

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 62 (2000)
Heft: 12

Rubrik: La voiture adéquate pour l'exploitation et la famille

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

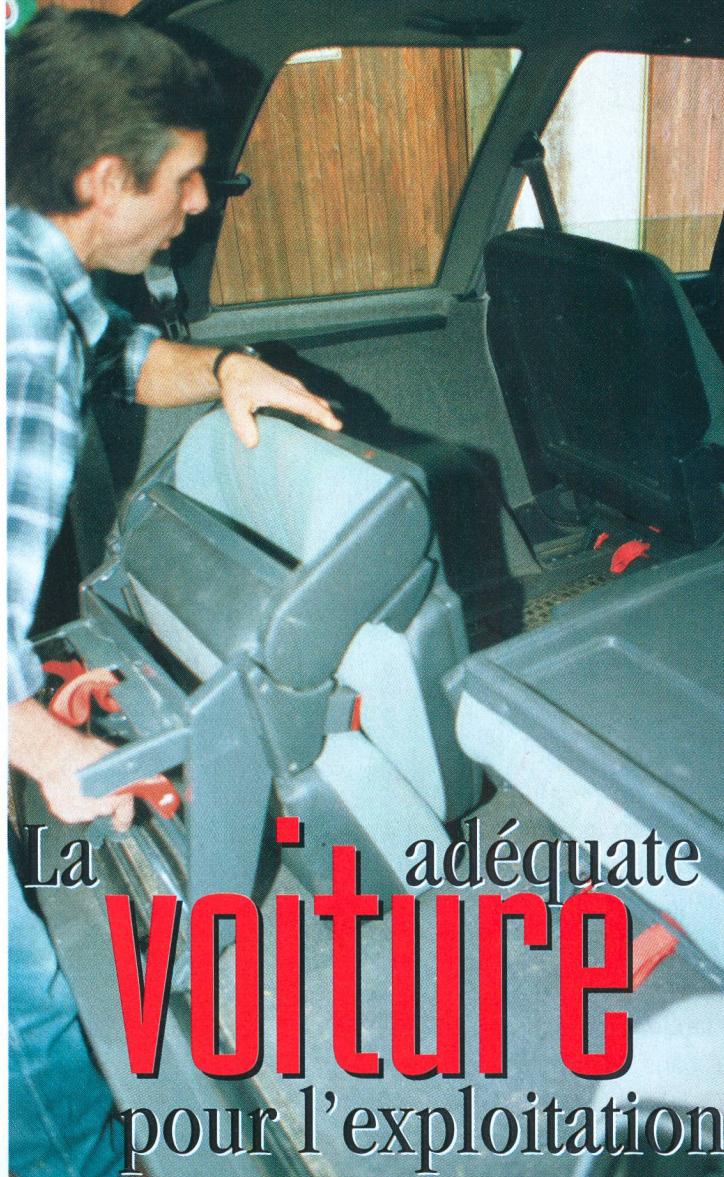
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



La voiture adéquate pour l'exploitation



et la famille

Jürg Wick*

Les consommatrices et les consommateurs peinent à se retrouver dans le marché de l'automobile avec la multiplicité de nouveaux modèles. De nombreuses innovations sont intéressantes, d'autres plutôt liées au phénomène de mode. Les voitures d'occasion constituent de plus en plus une alternative conseillée.

Il y a 25 ans, la chose était claire dans l'agriculture. La bonne motricité due au moteur arrière et aux grandes roues étroites de la légendaire Coccinelle lui donnait une sympathie inégalée. Depuis, la Subaru 4×4 a acquis le statut de voiture favorite dans l'agriculture. Les Japonais ont rapidement compris l'intérêt des voitures polyvalentes et prouvé que les Allemands n'étaient pas seuls à pouvoir construire des autos robustes. Aujourd'hui, un large choix de voitures aux capacités les plus variées est à disposition. A l'offre presque infinie de voitures s'ajoute encore en Suisse les populaires tout-terrain, qui se déclinent en diverses catégories. Les pick-up, très répandus aux Etats-Unis, méritent également une attention particulière.

