

**Zeitschrift:** Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé  
**Herausgeber:** Association suisse de propriétaires de tracteurs  
**Band:** 16 (1954)  
**Heft:** 9

**Rubrik:** La tribune libre

#### 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:** 14.02.2026

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

### La remorque à essieu moteur en montagne

Etant moi-même possesseur d'une remorque à essieu moteur, j'ai eu un haut-le-corps en lisant l'article de J. W.-K. dans le numéro de juillet.

Je suppose que J. W.-K. habite la plaine et qu'il ne pense pas à ses collègues de la montagne, lesquels doivent faire face à bien plus de difficultés, notamment dans l'emploi du tracteur. Il aurait mieux fait d'écrire: «En plaine, il est possible de se passer d'une remorque à essieu moteur; en montagne, elle deviendra un auxiliaire indispensable».

Il n'est pas exact qu'une remorque ordinaire à 1 essieu remplisse tout-à-fait le même but qu'une autre à essieu moteur. Une «remorque à 1 essieu contenant de 3 à  $3\frac{1}{2}$  t. de betteraves» ou «chargée d'au moins  $2\frac{1}{2}$  m<sup>3</sup> de cailloux et qui gravit une montée respectable», voilà des indications de puissance peu claires.

Dans les lignes qui suivent, j'essayerai de donner au lecteur une image de ce qu'est en réalité la traction en montagne, avec ou sans remorque à essieu moteur. Je prends pour exemple le chemin d'accès à mon domaine, qui a une inclinaison de 30% même dans les tournants en épingle à cheveux. Le chemin est recouvert de cailloux. Des pierres de la grosseur d'une tête n'y sont pas rares. Il y en a même de plus grosses, fixes, et qui dépassent fortement. Le paysan de la plaine, lui, met souvent du gravier sur les chemins de son exploitation. Là, un tel revêtement reste sur place et il s'enfonce par écrasement, de sorte que le passage de véhicules ne présente aucune difficulté. Par contre, sur les chemins escarpés de la montagne, qui sont la plupart du temps encaissés, les orages ou les fortes pluies emportent les plus petites pierres en laissant les plus grosses sur place. De plus, à la montée, les crampons de caoutchouc des roues du tracteur rejettent beaucoup de cailloux en arrière (plus du tout avec la remorque à essieu moteur). Il arrive ainsi que même avec un tracteur puissant et une remorque de 3 t., on ne puisse transporter en montant que  $\frac{3}{4}$  de tonne dans le cas le plus favorable (le chargement étant disposé chaque fois un bon bout en avant de l'essieu de la remorque). Il est même déjà arrivé que je n'aie pu avancer avec une remorque vide qu'en mettant des chaînes à neige sur des chemins sans neige ... Les  $\frac{2}{3}$  du pont de la remorque utilisée reposent devant l'essieu et  $\frac{1}{3}$  seulement derrière. En déplaçant l'essieu encore vers l'arrière, on devrait pouvoir grimper les pentes le plus facilement du monde .... d'après l'opinion de J. W.-K. Je peux prouver sans peine qu'il s'agit là d'une idée strictement personnelle de M. J. W.-K. En montagne, la question de la supériorité de poids de l'avant a des limites. Pour les charrois de gravier, j'utilise une remorque légère pour le transport

de 0,6 à 0,7 m<sup>3</sup>. La charge est aussi placée à un bon bout en avant de l'essieu. Le tracteur est bien capable, ici et là, de grimper assez facilement; mais le correspondant J. W.-K. ignore probablement ce qui peut encore se produire sur un chemin de montagne escarpé quand le poids du chargement repose surtout sur l'avant. Lors des charrois mentionnés, il peut notamment arriver qu'une roue du tracteur patine contre une pierre saillante sans pouvoir passer par-dessus, alors que l'autre roue — se trouvant par hasard sur un sol plus favorable — peut avancer grâce à la bonne adhérence (différentiel). Si l'essieu avant du tracteur n'est pas suffisamment chargé, les roues de devant feront subitement un écart et la machine se mettra en un clin d'œil en travers du chemin. Dans de telles situations, je n'ai souvent pu me tirer d'affaire qu'en employant le frein à action indépendante. On imagine facilement ce qu'un tel freinage signifie à la montée.

Qu'en est-il maintenant de la remorque à essieu moteur sur le chemin d'accès en question? Avec 3 t., le tandem tracteur/remorque roule lentement et sûrement sur cette très mauvaise voie d'accès et ceux qui connaissent ces conditions particulières reconnaissent que l'essieu moteur multiplie la force de traction du tracteur. Il est vraiment réjouissant de rouler avec une telle sécurité, sans forcer, et de constater que le chemin, les pneus ainsi que les pièces de machines d'ordinaire si fortement mis à contribution, sont épargnés.

