Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 17 (1955)
Heft: 4

Artikel: La production française des motoculteurs
Autor: Goislard, Paul-Henry
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1049169

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: 11.12.2025

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

La production française des motoculteurs

L'intérêt et la nécessité de la motorisation des travaux agricoles ne sont plus, aujourd'hui, discutés par personne: économie de main-d'œuvre, gain de temps, amélioration des préparations du sol, services accessoires souvent importants rendus à l'intérieur de la ferme — c'est-à-dire, finalement, productivité accrue — justifient largement l'acquisition d'un tracteur ou d'un motoculteur.

Cependant, la dimension des exploitations et la nature des cultures conditionnent le choix de l'un ou de l'autre de ces matériels. Or, les petites et moyennes exploitations étant, en France, les plus nombreuses — sur 3 655 805 fermes il y en a 2 632 179, soit 72 %, qui cultivent des étendues inférieures à 10 hectares — il semble que les motoculteurs doivent prendre le pas sur les tracteurs, qui sont d'une incontestable utilité, mais ne s'adressent évidemment qu'aux exploitations assez importantes, où l'on peut les utiliser non seulement pour les façons culturales, mais encore pour la traction et la motorisation des machines de récolte.

Il nous a donc paru intéressant de passer en revue — à l'intention de nos lecteurs suisses — la production actuelle des motoculteurs français, et de considérer successivement la consommation, les prix et les caractéristiques techniques des différents modèles actuellement en vente.

En fait, cette production comprend trente-trois appareils produits par douze firmes différentes: les établissements Bouyer, Comiot-Gravely, Labor, Mabec, Soberfon, Panchaud, Somua, Staub, Arnoux, Bréheret, Lalo-Mignonac et Patissier. Six motoculteurs ont une puissance de 2 et 3 CV; dix de 4 à 7 CV; dix-sept de 8 à 12 CV.

En ce qui concerne la consommation de carburant, les différences apparaissent assez considérables, mais il convient de faire ressortir le rapport entre la quantité d'essence utilisée et la surface travaillée pendant un temps donné. Dans un cas précis, par exemple, la consommation horaire est d'un demi-litre d'essence pour une surface travaillée de 200 mètres carrés. Dans l'autre, de 2 litres et demi pour 750 mètres carrés. Pendant une journée de huit heures, on aura donc travaillé 1 600 mètres carrés avec le premier appareil et 6 000 mètres carrés avec le second. En somme, il faudra plus de trois jours et demi et une consommation de 15 litres pour accomplir, avec le premier appareil, le même travail qu'avec 20 litres, mais en un seul jour, avec le second. On voit que la dépense supplémentaire de carburant qui, en tenant compte de la détaxe agricole, est d'environ 240 francs français, est plus que largement compensée par l'économie de temps. Il ne s'ensuit certes pas qu'il faille condamner a priori le petit matériel: il a, en effet, son utilité, en horticulture, dans les petites exploitations maraîchères et dans l'entretien des potagers et des jardins; mais, en moyenne culture, il vaut mieux utiliser um motoculteur d'une puissance supérieure à celle dont on aurait strictement besoin.

Pour ce qui regarde les prix, disons que ceux-ci se situent autour de 140 000 francs français (1 750 francs suisses), pour les appareils de la première catégorie (2 et 3 CV); s'échelonnent entre 170 000 et 330 000 francs français (2 125 et 4 125 francs suisses), pour les motoculteurs de la seconde catégorie (de 4 à 7 CV); et vont de 325 000 à 540 000 francs français, (4 062 et 6 762 francs suisses), pour les engins de la troisième catégorie (de 8 à 12 CV). Si l'on considère la diversité des appareillages de culture qui peuvent être entraînés par les motoculteurs, on conçoit parfaitement que les prix de ces derniers soient donnés «nus», comme ils le sont ci-dessus. Cependant, on peut constater, chez certains constructeurs, des tarifs d'accessoires absolument sans comparaison avec ceux du matériel destiné à la traction animale ou avec ceux de leurs concurrents. C'est ainsi que les brabants sont tarifés, selon les fabricants, 31 625, 35 000, 39 000, 45 000, 49 000, 52 000, 65 000 et même 95 000 francs français. Il est évident que de telles différences ne se justifient à aucun t'tre, non plus que l'attitude de certains constructeurs, qui facturent l'emballage d'un motoculteur 12 000 francs français et le reprennent pour 5 500 francs.