De quelle puissance a-t-on besoin?

Le poids des véhicules a augmenté de

façon considérable ces dernières années à cause des dispositifs de sécurité et de confort, comme la climatisation, mais surtout de la rigidité accrue des châssis. Aujourd'hui, les autos sont construites de manière à pouvoir absorber un choc à 64 km/h sans que l'habitacle ne subisse de déformation majeure, ce qui préserve les passagers de graves blessures. En parallèle, la puissance des voitures a augmenté de manière plus que proportionnelle. Un manque de puissance ne peut être reproché qu'à fort peu de voitures, les importateurs renonçant d'ailleurs souvent eux-mêmes à proposer les modèles équipés d'une motorisation dite «de base». En ce qui concerne la consommation de carburant, on ne constate que peu de progrès, malgré les efforts importants consentis en la matière: les augmentations de poids et les améliorations de confort neutralisant la puissance. La tendance générale est à l'augmentation de la cylindrée des moteurs,

sans que la consommation ne s'élève pour autant. Pour 2001, BMW et Opel ont fait passer leur groupe 2 l à 2,2 l, tout en promettant une baisse de consommation. Par ailleurs, la consommation moyenne de tous les véhicules circulant en Suisse a baissé de 2% par an ces dix dernières années. En bref, on peut affirmer qu'un véhicule de classe moyenne inférieure (ex.: Golf) est bien doté dès 1600 cm³. En ce qui concerne la classe moyenne (ex.: Subaru Legacy), il faut au moins 1800 cm³. Pour les modèles plus volumineux – monospaces et tout-terrain – un peu plus de réserve paraît nécessaire.

Diesel ou essence

Les nouvelles performances des moteurs Diesel n'auront pas échappé à l'œil attentif des observateurs du marché automobile. Ces performances concernent déjà presque 10% des nouvelles immatriculations, ce qui ne

* Jürg Wick, Thalwil, est journaliste spécialisé et correspondant régulier de la Revue automobile.

s'est encore jamais vu en Suisse. L'augmentation du prix de l'essence n'explique pas entièrement ce phénomène, car les taxes sur le diesel, plus pénalisantes que dans les pays voisins, rendent difficiles les économies de carburant. En revanche, la différence de prix en faveur des voitures à essence s'amenuise, en particulier depuis que les moteurs à essence (Otto) sont équipés d'une injection directe. Les moteurs Diesel modernes sont presque systématiquement pourvus d'un turbo, ce qui leur donne à peu près le même rapport poids/puissance que les modèles à essence.

Vu le couple dont disposent les moteurs Diesel utilisés quotidiennement, bon nombre de moteurs à essence sont plutôt dépassés. Les fameux moteurs TDI de Volkswagen et les produits analogues de la concurrence ont très bien pu être adaptés à la pratique, en particulier en combinaison avec une boîte automatique.

On pourrait croire que tout parle donc en faveur d'un moteur turbodiesel avec injection directe. Pas tout à fait: l'injection directe n'est pas performante sur les courtes distances car il faut que le moteur soit chaud pour que le système fonctionne de manière optimale. Et cela peut durer assez longtemps, car la phase d'échauffement selon le principe de fonctionnement de Rudolph Diesel, est plus longue que celle d'un moteur à essence. Cela est encore accentué avec les voitures de grosse cylindrée. L'achat d'un véhicule Diesel implique de parcourir de plus longs trajets, faute de quoi l'on court à la déception.

Traction intégrale, oui ou non?

Cette question ne se pose même pas pour la plupart des agriculteurs, dès que leur rayon d'action se situe à plus de 500 ou 600 mètres d'altitude. Il faut cependant savoir que les automobiles modernes sont souvent équipées de systèmes de contrôle de motricité qui facilitent la conduite sur la neige. Le 4×4 ne constitue cependant pas une solution miracle et les situations où le conducteur d'un 4×4 se «plante» sévèrement sont presque

plus fréquentes qu'avec un véhicule conventionnel, car les limites sont plus aisément franchies.

