

Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 8 (1946)

Heft: 10

Artikel: Jeep ou tracteur

Autor: Boudry, C.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049048>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Jeep ou tracteur

Des annonces et des articles ont montré les «JEEP» sous des jours les plus divers. Tantôt l'on recommande ces machines comme tracteur pour la petite exploitation agricole, comme remède à tous les maux; tantôt au contraire l'on met les agriculteurs en garde contre de tels achats en disant par exemple que la consommation de carburant est énorme. L'agriculteur fait l'essai et constate que tel n'est pas le cas et parfois il achète. Peut-être aussi parce que le prix est à sa portée.

Il nous paraît utile de mettre les choses au point et d'indiquer dans quels cas cette machine peut être intéressante. De nombreuses machines sont actuellement en service et l'on peut, avec certitude, tirer des conclusions exactes.

La Jeep est une voiture automobile à quatre places, prévue pour déplacer quelques personnes sur des routes ayant subi les effets de la guerre: ici il faut descendre dans le vallon parce que le pont est détruit, là il faut ressortir d'un trou d'obus et, dans tous les cas, il ne faut pas rester pris par manque de puissance du moteur.

Ainsi les Jeep provenant de la liquidation des stocks de guerre ne sont nullement prévues comme tracteurs agricoles, bien que la traction nécessaire pour ressortir d'un trou d'obus soit du même ordre de grandeur que l'effort à fournir à un instrument agricole.

La Jeep militaire est pourvue d'un moteur donnant raisonnablement 25 chevaux, mais que l'on peut pousser à 60 chevaux en augmentant la vitesse du moteur et en augmentant l'admission au carburateur: A la puissance raisonnable (soit pour environ 50 km/heure sur route) la consommation est favorable, n'étant que de l'ordre de 12 litres aux 100 km.

En première vitesse l'allure est de l'ordre de 10 à 12 km/heure, soit une vitesse nettement trop élevée pour pouvoir labourer: les embrayages souffrent et sont rapidement hors d'usage, les à-coups sur la charrue sont brutaux, la chaîne de traction se casse et le conducteur de la charrue ne peut pas suivre.

Des Jeeps militaires ont été modifiées par le changement d'un engrenage de la boîte à vitesses: il est alors possible de rouler plus raisonnablement en première vitesse et de faire des labours. Mais cette modification présente le plus d'avantages pour une voiture devant circuler en montagne dans le mauvais chemins et chemins muletiers. En effet à l'allure de 10 km/heure il n'est souvent que très difficile d'aborder certains virages et souvent impossible de manœuvrer en pente et cela d'autant plus que la Jeep militaire a un mauvais frein.

Vevey-Diesel-Traktoren

OLMA Halle I, Stand Nr. 109

La Jeep civile, l'Universal-Jeep possède également une première vitesse plus réduite que la Jeep militaire. Il est possible de labourer, moissonner, faucher à l'allure de 6 ou 7 km/heure.

Mais si tous ces travaux sont faisables, même dans des conditions de consommation favorables selon le cas, il ne faut se faire aucune illusion: la Jeep n'est pas un tracteur agricole et ne saurait nullement le remplacer.

En effet, en labour il est nécessaire d'avoir toujours une vitesse de réserve en dessous de la vitesse de travail. Que ce soit pour une manœuvre un peu délicate en bout de champ, pour manœuvrer dans un passage mauvais, il faut pouvoir réduire la vitesse. Or la Jeep n'est pourvue que d'une seule vitesse de travail agricole, sans possibilité d'utiliser une vitesse de réserve et sans possibilité de faire un travail plus facile en seconde vitesse.

Mais ce qui est le plus grave pour le labour, c'est d'une part le trop faible espace sous les différentiels et ressorts: le fumier et la paille sont poussés devant la machine qui est trop basse. C'est d'autre part le fait qu'il faut beaucoup de place pour faire les virages en bout de raies. Au lieu de chaintres



ELECTRONA A.G.
BOUDRY / NEUENBURG
TELEPHON 6 42 46

Die nächste
Nummer
erscheint am
29. Oktober 1946

Annahmeschluss
für Inserate und
Artikel
am
14. Oktober 1946

Bitte beachten!

de 3 m de larges avec un tracteur ordinaire, il faut compter des chaintres de 7 mètres. Dès lors, pour labourer les parcelles d'une petite exploitation, l'emploi d'une Jeep est défavorable.

