

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 24 (1962)
Heft: 3

Rubrik: La page des nouveautés

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: 04.03.2026

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

Nouveaux tracteurs «PORSCHE»

«Junior V»

Il s'agit d'une machine de construction aussi simple que robuste, et d'une grande perfection technique. Elle comporte un moteur Diesel «Porsche» de 14 ch refroidi par air, une boîte de transmission à 6 vitesses, une prise de force et le relevage hydraulique à système d'attelage trois-points normalisé. Le mécanisme d'entraînement de la barre de coupe fonctionne de façon indépendante. Une poulie motrice complète l'équipement.

Le «Junior V» possède une puissance suffisante pour les labours profonds et offre la possibilité de travailler d'importantes superficies à l'heure. Pour la récolte des fourrages, il représente pour chaque exploitation un des meilleurs auxiliaires mécaniques qui soient. Cette machine répond à toutes les exigences actuelles des petites exploitations en matière d'agrotechnique. Elle satisfait également aux exigences que posent les moyennes et les grandes exploitations à un tracteur complémentaire. Le «Junior V» dispose d'une grande réserve d'énergie motrice et consomme peu de carburant. Grâce à son bas centre de gravité et à sa structure ramassée, il convient particulièrement bien pour les travaux exécutés sur les terrains déclives.

«Standard Star»

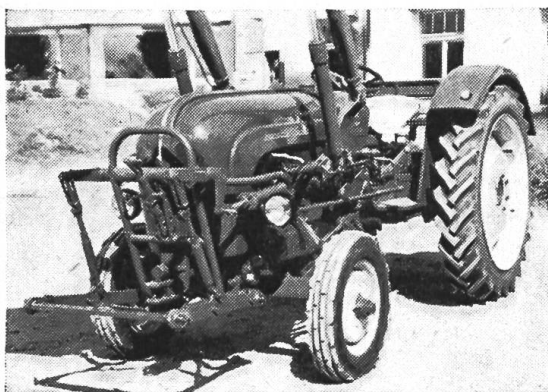
Ce tracteur, équipé d'un moteur Diesel à 2 cylindres, représente une machine d'avant-garde. Sa construction bien étudiée répond à toutes les exigences. Grâce à ses 30 ch, le «Standard Star» dispose d'une réserve de puissance suffisante pour tirer et entraîner même les lourdes machines commandées par la prise de force (moissonneuses-batteuses, récolteuses de fourrages, récolteuses de pommes de terre et de betteraves). L'adaptation des instruments peut se faire à l'arrière (aux 3 points d'attelage du relevage hydraulique), entre les essieux, ainsi qu'au système d'attelage

trois-points normalisé du dispositif de relevage hydraulique monté à l'avant. L'accouplement frontal de certains instruments (faneur rapide, râteau à disques, caisson de transport), de même que la présence d'une prise de force à l'avant, augmentent considérablement la polyvalence de ce tracteur. De plus, il est possible d'équiper le «Standard Star» d'un chargeur frontal. La barre de coupe, l'instrument prévu entre les essieux et le chargeur frontal, peuvent être montés simultanément sur le tracteur sans qu'ils se gênent mutuellement et sans rendre l'accès au siège difficile.

Le «Standard Star» est doté d'une boîte de vitesses à combinaisons bien échelonnées (8 marches avant, 2 marches arrière, 1 marche rampante), d'un double embrayage hydraulique avec les avantages qu'il offre, d'une prise de force arrière et d'une prise de force avant. Tous les leviers de commande se trouvent à portée de la main et la visibilité est parfaite.

La solution moderne que représente le montage du moteur juste sur l'essieu avant a pour conséquence de répartir le poids de la manière la plus rationnelle et de laisser un grand dégagement entre les essieux. A cela s'ajoute une puissance de traction énorme (grâce au grand empattement) — qui n'a toutefois aucun effet défavorable sur la manœuvrabilité de la machine — et une répartition optimale des charges ($\frac{2}{5}$ du poids à vide sur l'essieu avant et $\frac{3}{5}$ sur l'essieu arrière).