Le profil des pneus se révèle essentiel lorsque le revêtement est verglacé, enneigé ou terne. Les pneus à hautes performances sont inefficaces au-dessous de 5 °C et leur profil se remplit immédiatement de terre sur les terres molles et humides. Sur terrain sec, mais non asphalté, une garde au sol généreuse est plus importante que la traction intégrale, aussi «sophistiquée» soit-elle, car cette dernière n'empêchera pas que le châssis de l'auto touche le sol.

Les chemins de forêt ou de dévastation sont franchis en principe aussi facilement avec un véhicule à une traction qu'avec un 4×4.

Break ou remorque?

Les calculateurs les plus avertis sont depuis longtemps des adeptes de remorques. Selon l'usage, l'attelage peut naturellement être un bon choix, confronté cependant à différentes limites. C'est pourquoi les avantages d'un break ne devraient pas être négligés, même si l'exécution 5 portes coûte un peu plus cher. La valeur de revente plus élevée parle d'ailleurs en faveur de cette option. Les breaks sont très prisés dans le commerce de l'occasion, alors que les limousines ont de la peine à atteindre les prix souhaités. A relever également que certains modèles de break ont quasiment valeur de symbole!

Les meilleures capacités de chargement, l'accès plus aisés, des places arrière plus confortables sont autant d'éléments qui parlent en faveur de la version commerciale. Certains véhicules (Chrysler,

Volvo, Mazda) proposent un siège rabattable à côté de celui du conducteur.

Les nouveaux pick-up

Il arrive parfois qu'ils arborent fièrement une tête de taureau sur leur capot. C'est peut-être pourquoi ils ont été considérés d'emblée comme un phénomène de mode. Les prix sont raisonnables et la plate-forme de chargement n'est pas dénuée de charme. Il est possible de charger en vrac sans s'énerver à cause des mouvements désordonnés de certains objets. Par ailleurs, le chargement en hauteur est quasiment illimité et il n'est pas nécessaire de se soucier de la hauteur du toit.

La plupart des pick-up sont des 4×4 disponibles également en double cabine. Ils conviennent donc, et cela dans une mesure limitée, pour une utilisation familiale. Pour les courtes

distances, une petite place à l'arrière peut suffire. La question se pose différemment pour les trajets plus longs, ce qui doit être évalué avant l'achat.

Deux éléments à considérer: la hauteur de la plate-forme de chargement est relativement importante et les pick-up sont très longs pour un véhicule à cinq places.

Avantages et inconvénients des tout-terrain...

Les tout-terrain, à l'exemple des Jeep Wrangler et Land Rover Defender, des modèles bien connus, ont suscité un boom extraordinaire en Suisse. Par chance pour les budgets moyens, ce segment ne comporte plus seulement des produits exclusifs comme la Range Rover ou la Jeep Grand Cherokee. La Toyota RAV 4, la Subaru Forester et autres produits japonais auxquels se joignent de plus en plus de



En 1979, le modèle Subaru 4WD a ouvert des perspectives entièrement nouvelles.

Photo Wick



Les breaks perdent nettement moins de valeur que les limousines.

Photo Wick

constructeurs européens, occupent ce segment avec des véhicules compacts.

Les avantages principaux sont un espace généreux sur les sièges postérieurs, une garde au sol exceptionnelle et la traction intégrale qui facilite le passage sur les chemins défoncés et les routes enneigées.

Les inconvénients à cela sont la hauteur du véhicule: prudence dans les garages non normalisés, accès difficile à la galerie du toit, pare-brise pénible à nettoyer et des freins peu endurants à la descente. En outre, la consommation de carburant s'avère élevée en raison des dimensions et du poids du véhicule, ce qui implique d'ailleurs aussi une sensation de

maniabilité assez mauvaise. Certains modèles proposent une roue de secours volumineuse qui occupe beaucoup de place dans le coffre ou se pose à l'arrière, compliquant ainsi la manipulation de la porte postérieure.