Arrivons-en aux caractéristiques purement techniques des motoculteurs français. Mis à part les engins de faible puissance, où la manœuvre de la manette des gaz peut suffire à faire varier la vitesse d'avancement et où le poids relativement faible de l'appareil permet de le tirer facilement en arrière pour dégager les outils, il est indispensable que l'utilisateur puisse disposer d'un système de changement de vitesse en marche avant et d'au moins une marche arrière; d'ailleurs presque tous les constructeurs français se sont ralliés à cette formule. Il faut cependant reconnaître que la multiplication excessive des vitesses ne semble pas apporter un très grand progrès et paraît, au contraire, avoir favorisé une augmentation des prix des motoculteurs de fabrication française, en même temps qu'un accroissement de leur complexité et de leur fragilité.

Les moteurs de tous les motoculteurs français sont monocylindriques, soit à deux temps, soit à quatre temps. Il est évident que l'extension récente de la production des motocyclettes légères, des scooters — voire des automobiles comme la 2 CV Citroën ou la Dynha Panhard — permettent maintenant de construire des moteurs à deux temps d'un excellent fonctionnement. Comme, d'autre part, les vitesses de rotation demandées à ces moteurs pour les usages agricoles ne sont jamais très élevées, ils assurent un usage suffisamment long. Il est donc possible de porter son choix sur un motoculteur français, équipé d'un moteur à deux temps ou d'un moteur à quatre temps, et d'obtenir entière satisfaction.

En dehors de l'appareillage pour les façons de la terre, les modèles de motoculteurs français les plus importants comportent une ou deux poulies d'entraînement, qui permettent d'assurer, à poste fixe, le fonctionnement de scies circulaires, de pompes, de hache-paille, de concasseuses, de palans monte-fourrage, etc. Certains peuvent être équipés d'une barre faucheuse

latérale ou frontale, de pulvérisateurs, etc. Enfin, presque tous les modèles de 4 CV et au-dessus sont prévus pour recevoir une remorque avec siège dont la charge utile va, selon la puissance du motoculteur, de 500 kilos à 3 tonnes. Cette dernière utilisation n'est pas l'une des moins intéressantes car, combinée avec tous les autres services que peuvent rendre les motoculteurs, aux champs et à la ferme, elle permet d'amortir tout au long de l'année cet intéressant matériel.

En résumé, nous pensons que la production française des motoculteurs est, dans l'ensemble satisfaisante, aux points de vue de la consommation et de la puissance. Il conviendrait, toutefois, que les constructeurs s'attachent à pallier la complexité et la fragilité de leurs appareils, dues à l'application trop large de la formule polyvitesse. Enfin, il semble indispensable qu'ils recherchent une compression de leurs prix et qu'ils appliquent une politique commerciale rationnelle, évitant les fâcheuses surprises auxquelles les acheteurs sont exposés, lors de l'acquisition des accessoires d'équipement.

(De notre correspondant particulier en France: Paul-Henry GOISLARD.)