Pour faucher, la Jeep est à déconseiller: au lieu d'un seul homme pour faire le travail, il en faut deux. L'un est assis dans la Jeep très en avant, l'autre sur la faucheuse très en arrière: le conducteur de la Jeep est assis à gauche, alors que la faucheuse coupe à droite.

Pour moissonner, la Jeep fonctionne bien, permettant de soutenir une vitesse relativement élevée avec une lieuse à prise de mouvement, car la moisson peut se faire à 6 ou 7 km/heure. Mais il faut pour cela avoir de très grands champs à moissonner, de façon à pouvoir tourner en rond. Dès qu'il faut faire des angles, lorsque la parcelle est devenue petite, l'on perd beaucoup de place dans les virages et il faut un homme à chaque angle pour enlever les gerbes et dégager la place nécessaire pour tourner. Parfois aussi de la paille s'enroule autour des deux arbres à cardans reliant la boîte à vitesse aux différentiels.

Pour les transports, il est possible de tirer d'assez grosses charges. Mais ce véhicule n'est pas construit pour soutenir un tel effort d'une façon prolongée. En particulier les freins sont insuffisants pour permettre le remorquage de grosses charges: pour rouler à des vitesses élevées, soit entre 20 et 40 kilomètres à l'heure, il est fort dangereux de dépasser un poids de remorque de 1200 kg. A une vitesse plus faible, soit en dessous de 20 kilomètres par heure, la charge peut être plus élevée et atteindre 2400 kg lorsqu'il n'y a pas de pentes accentuées.

Un avertissement figure sur chaque machine: DISENGAGE FRONT AXLE DRIVE WHEN OPERATING ON DRY HARD SURFACED ROADS.» C'est-à-dire: «débrancher le différentiel avant lorsqu'on circule sur des routes dures et sèches.»

Le constructeur insiste donc sur le fait que les quatre roues ne doivent pas être motrices sur route dure. Ceci exclut donc pratiquement le remorquage sur route de charges dépassant 500 kg de poids total de remorque.

En effet, si les pneus sont inégalement usés, le différentiel avant est surchargé et chauffe fortement: il finit sinon par s'user, du moins par se casser après un nombre d'heures relativement restreint.

*

Mais si la Jeep n'a aucune qualité (sauf peut-être un prix de liquidation qui paraît intéressant) pour en faire le tracteur agricole d'une petite exploitation, elle est tout de même une voiture très intéressante dans de très nombreux cas.

Hürlimann-Diesel-Traktoren

OLMA Halle I, Stand Nr. 108

Ainsi l'exploitation qui a déjà un tracteur agricole pour faire le plus clair des travaux de l'exploitation, peut avoir besoin d'une voiture automobile: le domaine est assez éloigné de toute localité importante ou d'une gare, il y a de fréquentes courses à faire, ou des transports légers.

Dans ce cas l'agriculteur hésite à faire l'achat d'une limousine qui, somme toute, ne conviendrait que pour les promenades du dimanche et non pas pour le travail quotidien.

La Jeep donne alors toute sa valeur: c'est l'automobile de travail du paysan: s'il le faut on mettra dans la Jeep un bidon de pétrole, un bidon d'huile, un cric, une échelle, un ouvrier en salopettes . . . la carrosserie et le tissu des sièges convient parfaitement à ce genre de travail alors que la limousine ne s'y prête guère.

Si, par surcroît, le propriétaire peut rapidement aller voir ses champs, son bétail, son personnel, ses cultures, il pourra, avec sa Jeep, faire sa tournée rapidement sans craindre de quitter les chemins, de rouler dans les prés et les champs. En effet les pneus sont très larges pour le poids de la Jeep, les ressorts sont très souples et les amortisseurs très largement calculés et très efficaces, et la machine ne redoute nullement le terrain.

Et si, pour une cause quelconque (mauvais temps!) le tracteur est surchargé de travail, la Jeep pourra aller à son secours facilement: pendant que le tracteur moissonne, la Jeep rentrera les chars; pendant que le tracteur arrache

Gleitschutzketten

für **Landwirtschafts-Traktoren**
und **Motormäher** mit Gummibe-
reifung in zweckmäßiger, solider
Ausführung und genau passend



Bester Gleitschutz
Billigster Gleitschutz
Schweizerfabrikat

UNION AG., Kettenfabrik, Biel-Mett

Die Batterie

mit der guten Leistung



Accumulatoren-Fabrik Oerlikon

Zürich-Oerlikon

Lausanne

Genève

pommes de terre ou betteraves, la Jeep fera les transports entre les champs et la ferme.