... et des monospaces

Un nouveau style de voiture est apparu avec les monospaces qui tentent de concilier au mieux les besoins commerciaux et familiaux. La plupart des avantages et des inconvénients caractérisant les tout-terrain valent aussi pour les monospaces. Ils sont plus hauts que les voitures, mais ne disposent pas,

comme les tout-terrain, de traction intégrale. Celle-ci peut cependant être obtenue contre un substantiel supplément de prix. La polyvalence extraordinaire de ce type de véhicule est très appréciée. En utilisation quotidienne, cela pourrait bien constituer le principal inconvénient pour les agriculteurs. En effet, la présence de sièges, même s'ils se rabattent, ne permet pas de libérer suffisamment de place pour de lourds et volumineux objets (le revers de la médaille en quelque sorte!). Par ailleurs, en transportant des matériaux en vrac et sans protection, on court le risque de boucher les charnières ou, au moindre mal, de salir l'intérieur du véhicule.

Les occasions présentent beaucoup d'atouts

Les remarques faites précédemment valent aussi bien pour les véhicules d'occasion. Sur le marché suisse, les chiffres de vente de l'occasion représentent le double des voitures neuves. Il ne faut donc éprouver aucune gêne en tant qu'acheteur d'un véhicule de deuxième main, bien au contraire. Au-delà de considérations purement financières, il existe des raisons très rationnelles pour se tourner vers le marché de l'occasion. C'est tout d'abord la meilleure fiabilité des autos modernes qui ne rendent plus nécessaires de perpétuelles visites chez le garagiste. Le délai de livraison, très

Comparaison coûts/utilité des différents moyens de transports pour de petites charges

(Tableau: Ernst Bühlmann, instructeur auto-école et cours de conduite G 40 pour l'ASETA, Triengen LU)

	Break	Deuxième voiture	Remorque	Monospace	Tracteur	Motos
Post-équipement Coûts	Env. CHF 2000.– de plus qu'une auto conventionnelle	Nouvelle voiture CHF 20 000.– à CHF 30 000.–	Remorque Dispositif d'attelage	Prix à neuf CHF 32 000.–	Déjà à disposition	Motos: 50 cm ³ CHF 3000.– à CHF 4000.–
Charge	400 à 500 kg	400 à 500 kg	Remorque pour auto normale jusqu'à 800 kg	Charge, env. 800 kg suffisante		
Permis de conduire	Catégorie B (auto)	Catégorie B (auto)	Catégorie B (auto)	Catégorie B (Auto)	Catégorie G Tracteur à 40 km/h: Cours de conduite G 40	Motos jusqu'à 45 km/h sans tenir compte du nombre de cm ³ : cat. F. Détenteurs de cat. B peuvent circuler avec les véhicules de cat. F.
Coûts mensuels supplémentaires pour l'exploitation	Par rapport à une auto conventionnelle: env. CHF 50.– à CHF 1200.–	Classe moyenne CHF 900.– à CHF 1200.–	CHF 50.– env.	CHF 1400.– à CHF 1600.–	Frais d'exploitation, mais pas d'amortissement ni d'assurance: sont déjà à disposition.	CHF 150.– env.
Avantages et inconvénients	Avantages: Pas de frais suppl. Puisqu'une voiture est de toute façon à disposition. Inconvénients: Il faut toujours s'arranger: qui utilise l'auto et quand? L'intérieur de l'auto est souvent sale. Sans soins, les mauvaises odeurs résistent!	Avantages: Chacun est libre d'utiliser la voiture à sa convenance. Inconvénients: Frais multipliés par 2	Avantages: L'intérieur de l'auto familiale n'est pas sali. La charge utile est relativement élevée. Inconvénients: La marche arrière est une question d'habitude. Les charges doivent être bien arrimées.	Avantages: Espaces de rangement généreux. La charge ne doit pas être aussi bien arrimée que dans une remorque. Chargement et déchargement se font sans trop de précaution. Odeurs supportables. La plus rapide des variantes de transports. Inconvénients: Coûts élevés pour l'exploitation.	Avantages: Est déjà à disposition: pratiquement pas de coûts supplémentaires. Inconvénients: Assez lent.	Avantages: A besoin de peu de place. Facile à entretenir. Adapté pour de courts trajets. Inconvénients: Exposé aux intempéries. Peu de surface de transport. Oubli du casque (prescription!). Habits adaptés.