Le bloc hydraulique est à plusieurs circuits (relevage à l'avant, au centre et à l'arrière). Il comporte un système de transfert de charge momentané sur l'essieu moteur (dispositif anti-patinage), un double distributeur et quatre prises de pression hydraulique. L'indicateur multiple constitue une nouveauté. Cet instrument de contrôle combiné indique les régimes du moteur les plus favorables, l'allure du véhicule, la vitesse de rotation de la prise de force et le nombre des heures de service du moteur (indispensables à connaître pour l'entretien correct du tracteur).



Le Porsche «Standard Star» avec le bloc hydraulique pour le relevage à l'avant, au centre et à l'arrière.

«Super L»

Le nouveau tracteur Porsche «Super L» à moteur Diesel de 3 cylindres, refroidi par air, développe une puissance de 40 ch. Il est équipé d'une boîte de transmission à 8 marches avant et 4 marches arrière, d'une prise de force frontale et d'une prise de force arrière couplées directement avec le moteur. — Le régime de rotation de cette dernière peut passer à volonté de 540 à 1100 tr/mn et il est également possible de rendre la prise de force arrière dépendante des vitesses. Le «Super L» comporte aussi un double débrayage. Comme autre nouveauté, signalons le siège auxiliaire, qui a été aménagé juste derrière celui du conducteur, le passager regardant vers l'avant.



Le Porsche «Super L»

«Master»

Le «Master» ne se différencie pas énormément du «Super L». Son moteur possède toutefois une puissance de 50 ch et est à

4 cylindres. La prise de force avant a été également prévue pour entraîner un treuil, un compresseur d'air, une poulie, etc. Le relevage hydraulique est aussi pourvu d'un dispositif anti-patinage (surcroît d'adhérence par report de poids sur les roues arrière), ainsi que de prises de pression auxiliaires destinées à actionner le chargeur frontal et la barre de coupe. L'essieu avant comporte des ressorts de suspension.



Le Porsche «Master»

Les gaz d'échappement rendus presque inoffensifs

Un ingénieur allemand d'origine yougoslave, M. Steinbach, a procédé récemment à la démonstration d'un «désintoxicateur» qui permet d'annihiler les effets extrêmement nocifs des gaz d'échappement des moteurs à combustion interne. Cette démonstration a eu lieu dans un garage de Berne, c'est-à-dire dans un local hermétiquement clos où un moteur d'automobile, tournant au ralenti, avait été installé. L'inventeur de cet appareil se tenait dans ce local avec son assistante. La démonstration dura 40 minutes, temps après lequel le moteur s'arrêta par manque d'oxygène. M. Steinbach et sa compagne ne semblaient pas du tout incommodés.

L'appareil en question, que son inventeur a mis dix ans à réaliser, a été déjà présenté avec succès en Angleterre et aux U.S.A. La démonstration de Berne s'est déroulée en présence de spécialistes et de journalistes qui purent suivre toutes les opérations à l'extérieur du dit local, dont deux cloisons étaient vitrées. Les plus sceptiques se sont déclarés convaincus.

Après que tous les interstices du local eurent été bouchés, l'inventeur mit le moteur en marche en ayant soin de le laisser tourner au ralenti. C'est en effet aux bas régimes de rotation que les moteurs dégagent le plus de gaz toxiques. Les démonstrateurs vérifiaient le taux de monoxyde de carbone toutes les cinq minutes. Ce taux resta constamment très faible. On sait que le monoxyde de carbone est un gaz incolore et inodore qui décompose les globules rouges du sang et s'avère mortel même à dose extrêmement faible. Le nombre des victimes qu'il a causées, du fait

que celles-ci avaient omis d'ouvrir les fenêtres et les portes du garage, ne se comptent plus. Le moteur cessa de tourner au bout de 40 minutes par suite d'insuffisance d'oxygène, ainsi que nous l'avons déjà dit. Rappelons à ce propos qu'un moteur est plus exigeant que le corps humain quant à la proposition d'oxygène contenue dans l'air. A la fin de la démonstration, les spectateurs entrèrent dans le local sans se sentir incommodés.

