

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: 6

Rubrik: Questionnez - on vous répondra!

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: 14.12.2025

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

Questionnez — on vous répondra!

Questions posées à nos fabricants de tracteurs.

Question No. 1:

Pourquoi donc utilise-t-on encore des moteurs d'automobiles pour en équiper certains tracteurs agricoles?

Aussi bons que soient les moteurs d'autos, je trouve cependant qu'ils ne conviennent plus pour les tracteurs agricoles. Quel industriel aurait par exemple l'idée de monter un moteur ordinaire sur une machine spéciale — ce qu'est effectivement devenu aujourd'hui le tracteur agricole —?

Il est de fait que les fabricants de moteurs d'automobiles tendent à produire des types de moteurs à régimes de rotation toujours plus élevés, ce qui va précisément à l'encontre de ce que désirent les techniciens de l'agriculture pour les moteurs agricoles de l'avenir. Si de tels moteurs sont quand même montés sur des tracteurs, on doit adapter leur régime de rotation au moyen de limiteurs de vitesse, etc.

A mon avis, les moteurs d'automobiles ne devraient plus être montés sur les tracteurs agricoles pour les raisons suivantes:

1. **Leurs régimes de rotation sont trop élevés**, ce qui occasionne une usure inutile des organes en mouvement.
2. **Ils ne peuvent pas développer toute leur puissance** à cause du limiteur de vitesse. (Est-ce que l'inexactitude des données de certains prospectus relatives à leur puissance serait peut-être simplement due au fait qu'elles indiquent le nombre de CV développés par le moteur lorsqu'il tourne à son régime maximum?)
3. **Leur système de refroidissement est insuffisant** par suite de la petitesse des éléments refroidisseurs, lesquels n'arrivent pas à évacuer la chaleur qui se produit lorsque le tracteur roule lentement et à un haut régime de rotation, par exemple pour l'actionnement de la herse commandée à bêtes. (Sur les autos, le vent de la vitesse fournit un refroidissement supplémentaire). Le soussigné connaît des cas où des tracteurs neufs (en service depuis 1 à 3 ans)

avaient des soupapes brûlées qui durent être remplacées, et il s'agissait de moteurs de 6 cylindres.

4. **Leur dispositif d'embrayage est trop faible** pour les tracteurs actuels équipés d'une prise de force et d'une commande pour la barre de coupe. A cet égard, l'auteur de ces lignes a fait des expériences concluantes.

D'autre part, je ne crois pas que de tels moteurs puissent arriver à une durée d'utilisabilité aussi longue que celle d'un vieux «Fordson» ou d'un «Bulldog».

Des possibilités intéressantes commencent à se montrer dans le domaine des moteurs Diesel, où l'on construit des types avec des régimes de rotation allant de 800 à 2000 tr/min, et non pas de 2000 à 4000 tr/min. L'hiver dernier, j'ai pu voir de mes propres yeux ce qu'un tel moteur était capable d'accomplir. Mon tracteur à moteur à pétrole de 4 cylindres n'y serait jamais parvenu.

N'est-il donc pas indiqué de procéder à un changement radical dans ce domaine, et cela pour le profit de l'agriculture?

Les fabricants suisses ont sans doute des raisons valables pour ne pas imiter à cet égard l'Allemagne, par exemple, où l'on ne voit pour ainsi dire plus que des tracteurs Diesel. Peut-être que cet état de choses est dû à une stupide habitude de la part des utilisateurs suisses, qui préfèrent un moteur de marche aussi silencieuse que possible, même s'il est peu économique! E.G.S.

Réponse No. 1:

Il serait plus exact de poser cette question en disant: «Pourquoi utilise-t-on encore des moteurs à carburateur pour en équiper certains tracteurs agricoles?» — Beaucoup se le sont déjà demandé, en effet, et les vieux «tractoristes» savent parfaitement qu'il s'agit dans ce cas bien moins d'une question de qualité et de puissance que d'une question de prix, laquelle se présente du reste sous différents aspects.

Il y a d'abord et surtout le fait que les carburants destinés à des usages agricoles bénéficient d'une détaxation douanière qui varie largement suivant les pays. Sous ce

rapport, il n'existe malheureusement pas encore de claire réglementation en Suisse. En Allemagne, par exemple, dès la fin de la deuxième guerre mondiale, le carburant Diesel utilisé dans l'agriculture, bien que rationné au début, fut tout de suite vendu à un prix qui pouvait atteindre les deux tiers de celui de l'essence ou du pétrole. Etant donné d'autre part qu'un moteur Diesel ne consomme à peu près que la moitié du volume de carburant nécessaire pour un autre moteur, le choix tant des fabricants que des acheteurs était tout indiqué. Chez nous, par contre, les autorités ont évité de prendre nettement position jusqu'à présent; c'est-à-dire que le pétrole est encore toujours le carburant pour tracteurs le plus favorisé au point de vue du prix.