court, constitue aussi un avantage non négligeable. Lorsque l'on désire acquérir une voiture neuve, le modèle souhaité n'est que rarement disponible. Des délais de livraison de deux mois et plus sont monnaie courante. En revanche, les véhicules de deuxième main sont disponibles immédiatement, pour autant que l'on trouve l'objet de ses rêves. A ce propos, Internet ouvre de nouvelles perspectives non dénuées d'intérêt. Alors que

l'achat de voitures neuves par ce biais constitue encore de la musique d'avoir, les renseignements quant aux modèles et aux spécificités techniques restant plutôt lacunaires, de nombreux véhicules d'occasion sont disponibles, même pour le choix de la couleur. Environ 10% des voitures d'occasion trouvent propriétaire par Internet. Le Net élimine donc un défaut majeur de la vente d'occasion: la pression du temps. Les véhicules

d'occasion qui n'ont qu'un faible kilométrage annuel et/ou dont le mode d'utilisation et d'entretien est avéré, sont particulièrement intéressants pour les acheteurs. Les occasions permettent l'achat de véhicules de classe supérieure à un prix abordable.

Quelques inconvénients doivent pourtant être évoqués. Ainsi, les véhicules les plus prisés (monospaces, tout-terrain, petites voitures) sont rares et

chers sur le marché de l'occasion, alors que ces véhicules bénéficient de rabais sur le marché du neuf, toujours pour les mêmes raisons.

Si l'on s'adresse à un commerce important, le service après-vente reste limité. Il vaut donc la peine de laisser sa chance au garagiste du village qui peut lui-même rechercher le véhicule souhaité. Par ailleurs, la motivation pour l'entretien futur du véhicule sera ainsi d'autant plus grande.

