

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 19 (1957)  
**Heft:** 2

**Rubrik:** Nouvelles des sections

### **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:** 18.01.2026

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

# Nouvelles des sections

## Section schaffhouseoise

### Visite des usines Mercedes-Benz

La visite des usines Mercedes-Benz, à Untertürkheim, qui fut organisée l'hiver passé, a eu lieu avec le chiffre record de 180 participants. Les différents cars se mirent en route dans chaque district à 4 heures du matin, encore en pleine nuit, pour passer la frontière après Bâle. Le temps était favorable, par bonheur, c'est-à-dire que les routes étaient partout sèches, sans glace et sans neige. Aussi fut-il possible d'arriver à Stuttgart, but du voyage, avec une heure d'avance sur l'horaire prévu. Une brève halte fut faite à Degerloch, pour prendre un bon café réchauffant. Puis la traversée de Stuttgart eut lieu en colonne serrée et nous arrivâmes à Untertürkheim après un court trajet. Toute la compagnie se réunit dans le hall de réception et y fut accueillie d'une manière extrêmement sympathique par M. Storch, chef du service de visite de l'usine. On eut l'impression que le Rhénan qu'il est n'eut aucune peine à établir le contact avec des riverains d'«en amont». Que la routine ait aussi joué un grand rôle à cet égard est compréhensible si l'on songe que quelque 75.000 personnes sont venues voir les usines Mercedes-Benz l'année dernière. Afin de faciliter la visite, nous fûmes répartis en différents groupes. Tandis que la moitié d'entre nous allait dans la salle de cinéma, l'autre moitié entreprenait une tournée dans les ateliers de fabrication des moteurs. On commença par nous faire voir la forge. Le forgeage des bielles laissa à tous une impression marquée. Ce qui fut aussi intéressant, c'était le contrôle des différentes pièces détachées — telles que bielles et coussinets —, au moyen de la radioscopie. Lorsque la fabrication de toutes les parties constitutives du moteur est achevée, on procède à leur assemblage. Le bloc moteur est lavé auparavant, puis les diverses pièces sont montées avec une rigoureuse exactitude. Il faut bien des manipulations — lesquelles sont effectuées avec les outils les plus modernes — jusqu'au moment où le moteur complètement monté peut être conduit au banc d'essai par le transporteur aérien. Tous les moteurs sont soumis à des contrôles sévères au banc d'essai et les

défauts éventuels éliminés. Après avoir subi un rodage d'une durée de plusieurs heures, ils sont chargés sur des camions et transportés à Sindelfingen dans le but d'y être montés sur les châssis. Nous assistâmes ensuite à la projection de quelques films sur Théophile Daimler, fondateur de la fabrique, ainsi que sur les courses d'automobiles de ces dernières années. Puis on nous invita à prendre un dîner dans la cafeteria. M. Deihle, chef du service de la restauration, eut l'occasion de nous montrer ses grandes capacités dans ce domaine particulier. La foule impatiente des visiteurs prit rapidement place autour des tables mises avec soin. Des mains adroites nous servirent bientôt un repas dont ne rougirait pas le meilleur restaurateur suisse. Mentionnons en passant la façon impeccable dont M. Deihle dirigeait le service. Bref, nous avons vu comment les usines Mercedes-Benz savaient fortifier la réputation dont elles jouissent en pratiquant une large hospitalité.

Après que le bon repas et de l'excellent Walporzheimer eurent délié les langues, de très aimables paroles furent échangées. Comme signe extérieur de remerciement pour la visite, M. Storch nous remit encore un fanion avec l'étoile blanche à trois branches sur fond bleu de la marque Mercedes.

Elle ornera désormais, comme précieux trophée, la table du comité de notre section. Les visiteurs entonnèrent enfin la traditionnelle «Clochette du Munot», puis quittèrent ce lieu hospitalier presque à contre-cœur pour se rendre à Sindelfingen, dernière étape.

Les usines Mercedes-Benz ont beaucoup souffert de la guerre et une grande partie des bâtiments a été reconstruite. Cette circonstance permit toutefois d'édifier des installations en vue d'une production particulièrement rationnelle et moderne. C'est dans l'usine de Sindelfingen que sont fabriquées les carrosseries des automobiles Mercedes et que le montage final des voitures a lieu. Les gigantesques presses hydrauliques pour la confection des différentes parties de carrosserie, par emboutissage ou estampage de tôles d'acier, sont les machines qui nous firent certainement la plus profonde impression. Il y en avait bien 30, de ces presses, qui étaient alignées comme autant de géants d'acier. Cela faisait presque peur de voir comment un pareil monstre peut transformer en quelques secondes une plaque d'acier mince et flexible en une pièce rigide.