Le pétrole représente toutefois le carburant le plus mauvais pour les moteurs, aussi bien à cause de son rendement qu'à cause des travaux d'entretien qu'il entraîne. Les autorités se refusant d'un autre côté obstinément à accorder aux agriculteurs une détaxation sur l'essence qu'ils emploient, il en résulte que les tracteurs à moteur à carburateur ne se vendent presque plus et qu'on achète principalement ceux à moteur Diesel, malgré leur prix considérablement plus élevé. Ce fait a notamment eu pour conséquence qu'une véritable panique règne sur le marché des tracteurs d'occasion, personne ne voulant plus des vieux tracteurs à pétrole, bien que ce carburant soit de prix avantageux. Si nos autorités avaient suivi depuis longtemps l'exemple donné par l'Allemagne — soit de céder à l'agriculture le carburant Diesel à un prix réellement avantageux, et non pas le pétrole —, il y aurait 10 ans et davantage qu'on n'équiperait plus les tracteurs de moteurs à carburateur également en Suisse. Les agriculteurs n'auraient d'autre part pas subi des pertes atteignant des millions — par les affaires d'échange —, car ils auraient pu continuer d'employer les premiers types de tracteurs Diesel, encore lourds, uniquement pour les travaux de traction, en utilisant complémentirement un tracteur moderne léger à usages multiples.

Les autres points touchés par M. E.G.S. n'ont que peu de rapports avec le genre du moteur. Je tiens seulement à souligner à ce propos que les «hauts régimes» ne sont pas

du aux moteurs mêmes. Les fabricants de tracteurs conscients de leurs responsabilités ne laissent monter sur leurs machines que des moteurs à carburateur ayant un régime normal. Cependant, étant donné que ces types de moteurs offrent plus de facilités d'être réglés pour de grandes vitesses de rotation que les moteurs Diesel, et que le tracteur peut alors rouler à des allures plus rapides — défendues —, c'est en général le propriétaire du tracteur qui est le fautif et également le responsable, dans ce cas.

En ce qui concerne la question de savoir lequel des deux types de moteurs — moteurs Diesel ou à carburateur — donne lieu à davantage de réparations, je préfère ne pas me prononcer et laisser les lecteurs juger par eux-mêmes.

F.B.

*

Question No. 2:

Lorsqu'un paysan s'intéresse à une machine agricole en vue de l'acheter, le représentant vient le trouver et ne le laisse plus en paix. Au cas où le contrat d'achat est conclu, on apprend ensuite que ce représentant général, et, ce qui est plus fort, également le sous-agent (représentant local ou régional), touchent une commission. Si l'on veut éviter de passer par eux et que l'on commande directement à la fabrique, rien n'est changé: l'agent général et l'agent local reçoivent quand même leur commission, bien qu'ils soient restés totalement en dehors de la transaction. A mon humble avis, ces commissions devraient être supprimées, car les machines sont déjà assez chères sans cela. Il est clair que c'est l'acheteur qui doit payer ces messieurs, c'est-à-dire leur commission. Mais les bonnes machines font leur réclame elles-mêmes et on n'a pas besoin des boniments d'un représentant quelconque. Du reste, contrairement à ce qu'ils croient peut-être, les représentants sont fréquemment des visiteurs indésirables pour les paysans. Ce serait beau si l'agriculteur voulant acheter telle ou telle machine de son choix pouvait la commander directement à la fabrique et que les commissions en question, souvent assez importantes, soient déduites du prix d'achat. Un tel geste des fabricants serait apprécié à sa juste valeur par les agriculteurs.

E.W., à S.

Réponse No. 2:

Il est faux de croire que l'intermédiaire entre le producteur et le consommateur peut

être éliminé par principe. Est-ce que les laiteries, dans les villes, peuvent se passer des porteurs de lait? Le vigneron peut-il vendre son vin par décis à ceux qui ont justement soif? Il en va de même du fabricant, généralement parlant, qui ne peut ni faire une démonstration de sa machine à l'agriculteur, ni la lui vendre ou encore s'en occuper plus tard.

L'agriculteur et le fabricant de machines ont donc forcément besoin du représentant local. S'il s'agit d'un tracteur ou d'une moto-faucheuse, il faut même un spécialiste. En principe, le fabricant demande à cet intermédiaire quelques prestations en contre-partie, qui consistent notamment à conseiller l'acheteur, à s'occuper de la machine après la vente (réparations effectuées dans le cadre de la garantie, magasin de pièces de rechange) et à établir le contact entre l'agri-

culteur et le fabricant. Il est certainement équitable que cet intermédiaire touche une commission pour ses services. Admettons qu'un représentant puisse se montrer franchement importun dans quelques cas. Mais l'agriculteur a toujours la ressource de s'en tenir aux firmes et aux représentants en qui il a confiance et qui lui offrent la garantie d'un bon service d'après vente ainsi que d'un stock complet de pièces de rechange. En règle générale, on peut dire que les agriculteurs sont contents de pouvoir se faire conseiller par les représentants-voyageurs.

M. E.W. peut être assuré qu'une modification du mécanisme de la vente adopté de longue date sur le marché des machines agricoles n'entraînerait pas une baisse des prix. En outre, un cas particulier ne peut guère servir de base à une critique dirigée contre un ordre existant.

W.R.



et
DUROL HEAVY DUTY

(huile „HD“)

garantissent à votre tracteur à gazoil, à pétrole ou à essence un meilleur graissage et le maintiennent propre!

H.R.Koller & Cie., Winterthour

Représentant Auguste Lavenant, Rue Hoffmann 16, Genève, Téléphone 022 / 34 12 43