Autos pour l'exploitation et la famille jusqu'à Fr. 40 000.-

Marque	Catégorie	Carrosserie	Mode de propulsion	Cylindrée/Puissance	Prix dès CHF
Opel Agila	petite voiture	monospace	essence/avant	1200/75 CV	14 200.- n
Fiat Seicento	petite voiture	3 portes	essence/avant	1100/54 CV	14 490.- n
Renault Clio	petite voiture	3 portes	essence/avant	1400/75 CV	16 450.-
Subaru Justy	petite voiture	5 portes	essence/4x4	1300/85 CV	18 350.- n
Seat Cordoba	petite voiture	break	essence/avant	1400/75 CV	20 760.-
Suzuki Jimny	petite voiture	cabriolet	essence/4x4	1300/59 CV	21 990.- n
Fiat Brava	classe moy. inf.	5 portes	essence/avant	1600/103 CV	22 550.-
Suzuki Baleno	classe moy. inf.	break	essence/4x4	1600/70 CV	23 590.- n
Citroën Berlingo	grand volume	break	diesel/avant	2000/90 CV	24 720.-
Ford Focus	classe moy. inf.	break	essence/avant	1800/115 CV	24 950.-
Mercedes A140	petite voiture	5 portes	essence/avant	1400/82 CV	25 950.- n
Toyota Corolla	classe moy. inf.	break	essence/4x4	1800/110 CV	26 550.- n
Skoda Octavia	classe moy. inf.	5 portes	diesel/avant	1900/90 CV	26 590.-
Mitsubishi Space Star	classe moy. inf.	monospace	essence/avant	1800/122 CV	26 990.-
Audi A2	petite voiture	5 portes	diesel/avant	1200/61 CV	27 760.-
Mazda Premacy	classe moy. inf.	monospace	diesel/avant	2000/90 CV	28 040.-
Honda HR-V	tout-terrain	break	essence/4x4	1600/105 CV	29 000.-
Nissan Primera	classe moyenne	5 portes	essence/avant	2000/140 CV	29 950.-
Mitsubishi L200	pick-up	2 portes	diesel/4x4	2500/100 CV	30 990.-
VW Golf	classe moy. inf.	break	diesel/4x4	1900/90 CV	31 290.-
Peugeot 406	classe moyenne	4 portes	essence/avant	2000/137 CV	31 900.-
Nissan Pickup	pick-up	4 portes	essence/4x4	2400/126 CV	31 990.-
Citroën Evasion	classe moyenne	monospace	essence/avant	2000/138 CV	32 900.-
Subaru Legacy	classe moyenne	break	essence/4x4	2000/125 CV	32 950.-
Daihatsu Rocky	tout-terrain	break 3 p.	diesel/4x4	2700/98 CV	33 800.- n
Hyundai Galloper	tout-terrain	break	diesel/4x4	2500/105 CV	34 490.- n
Land Rover Defender	tout-terrain	break 3 p.	diesel/4x4	2500/122 CV	35 200.-
BMW 316i	classe moyenne	4 portes	essence/arr.	1900/105 CV	35 800.-
Saab 9-3 Turbo	classe moyenne	5 portes	essence/avant	2000/150 CV	36 700.-
Land Rover Defender	pick-up	2 portes	diesel/4x4	2500/122 CV	37 200.-
Volvo V40 Turbo	classe moyenne	break	essence/avant	2000/165 CV	37 400.-
Renault Scénic	classe moy. inf.	monospace	essence/4x4	2000/140 CV	37 700.-
Toyota Camry	classe moy. sup.	4 portes	essence/avant	2200/131 CV	37 700.-
Jeep Cherokee	tout-terrain	break	diesel/4x4	2500/118 CV	37 900.-
Subaru Forester Turbo	tout-terrain	break	essence/4x4	2000/170 CV	37 950.-
Audi A3 Turbo	classe moy. inf.	5 portes	essence/4x4	1800/150 CV	38 360.-
Ford Mondeo V6	classe moyenne	break	essence/avant	2500/170 CV	38 400.-
Toyota RAV 4	tout-terrain	break	essence/4x4	2000/150 CV	39 300.-
Opel Frontera	tout-terrain	break 3 p.	diesel/4x4	2200/115 CV	39 850.-

n = prix net

Combien coûte une voiture par kilomètre?

Les frais kilométriques d'un véhicule sont souvent sous-estimés. Or, pour établir un budget exact ou pour demander le remboursement des frais de déplacement, il est important de pouvoir calculer avec précision le coût d'exploitation d'un véhicule. L'Info-guide «Frais kilométriques 2001» du TCS offre une aide précieuse à cet effet en permettant de calculer ces frais de manière simple à l'aide d'un graphique.

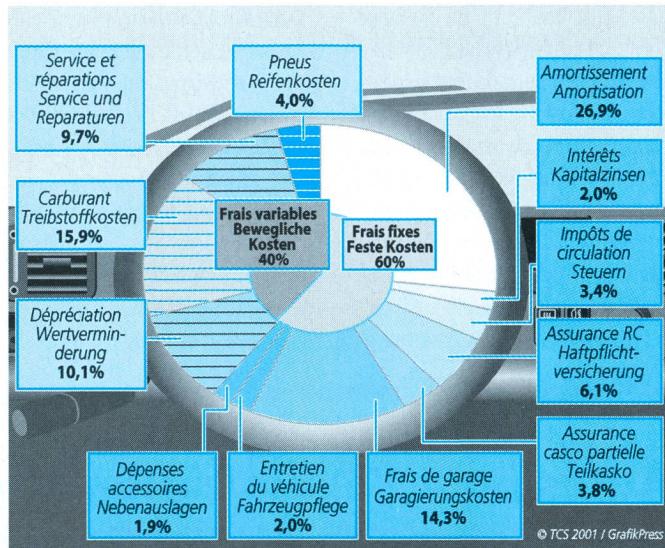
Les frais kilométriques se divisent en frais fixes et en frais variables. Les frais fixes sont indépendants de l'utilisation de la voiture et du nombre de kilomètres parcourus; ils apparaissent dès que le véhicule est immatriculé, que la voiture soit utilisée ou qu'elle reste au garage. Les frais

variables dépendent de l'utilisation qu'on en fait, donc du nombre de kilomètres effectués.