Utilisée de cette façon, la Jeep, pourvue de plaque d'automobile, sera l'automobile du paysan et le tracteur de secours, mais l'automobile avant tout.

Ce serait faire un tort considérable à notre pays que de recommander la Jeep comme tracteur pour les petites exploitations: d'une part l'agriculteur ne pourrait pas faire son travail convenablement, et d'autre part la machine surchargée trop fréquemment n'aura qu'une durée bien limitée. Et au bout de peu d'années, ni le pays ni l'agriculture n'aura plus de Jeep en état de marche!

Et cependant la publicité qu'on lit quotidiennement, recommande l'emploi à faux des Jeep. Il serait bien préférable de dire clairement que la Jeep est l'automobile du paysan moyen qui possède déjà un bon tracteur et qui a besoin d'une voiture de travail.

Et si l'on examine de la même façon les avantages et les défauts des divers tracteurs offerts à notre agriculture suisse, il devient possible de faire un classement précis des diverses solutions:

L'autotracteur, réalisé avec des pièces usagées d'automobiles, est d'un bas prix d'achat, mais encore trop élevé si l'on tient compte des réparations, du peu de durée de la machine et de sa consommation à l'hectare. De ce fait l'autotracteur ne convient que pour les toutes petites exploitations en montagne, trop petites pour se payer un cheval. L'autotracteur pourra, en ne travaillant qu'un petit nombre d'heures par an, rentrer quelques chars de foin. Le coût de l'essence ainsi consommée sur deux ou trois hectares ne joue plus de rôle et la machine dure plusieurs années.

Le tracteur à pétrole est économique lorsque son moteur peut travailler en plein, c'est-à-dire pour les gros travaux. Il ne convient pas du tout pour effectuer des travaux légers et fréquemment interrompus. C'est la machine idéale pour donner le « coup de collier » lorsque les deux chevaux de l'exploitation ne peuvent plus suffire. En enlevant aux deux chevaux de l'exploitation tous les gros efforts (moissons et labour), le tracteur à pétrole permet aux chevaux de vivre plus longtemps, de travailler plus économiquement en fournissant beaucoup d'heures de travail utile sans surcharge aucune.

Mais le tracteur à pétrole coûte trop cher sitôt qu'on laisse les chevaux inoccupés à l'écurie et qu'on l'utilise pour des travaux légers.

Le tracteur diesel paraît cher à l'achat. Mais il a une caractéristique

„Waadtländische-Versicherung“

OLMA Halle IX, Stand Nr. 916

intéressante: sa consommation est à peu près proportionnelle à l'effort fourni. Il sera donc intéressant d'utiliser cette machine même pour les travaux légers.

De ce fait l'exploitation peut supprimer totalement les chevaux. L'économie ainsi réalisée permet d'amortir très rapidement une telle machine. Pratiquement, pour les exploitations de sept à vingt hectares, l'agriculteur ne peut pas se payer le luxe d'être attelé à double, c'est-à-dire d'avoir des chevaux et un tracteur. C'est alors que le tracteur diesel est particulièrement intéressant: l'agriculteur manquant de main-d'œuvre dispose à tout instant d'une machine prête à travailler vite et à bon compte et il gagne tout le temps qu'il aurait dû consacrer, jour après jour, même s'il n'y a pas de travail, à panser et soigner ses chevaux.

Au-dessus de 25 hectares, les possibilités sont plus variées: ici il sera avantageux d'avoir un tracteur diesel et un ou deux chevaux, là ce sera un tracteur diesel et une Jeep. Si l'exploitation est plus grande encore, ce seront deux tracteurs diesel ou deux tracteurs et une limousine . . . C. Boudry.

Circulez avec prudence!



**DUROL
GERM
OIL**

**Traktoren-Oele
Traktoren-Treibstoffe**

**H. R. Koller & Cie.
Winterthur**



Automatischer + Pat. 201.877

**Ausklinker
für Traktorflug**

Kein Zerreißen des Pfluges bei aussergewöhnl. Hindernissen mehr möglich. Preis des Apparates **nur Fr. 70.-**. Verlangt Prospekte mit Zeugnissen. Ueber 700 Apparate im Gebrauch.

**S. Kurmann, Rüdswil
b/Ruswil (Luzern)**
Schmiedmeister, Telephon 6 64 88

NB. Bei Bestellung Stecknageldicke angeben.
Spezialmodell für Seilpflüge.