Le désintoxicateur imaginé et réalisé par l'ingénieur Steinbach est un appareil de format réduit et de conception simple. Il



PLATZ Pulvérisateurs portés et pompes

Des appareils PLATZ pour toutes exploitations agricoles, arboricoles et viticoles

**Lutte efficace contre les parasites —
meilleur rendement!**



LANDTECHNIK SA

GUIN / FR

Téléphone (037) 4 34 23 / 24

Envoyez s.v.pl. documentation et prix des pulvérisateurs portés PLATZ

Nom adresse TR

se monte à la sortie du carburateur. Comportant un filtre, un injecteur et trois canalisations d'amenée d'air complémentaire, il améliore le mélange air/benzine en réduisant la scission des particules de carburant. Le mélange devient ainsi plus détonant, la combustion se fait mieux, il y a moins d'imbrûlés, le rendement est supérieur et la consommation de carburant plus faible.

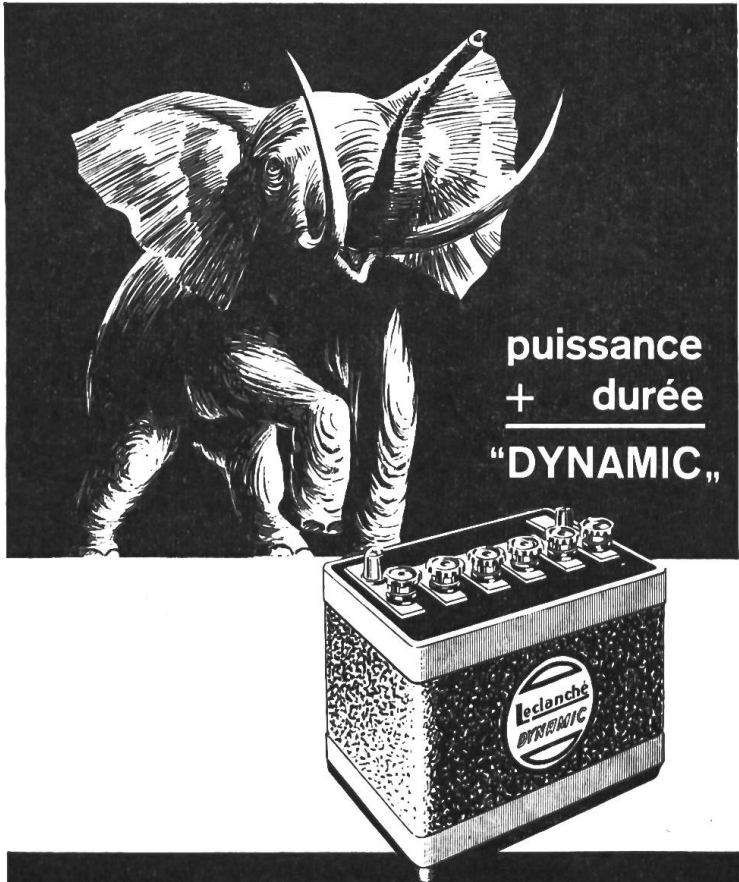
L'appareil mis au point par M. Steinbach permet d'éliminer le 80 % du monoxyde et du bioxyde de carbone que contiennent ordinairement les gaz d'échappement des moteurs à combustion interne. Pendant toute la durée de la démonstration, le moteur n'a pas émis plus de gaz toxiques qu'une simple cigarette. Cette invention va rendre des services signalés, en particulier dans les villes, où le nombre des véhicules en circulation représente de graves dangers pour la santé publique. Ce désintoxicateur est également prévu pour les mo-

teurs à deux temps. L'ingénieur Steinbach travaille actuellement à sa mise au point pour les moteurs Diesel. Une société américaine s'est déjà rendue acquéreur du brevet, mais il est possible que la fabrication en série de cet appareil soit aussi entreprise en Suisse. -S-

Le carburateur inutile ?

Une fabrique britannique (Simms Motor and Electronics Corporation) annonce que son nouveau système d'injection à essence, dont elle va commencer la production en grande série, pourra être installé sur les voitures dans quelque six mois.

Le nouveau système qui, dit-on, rendra peut-être le carburateur inutile, assure au moteur un fonctionnement plus doux et plus nerveux, donne des vitesses de pointe plus élevées, réduit l'usure du moteur, facilite le démarrage et accroît l'économie en carburant.



puissance
+ durée
"DYNAMIC,"

LECLANCHÉ S A YVERDON