Je me permettrai de réfuter encore quelques arguments avancés par le correspondant J. W.-K.:

- 1) En chargeant trop le tracteur, on use prématurément les pneus.
- 2) Le manchon d'accouplement pour la prise de mouvement peut être rapidement introduit ou retiré. Il ne s'agit pas là d'un dispositif compliqué et cette petite perte de temps sera doublement récompensée.
- 3) Cela ne me gêne pas si l'essieu moteur n'est actionné que par une seule vitesse du tracteur; car partout où ce dernier est capable de rouler avec l'engagement d'une vitesse supérieure, on peut aussi se passer de l'essieu moteur (l'essieu moteur Kessler est notamment pourvu d'une roue libre). Je recommande aux intéressés d'adapter l'essieu moteur à la première vitesse. Le fait est que partout où le tracteur fait une montée à vide sans patiner, il lui est également possible de grimper sans difficultés avec un chargement de 2 à 3 t. en utilisant la remorque à essieu moteur. Il faut donc choisir la plus petite vitesse afin que la puissance motrice soit suffisante.
- 4) En ce qui concerne la puissance de freinage, on doit dire que la remorque à essieu moteur peut être équipée d'un frein d'une efficacité exactement pareille à celle du frein des remorques ordinaires. Je considère moi aussi la question des freins comme primordiale. Mais mes expériences au sujet du poids supérieur à l'avant et de la force de freinage sont différentes de celles du correspondant J. W.-K. Ma vieille remorque de 3 t. était uniquement pourvue d'un frein à inertie. Aussi est-il arrivé

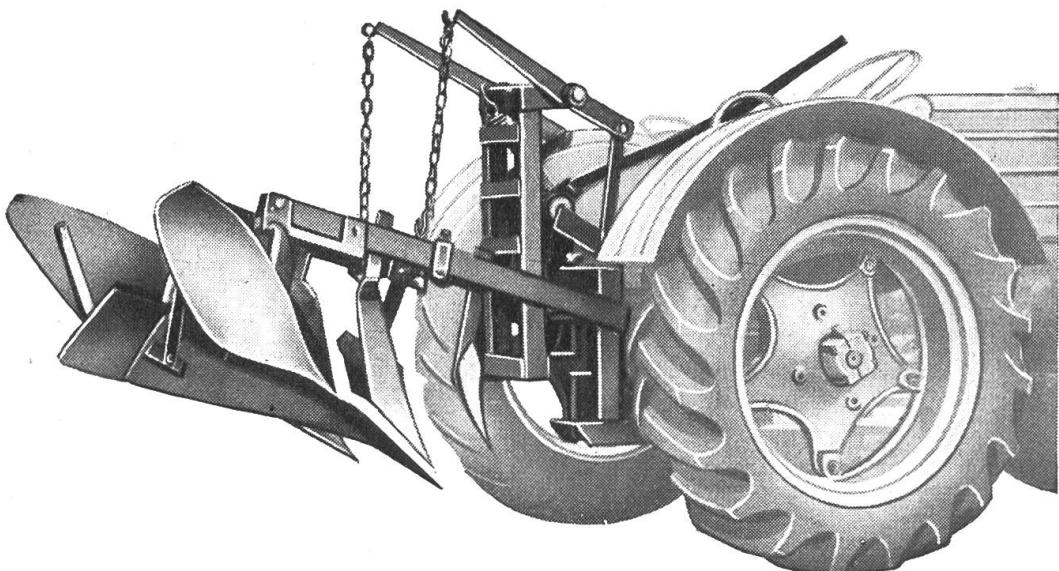
qu'en charroyant des charges de bois de  $2\frac{3}{4}$  t. sur une forte descente, la remorque ait été insuffisamment freinée aux endroits recouverts de cailloux plats. Là, le tracteur seul n'a souvent pas assez de prise et commence à déraper. Dans de tels cas, l'effet du frein à inertie est insuffisant. Si une remorque fortement chargée et dont le poids principal se donne sur l'avant exerce encore une pression contre le tracteur, ce dernier sera poussé de côté dans les virages de faible rayon. Voilà des situations très dangereuses et qu'ignore probablement celui qui conduit en plaine. Ma remorque à essieu moteur est pourvue également d'un frein à main en plus du frein à inertie. Il est ainsi très rassurant de pouvoir prendre à la descente même les virages très inclinés, parce que l'on est sûr que la remorque chargée (même lors d'une prépondérance peu importante de l'avant) peut être suffisamment freinée. La désagréable sensation de se sentir poussé de côté à disparu.

A mon avis, la remorque à essieu moteur ne présente pas, même en plaine, d'«engrenages supplémentaires inutiles». En montagne, on peut prévoir qu'elle sera bientôt d'un usage général, car son prix est largement payé par ses services. Grâce à la remorque à essieu moteur et à ses performances étonnantes, bien des exploitants de la montagne en viendront désormais à envisager l'acquisition d'un tracteur, alors que cela n'entrant pas du tout en considération auparavant.

(Trad. R. Schmid, Brougg)

E. A.-St. G.

## Charrues à tracteurs alternatives et réversibles „ALLAMAND“ pour toutes marques de tracteurs



Modèle spécial à goupille de cisaillement avec relevage mécanique à bras.

Prix spécialement avantageux.

**L. ALLAMAND S. A., BALLENS (Vaud)**

Fabrique de machines agricoles - Tracteurs