Le fait de rouler bon marché ou plus cher se décide au moment du choix du modèle. Le véhicule une fois en service, le conducteur peut influencer les frais variables (par exemple les pneus, le carburant) et les maintenir le plus bas possible par un mode de conduite réfléchi. En achetant une voiture d'occasion de catégorie supérieure ou un tout-terrain, le conducteur ne doit pas oublier que, malgré un prix d'achat avantageux, les frais d'exploitation d'un véhicule de ce type seront élevés.

CHF -.65 en moyenne

Selon les bases de calcul utilisées par le TCS, les frais fixes d'une voiture de tourisme (prix catalogue) de CHF 27 000.– se montent à CHF 6000.–



L'Info-guide «Frais kilométriques 2001» est disponible auprès de toutes les agences et centres techniques du TCS. Il est gratuit pour les membres (non-membres: CHF 10.–).

par an. En roulant 15 000 km par année, les frais variables atteignent CHF 4000.–. Cette voiture «moyenne» coûtera donc CHF 10 000.– par an, ce qui équivaut à un montant de 67 centimes par kilomètre.

Prix élevés de carburant et leurs conséquences

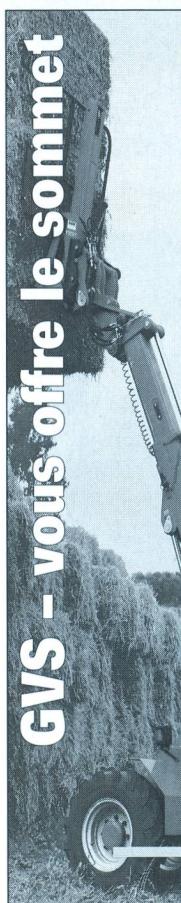
Pour un véhicule consommant 8,6 l/100 km, une augmentation du prix

du carburant de 11 à 12 centimes par litre se répercute par une augmentation des frais totaux de 1 centime par km. Pour un véhicule consommant le double, l'augmentation de 1 centime/km sera effective lors d'une majoration du carburant de déjà 6 centimes/litre. En revanche, pour une voiture de 3 l, on aura une augmentation de 1 centime/km si le prix du diesel augmente de plus 30 centimes par litre.

Et pour l'agriculture?

Réd. Dans l'agriculture, cette situation (coût par kilomètre) ne se présente guère mieux: bien que l'on puisse réduire les frais de garage et que le fait d'acheter un véhicule d'occasion influence le coût par kilomètre, les trajets se font souvent

sur des chemins peu carrossables. Ainsi les frais de réparation et d'entretien augmentent en proportion. En général, le peu de kilomètres parcourus exerce une influence négative sur le coût par kilomètre.



Les manutentionnaires.

Schäffer
Lader

Chargeurs • de manutention • télescopiques

Téchnique supérieure en forme plus compacts.



ETRAMA SA
1037 Etagnieres, Tél. 021 731 34 95, Fax 021 731 10 43

Votre partenaire pour le machinisme agricole, forestier et communal
Internet: <http://www.gvs.ch> • e-mail: landmaschinen@gvs.ch

AIDE SUISSE AUX MONTAGNARDS

TÉL. 01/712 60 60 FAX 01/712 60 50

www.berghilfe.ch info@berghilfe.ch



AGID SVIZZER PER LA MUNTOGNA

AIUTO SVIZZERO AI MONTANARI

SCHWEIZER BERGHILFE