

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 61 (1999)
Heft: 9

Rubrik: L'ASETA : une chronique de 75 ans

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: 05.02.2026

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

L'ASETA: une chronique de 75 ans

Werner Bübler

Procès-verbaux, rapports d'activité et documents d'archives recèlent des trésors de souvenirs et dévoilent l'ensemble des activités de l'association durant 75 ans. Le développement de l'association est semblable à celui de la mécanisation, en dents de scie. Les archives, articles rédactionnels et autres documents se lisent d'un trait: le suspense est garanti. Bien sûr, le choix des dates clés qui ont marqué cette chronique a été difficile et une certaine subjectivité est inévitable. Les travaux de coulisses n'apparaissent que peu ou même pas du tout: c'est le projet achevé qui donnera l'étendue des préparatifs.

1924

Le 16 décembre, fondation de l'«Association suisse des propriétaires de tracteurs» à Berne; 50 personnes y participent avec les objectifs suivants:

1. les exigences techniques requises par les moteurs des tracteurs
2. les mesures économiques à prendre face aux autorités.

1925

Interventions auprès des autorités cantonales contre l'imposition des tracteurs de 15 à 40 centimes par kilomètre de routes utilisé.

Dans le canton de Berne, cet impôt se monte à Fr. 500.—.

1930

Pour la première fois apparaît le nom officiel «Les propriétaires de tracteurs».

1932

La Direction générale des douanes accorde une ristourne douanière sur le diesel, l'essence, le White Spirit de Fr. 15.— par 100 kg.

1933

Premiers efforts pour obtenir une ristourne identique sur le carburant.

1938

L'association décide de publier son propre journal «Le tracteur». Le service technique (ST) est réorganisé. Le chef en est Hermann Beglinger. L'association décide de devenir une section de l'Union suisse des paysans et paie 5 ct par membre, soit un forfait de Fr. 100.— (en 1999: Fr. 10000.—).

1939

Le 7 juin, l'association organise une conférence réunissant tous les fabricants de tracteurs — Hürlimann n'y participe pas — et commence à mettre sur pied une normalisation des tracteurs dès 1940.

L'association s'engage à ce que les tracteurs agricoles soient exemptés de l'Ordonnance des transports des automobiles OTA.

1941

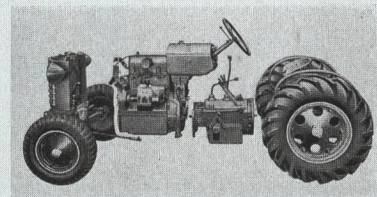
Le service technique prend une part active à l'équipement des tracteurs en gazogène. Cette année de guerre voit aussi la mise sur pied de cours de montage, subventionnés par la Confédération.

1945

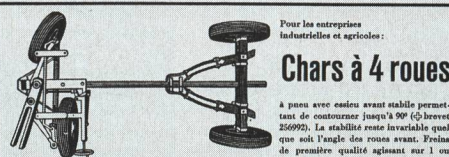
L'association adhère à la toute nouvelle Fédération routière suisse — FRS — avec promesse de pouvoir siéger au comité directeur. La cotisation annuelle se monte alors à Fr. 100.—.



Traktor Bührer, Mod. BD-3, mit 3 Zylinder-Dieselmotor.
Typischer Vertreter eines Schweizer Dieseltaktors.



Gliederung des Traktors, Bührer, Mod. BD-3, bei der Demontage/Montage



Pour les entreprises industrielles et agricoles:

Chars à 4 roues

À pneu avec essieu avant stable permettant de contourner jusqu'à 90° (brevet 256992). La stabilité reste invariable quel que soit l'angle des roues avant. Freins de précision qualité agissant sur 1 ou 2 essieux.

Remorques à un essieu pour tracteurs dans l'exécution préférée, renommée solide. Les 2 catégories de chars sont livrables avec ou sans pont.

Remorques spéciales avec freins à air comprimé pour le transport de bois long.