D'énormes capitaux ont été investis ici et il faudra (ou il a fallu) qu'un nombre imposant de voitures franchissent le portail de sortie pour que ces installations soient amorties. Dans la halle adjacente, les différentes pièces de la carrosserie sont assemblées et revêtues d'une première couche de peinture. Puis elles sont recouvertes de résine synthétique à l'aide du pistolet de vernissage et passées au feu dans des fours spéciaux nouvellement construits. Lorsque la superstructure est terminée, elles est amenée sur la chaîne pour le montage final. Une grue mobile a apporté entre-temps le moteur, et, avant qu'on se soit aperçu de quelque chose, il est déjà joint solidement à l'essieu, à la superstructure et à l'arbre à cardans. La chaîne de montage fait avancer ensuite la voiture. Sans relâche, mais sans précipitation, les divers organes encore manquants sont montés simultanément en haut, en bas, et des deux côtés. On serait presque tenté de croire à de la magie. Le réservoir de carburant est rempli à une des dernières haltes du parcours, et voilà que le moteur commence déjà à ronronner. Après quelques manipulations, la voiture est prise en mains par l'essayeur, qui la fait marcher sur le banc d'essai à rouleaux. L'aiguille de l'indicateur de vitesse s'incline de plus en plus jusqu'à ce que la vitesse maximum soit atteinte, et oscille ensuite en sens inverse; puis le moteur atteint de nouveau les hauts régimes, et ainsi de suite. Lorsque tout est en ordre, on fait rouler la voiture jusque dans la cour de l'usine. De là, elle sera chargée directement sur camion pour faire le long voyage qui la mènera chez le client, ou bien elle sera expédiée par chemin de fer.

C'est un peu étourdis par tout ce qu'ils avaient vu que les participants de cette excursion — visite se retrouvèrent près des cars. Bien des impressions recueillies étaient neuves. Une chose est sûre, en tout cas: on ne peut s'empêcher d'éprouver du respect pour l'énorme effort d'organisation que représente une entreprise industrielle de cet ordre de grandeur. Pour faire marcher les ateliers où sont occupés 45,000 employés, il faut certainement un bon nombre de décisions mûrement pesées.

Plusieurs d'entre nous auraient été probablement disposés à s'en retourner à la maison dans leur propre Mercedes . . . mais aucun n'aurait eu sur lui les devises nécessaires.

Aussi ce furent nos fidèles cars qui nous ramenèrent sur territoire suisse. La dernière halte officielle fut faite à Rottweil afin de prendre le souper. Mais il fallut penser à rentrer bientôt car la fatigue de cette longue journée commençait à se faire sentir. Tandis que les uns se dirigeaient en droite ligne vers leurs pénates, les autres s'accordèrent encore ici ou là une petite heure de causerie, histoire d'attendre de tomber vraiment de sommeil.

Il ne nous reste maintenant plus qu'à remercier qui de droit. Ces remerciements s'adressent avant tout à la direction des usines Mercedes-Benz. Mais nous tenons aussi à remercier tout particulièrement les personnes qui nous ont rendu notre visite à Untertürkheim et à Sindelfingen si agréable, c'est-à-dire M. Storch et son état-major, pour leur conduite si instructive, ainsi que M. Deihle, pour son hospitalité extrêmement cordiale. Nous nous en voudrions d'autre part d'oublier Monsieur Hatt, qui fut l'organisateur de ce petit voyage. Il est certain que cette journée restera marquée durablement dans la mémoire de tous les participants.

St.

## Section bernoise

Entre Noël et Nouvel-An, les agriculteurs qui habitent dans les alentours de Berne et possèdent un tracteur Hürlimann avaient été invités par nos soins à participer à un cours organisé dans le garage Thomann. Ce cours a donné satisfaction en tous points. Les participants, divisés en plusieurs groupes, furent instruits de la façon correcte de procéder à l'entretien des tracteurs. Nous remercions vivement Monsieur Thomann d'avoir si bien organisé et dirigé ce cours. — Mais les propriétaires d'un tracteur Vevey eurent également l'occasion, lors d'un cours d'une journée donné à Sinneringen par MM. Kunz et Grünig, d'apprendre à mieux connaître les soins qu'exige leur machine. Au nom des agriculteurs motorisés, nous remercions les dirigeants et les organisateurs de ce cours du dévouement qu'ils ont montré. Nous remercions aussi ces derniers pour avoir compris que les acquéreurs d'un tracteur ont également besoin d'être conseillés après l'achat. Il est bien connu que plus on conduit son tracteur, plus on tient à en savoir davantage.

Ch.