D-4 marque également l'adoption de moteurs Diesel italiens VM de 10 puis 12 ch. En option dans les années 1950, l'éclairage est installé en série durant les années 1960. Ce dernier consiste en un simple phare, placé au niveau ou à la base de la colonne de direction. Dernière version réalisée par Daloz, le modèle D-4 est équipé d'une boîte à quatre rapports avant et d'un variateur de vitesses par



B - © Archives C. Routier

courroies et poulies. Le relevage de la barre de coupe est hydraulique ; une plate-forme repose-pieds et un carénage avant sont installés d'office. Une cabine est aussi disponible en option : elle est principalement destinée aux exemplaires utilisés par les services des Ponts et Chaussées, qui restent, avec les élevages de montagne et les exploitations herbagères, les plus gros clients de la marque.

Lorsque la fabrication de ces engins s'achève en 1974, 4 412 modèles essence et près de 3 000 exemplaires diesel ont été construits depuis l'apparition de la première Kiva. Quant aux Établissements Daloz, ils se recentrent sur la fabrication de motofaucheuses et de débroussailluses.

Christophe Routier

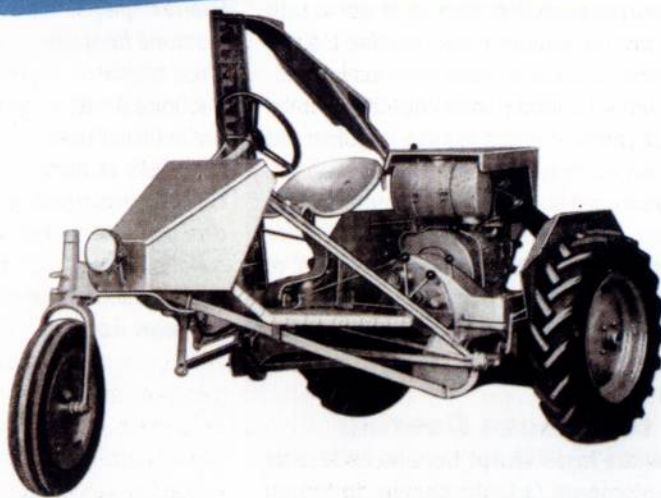
▲ De nombreuses Kiva à moteur Bernard, puis dotées de diesel VM, équiperont des municipalités ou les Ponts et Chaussées. Pour la circonstance, ces dernières seront peintes en orange.

▼ Dernière évolution de la gamme et de l'histoire Kiva, la D-4 est exclusivement dotée d'un moteur 12 Diesel. Le carénage avant et la plate-forme repose-pieds sont installés en série.

91-02-04

PETIT TRACTEUR

Le **KIVA D-4 12 C.V. DIESEL**



ETS DALOZ - CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES - LONS-LE-SAUNIER - TÉL. 24.01.69 - USINE 24.08.56

C - © Archives C. Routier

SOUS LES DRAPEAUX

Hormis le milieu agricole et les Ponts et Chaussées, où elles servent aux travaux de coupe sur les bas-côtés des routes, les autofaucheuses Kiva sont également adoptées par certaines municipalités, pour l'entretien des espaces verts, mais aussi par l'armée de l'air qui s'en sert pour couper l'herbe des terrains proches de ses pistes.