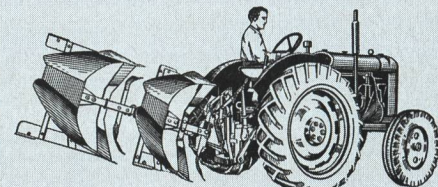
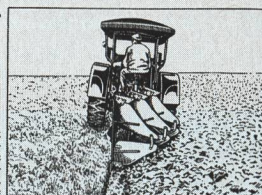
20 ans d'expérience

J. Neuhaus

fabrique de remorques à tracteurs et chars à roues à pneus. Belwil près Muri/AG

1-, 2- und 3-scharige automatische, im In- und Ausland patentierte
Einmann-Stahl-Pflüge
«Vogel»
für alle Traktorenmarken.

Das Modell 1949 ist wieder mit verschiedenen Neuerungen versehen. Eine verstellbare Stütze reguliert die Furchentiefe, ein Hebel reguliert den Ein- und Auslauf, so dass auch am Anfang und Ende



der Furchen eine konstant gleiche Furchentiefe gewährleistet ist. Dadurch war es mir möglich das Pfluggewicht zu senken ohne an der Solidität einzubüssen, weil der ganze Pflug aus bestem, zu diesem Zweck geeignetem Stahl-Material geschmiedet wird. Auch der Preis hat eine bedeutende Reduktion erfahren. Alle Einmann-Stahl-Pflüge Vogel werden mit 2teiligen Vorschälern geliefert, die Ersatzschneiden werden mit zwei Schrauben ausgetauscht. Meine Panzerstahltesten, cylindrische oder gewundene Form werden in 6 Sekunden gepresst und gehärtet, alle Teile werden in meiner eigenen Werkstatt in Serien hergestellt, dadurch sind genau passende Ersatzteilelieferungen möglich. - Neukonstruktion für Ford und Ferguson Modell F, Gewicht 150 kg und Furchenbreite 20—40 cm Preis Fr. 1200.—.

Die Pflugkonstruktion vom Modell Einmann-Stahl-Pflug Vogel ist so vorteilhaft, dass mit einem Pfluggewicht von 150 kg eine Furchentiefe von 5-50 cm in ganz schwerem Boden erreicht werden kann. Schweizer- und Auslandspatente angemeldet. Bergwärtung bis 40% garantiert. Rollende Anbauung für alle Markentraktoren. Pat. Vogel Nr. 246588. Kein seitlicher Druck der Traktoren, weil der Vogel-Pflug von der Mitte des Traktors gezogen wird.

Reparaturen und Umbauten an allen Konkurrenzfabrikaten werden mit Garantie ausgeführt. Verlangen Sie Prospekt, Preislagen, Leistungstabellen und Referenzlisten vom mietgekauften Einmannpflug und unverbindliche Vorführung von

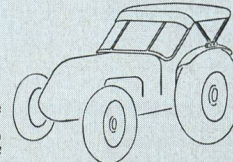
Friedrich Vogel - Pflugfabrik - Kölliken Tel. (064) 37208

Das ideale Traktordach

an jedem Traktor montierbar. Grösstmögliche Deckfläche, zusammenklappbar, in wenigen Sekunden auf- oder abmontiert. Vom einfachsten Modell bis zur Luxuskabine.

Preise ab Fr. 100.- Verlangen Sie unsere Prospekt

EROP Traktordachfabrikation
Schaffhausen Postfach Tel. (053) 52232



Illustrations: publicités de l'année 1949.



Traktorführer
verhütet
UNFÄLLE

Pro forma

1/2 J. Fr. 25.-
Mit 2. Fackel - Druck

Equipez votre tracteur agricole de pneus

GOOD YEAR

dont la bande de roulement
«SURE GRIP» a fait ses preuves



Vous économisez
**du temps
du travail
de l'argent**

Les pneus de tracteurs GOODYEAR ont été soumis à de dures épreuves par les plus importants établissements d'essais et de recherches américains. La bande de roulement «SURE GRIP», avec chevrons interrompus au milieu, s'est avérée la meilleure de toutes. Son adhérence est plus grande que celle des pneus à sculptures fermées au milieu.