Sécurité sur la route

grâce aux signaux de circulation

Sécurité pour un démarrage rapide,

un allumage et éclairage parfaits,

grâce à la batterie OERLIKON, de qualité éprouvée

ACCUMULATEURS OERLIKON · 1895 1955 · 60 ANS ·

OERLIKON

Contrat de faveur avec l'Ass. suisse de propriétaires de tracteurs

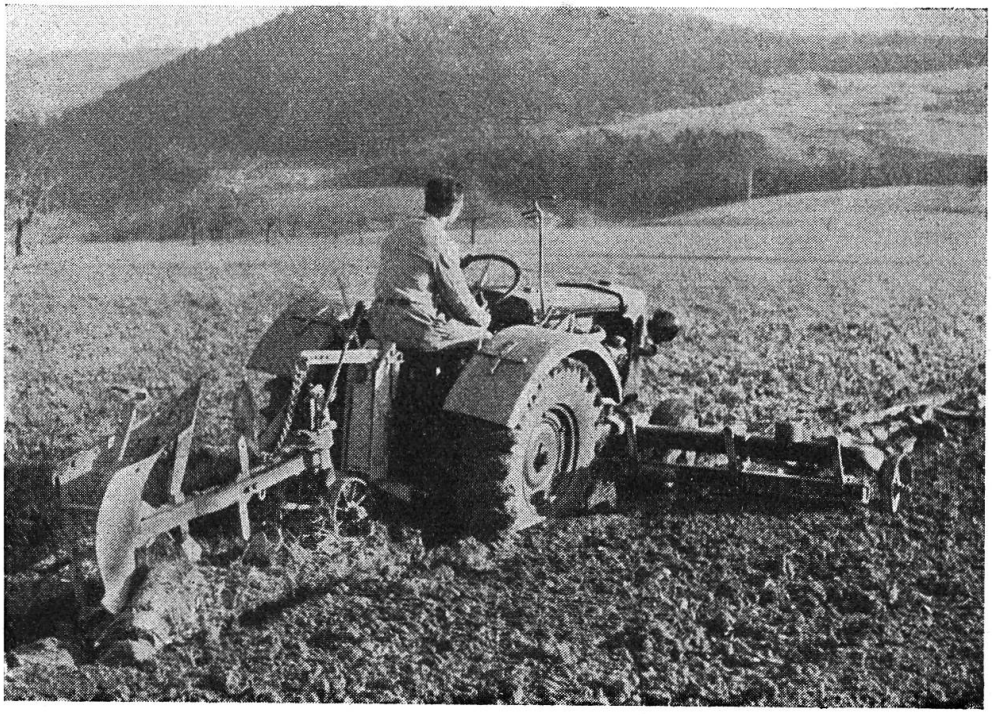
Bien conseillé

MUTUELLE VAUDOISE ACCIDENTS

Bien assuré

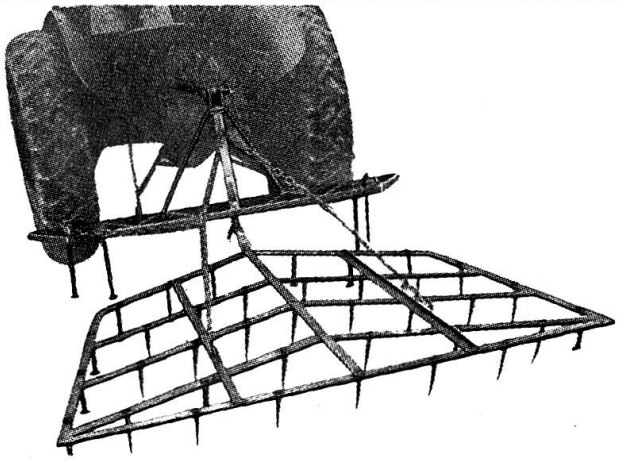
Pl. Benjamin-Constant 2 Lausanne

Renseignements par 16 agences générales dans toute la Suisse



Nos charrues portées et cultivateurs pour tracteurs effectuent un travail excellent dans tous les terrains. Construction simple mais bien éprouvée. Veuillez nous adresser vos demandes en indiquant la marque et le type du tracteur.

Ott frères S.A., fabrique de machines, Worb/Berne



Les **charrues réversibles portées ERISMANN**
à retournement automatique breveté ont prouvé leur excellence depuis des années.
Approuvées par l'IMA.

Cadre pour attelage en 3 points
prévu pour outils à ameublir les traces et outils pour binages légers, combiné avec nouveau type de herse à champs.

Demandez les prospectus à nos représentants:
Morges: GAMA SA, automobiles-tracteurs.
Bettens près Cossonay: Garage Coeytaux.
Vouvry (Valais): Garage Kölliker.

W. & H. Erismann, Seengen (AG)
Fabrique de charrues