La bande de roulement interrompue au milieu se nettoie d'elle-même. De ce fait l'adhérence est meilleure

GOOD YEAR

Pneu-Import SA, Zurich

Uetikon 29
Tél. (051) 32 70 70

Die Treibstoffpreise (gültig ab 1.6.1949)

Benzin:		Traktorenpetrol und White-Spirit II:		Diesel-Öl:	
Menge:	Preis je 100 kg	Menge:	Preis je 100 kg	Menge:	Preis je 100 kg
Tankstelle lt.	Fr. —,64	10 — 160 kg	49,10	Tankstelle lt.	Fr. —,54
1—200 lt.	83,70	161 — 500 kg	41,10	1 — 200 lt.	61,—
200 lt. — 350 kg	79,60	501 — 1000 kg	40,10	200 lt. — 350 kg	58,40
351 — 500 kg	77,75	1001 — 2000 kg	39,10	351 — 500 kg	57,40
501 — 1500 kg	74,65	2001 und mehr	38,60	501 — 1500 kg	56,40
1501 — 3000 kg	75,70			1501 — 4000 kg	55,50
3001 und mehr	74,70			4001 — 8000 kg	54,65
				8000 und mehr	53,65

Anmerkung: Obige Preise verstehen sich franko Domizil in allen Fällen, bei denen direkte Belieferung erfolgt oder wo ein offizieller Camionnage-dienst besteht. In allen übrigen Fällen verstehen sich die Preise franko Station des Empfängers.

Die Mengenpreise verstehen sich ohne Warenumsatzsteuer. Für Lieferungen von Traktorenpetrol und White-Spirit hochverzollt ist die Zolldifferenz von Fr. 15,75 hinzuzurechnen.

Die Preise für Traktorenpetrol und White-Spirit II haben am 1. Juni 1949 keine Änderung erfahren.

Für das zu landw. Zwecken verwendete Dieselöl kann eine Zollrückvergütung von Fr. 10,— je 100 kg brutto, d. h. ca. Fr. 12,— netto verlangt werden.

1947

Fondation de l'Institut pour machines agricoles et technique de travail, IMA. L'association paie une cotisation annuelle de Fr. 1000.—.

Un arrêté du Conseil fédéral met un terme aux ristournes douanières sur le carburant. A la suite d'une intervention de l'association, cette décision est annulée.

1950

L'association lance un appel à ses membres: ne pas dépasser la vitesse autorisée de 20 km/h.

1951

Pour la première fois, le périodique de l'association «Le tracteur» publie les tarifs pour les entrepreneurs agricoles. Ce barème est toutefois ambigu car les membres attendent des tarifs bas et les entrepreneurs agricoles des tarifs plus élevés!

Par principe, l'association a rejeté une catégorie de vitesse moyenne de 30—40 km/h pour les tracteurs.

1952

Un fonds «de prévoyance» pour la loi sur la circulation routière est ouvert en cas d'urgence et cela pour pouvoir faire opposition à des retombées légales non désirées.

1953

Premières discussions pour l'introduction d'examens théoriques à l'intention des conducteurs de tracteurs.

1955

A l'initiative des présidents Berlie et Pottu, les sections vaudoise et genevoise réintègrent l'association suisse. Le Parlement soumet une motion au profit des ristournes douanières de carburant.

1957

Le périodique de l'association contient, depuis 1956, un encart «Communications de l'IMA».

Pour la première fois, il est proposé de créer des cours de technique agricole à l'image de l'Institut allemand DEULA pour parfaire la formation des jeunes agriculteurs. Il est aussi demandé de répéter les cours pour enseignants donnés en 1947 car certains d'entre eux ont réintégré l'industrie.

1961

Le 18 juillet 1961, l'arrêté fédéral sur les véhicules agricoles à moteur entre en vigueur.

1963

Suite à une catastrophe aérienne survenue en Argovie, l'association offre son soutien à l'organisation de tracteurs et de machines agricoles pour aider les exploitations devenues orphelines.

1964

Le 10 janvier, le centre de cours de Riniken ouvre ses portes et commence ses activités par un cours à l'intention des moniteurs.

Expo 64: l'association est responsable d'organiser un Championnat suisse de conduite de tracteurs pour les Jeunes rurales.

1967

Les ristournes douanières de carburants sont accordées sur l'essence.

1969

Le siège de l'IMA à Brugg est dissous et se retrouvera à l'Institut fédéral de recherche en technologie et économie agricole à Tänikon.

1970

La nouvelle dénomination: «Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture» est acceptée.

1971

Le titre du périodique est adapté au développement fulgurant de la technique agricole. Le journal s'appellera donc «Technique Agricole».

1972

Dans le but d'assurer une meilleure sécurité routière, l'association s'engage à améliorer les installations de freins et les freins des remorques.

Pour la première fois, l'ASETA — avec son stand — est présente à l'AGRAMA.

1973

La révision de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière — OAC — maintient, entre autres allègements, l'âge minimum de 14 ans pour les conducteurs de tracteurs agricoles et renonce à un examen pratique.

1974

L'ASETA fête son cinquantenaire.

1975

L'association étudie des processus permettant de faciliter la circulation sur la voie publique de machines extralarges, en particulier des moissonneuses-batteuses allant jusqu'à 3,5 m de largeur.

1981

L'extension du service technique requiert l'engagement d'un spécialiste. Dans le but de soutenir les intérêts des détenteurs d'installations de biogaz ou d'énergie solaire, la commission technique 5 est créée.

1981

Le premier championnat suisse de conduite de tracteurs a lieu. A l'avenir ces joutes se dérouleront tous les 3 ans.

1983

Le service technique dirige une campagne qui accordera une quinzaine de téléphériques militaires à des exploitations de montagne. Le montage définitif sera exécuté par la troupe.

1989

Lors d'une assemblée des délégués extraordinaire, la construction du siège de l'association et du centre de formation à Riniken est décidée selon les plans conçus par le bureau d'architecture CALORPLAN de Hausen. Un crédit de 1941000 francs est voté à l'unanimité pour réaliser ce projet.

1991

Le 1^{er} juin: inauguration du siège de l'association et du centre de formation.

L'ASETA proteste, par une résolution, contre l'augmentation de 44,3 à 114 %, pour les primes de responsabilité civile des véhicules agricoles à moteur.

1992

L'association réagit en adressant un recours au Tribunal fédéral concernant cette augmentation.

1993

En relation avec le contrôle antipollution obligatoire, une solution exceptionnelle a été trouvée pour l'agriculture: les véhicules ne seront contrôlés que tous les 4 ans au lieu des 2 ans usuels.

1994

L'assemblée des délégués adopte une résolution destinée au département fédéral des finances pour le maintien des ristournes douanières sur le carburant accordées aux agriculteurs et cela malgré les mesures d'épargne prises par la Confédération dans la troisième «ronde» de l'assainissement des finances fédérales.

1996

L'assemblée des délégués approuve l'étude «ASETA 21» qui établit le concept et les objectifs futurs de l'association en soulignant «de maintenir une stratégie raisonnable, tournée vers l'avenir».

Un changement d'appellation de l'association est rejeté formellement.

L'ASETA a sa page d'accueil sur Internet: www.agrartechnik.ch. Le site donne des informations sur les activités de l'association, le programme des cours et le calendrier des manifestations.

1997

Le journal de l'ASETA paraît en format A4 avec une maquette complètement renouvelée.

1998

L'augmentation de la vitesse des tracteurs est une réalité à partir du 1^{er} octobre. L'ASETA s'est engagée, avec succès, pour une mise en pratique pragmatique des prescriptions.

1999

Le comité central élit J. G. Fischer, ing. agr., comme successeur du directeur W. Bühler qui quittera l'association à fin septembre.

Le cours de conduite G40 est proposé sur l'ensemble du territoire suisse.



**Nouvelle génération
MLT 6 et 7m — 80 à 120 CV**

**Tout a changé,
sauf le nom et la couleur!**

Visibilité maximale Nouveau concept avec position latérale du moteur	Maniabilité imbattable 4 et 2 roues directrices / marche en crabe / 4 roues motrices
Encore plus compact Largeur et hauteur hors tout 2,30 m	Excellente performance Pompe load-sensing pour tous mouvements simultanés du bras
Grand confort Cabine encore plus spacieuse, disposition ergonomique des commandes	Boîte de vitesses Power-shift (option) Convertisseur de couple et changement de vitesses sous charge pour une vitesse de 0 à 40 km/h

VOTRE EXPERT EN MANUTENTION AGRICOLE

Importateur pour la Suisse romande:

 2117 La Côte-aux-Fées NE, ☎ 032-865 12 12

Demandez une démonstration!

 Le no 1 mondial