

Zeitschrift: Technique agricole Suisse

Herausgeber: Technique agricole Suisse

Band: 84 (2022)

Heft: 9

Rubrik: Passion

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: 06.02.2026

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



Un conducteur en pleine action au guidon d'un monoaxe Bucher. Photos: Dominik Senn

Spectacle «à fond les bielles»

Les courses de monoaxes sont une spécialité suisse. Dans ces concours de vitesse et d'endurance, les pilotes comme les machines sont sollicités à l'extrême. *Technique Agricole* a assisté à la course de Neuheim (ZG), entre pluie et soleil de plomb.

Dominik Senn

Compagnons fidèles et omniprésents des paysans suisses, les monoaxes ont été développés dans les années 1930. Les 50 premiers exemplaires de motofaucheuses construits par Rapid Motor-mäher AG datent de 1926. C'est surtout dans l'après-guerre que ces engins sont devenus très populaires, car leur polyvalence et leur centre de gravité bas les prédestinaient aux régions de montagne. La robustesse de ces machines fait qu'encore maintenant nombre d'agriculteurs possèdent un monoaxe qui continue à leur rendre bien des services. Les marques les plus connues sont Rapid, Bucher et Aebi.

Neuheim (ZG), le village des débuts
Des années ont passé avant que soient lancées les premières courses de mono-

axes. Comme beaucoup de bonnes idées, celle-ci a jailli à l'issue d'une soirée un peu arrosée. En 1998, sept copains se retrouvent au restaurant Schäfli, à Neuheim (ZG), vantant les qualités de leurs monoaxes respectifs. Comme ils ne peuvent en rester là, ils décident d'organiser un concours où se mesureront leurs véhicules. Un agriculteur leur met une friche à disposition. Cette même année, 22 conducteurs s'inscrivent au premier championnat en trois catégories. Un beau succès. Le club des monoaxes de Neuheim, premier du genre, est fondé. Très vite, des concours sont mis sur pied au-delà des frontières du canton de Zoug et des antennes émergent dans toute la Suisse. Actuellement, malgré quelques interruptions, une dizaine de courses de monoaxes

se déroulent pendant la belle saison, un peu partout en Suisse alémanique.

Déjà la 17^e rencontre!

Ce matin du 23 juillet 2022, il pleut à Neuheim. Les gouttes n'empêchent pas la 17^e rencontre des tracteurs monoaxes. Le bruit, en fait les pétares des moteurs à plein régime s'entendent à des kilomètres. Nous sommes debout derrière les rubans du champ de course «Hinterburghof», où des bottes de paille délimitent un parcours de 300 mètres de pentes à parcourir deux fois de haut en bas. Quel spectacle! Ces engins normalement dociles et indolents se sont mués en véhicules de course. Des moteurs dopés, voire des moteurs de motos, catapultent conducteurs et châssis en tout genre à travers la boue qui s'est for-



Patrick Fässler négocie une sortie de courbe à pleine vitesse.



Patrick Lüönd pilote en catégorie reine «Propulsion».

mée sous la pluie. Les roues patinent dans des ornières sans fin, les essieux décollent. Certains de ces engins évoquent ceux des films de Mad Max et les tonneaux ne sont pas rares, durant presque chaque course, heureusement sans gravité ni dommages aux personnes.

Jusqu'à 3500 spectateurs

Une heure plus tard, le soleil est revenu. De plomb. Il convertit en poussière la boue projetée par les véhicules à 30 ou 40 mètres. Un brouillard de terre jaune enveloppe l'arrière des engins. Un monoaxe orné de la devise «Dans la m...» se fraye une route entre des blocs de terre et ne gagne le haut du terrain que grâce à sa remorque à entraînement par prise de force. «Les pilotes expérimentés bouclent le circuit de deux fois 300 mètres en moins de 50 secondes. Ce parcours exige tout de l'homme et de sa machine», souligne le président du comité d'organisation, Elias Waltenspül de Menzingen. «Le nombre de spectateurs ne cesse d'augmenter. On recense de 2500 à 3500 per-

sonnes à chaque course; des familles entières font le déplacement. L'entrée est gratuite», explique le jeune homme de 29 ans. Cette année, des courses ont eu lieu à Schönenberg (ZH), Hofstetten (BE), Uttwil (TG), Neuheim (ZG), Gunzwil (LU), Seerücken (TG), Melchnau (BE), Brittnau (AG) et Marbach (LU). Brüllisau (AI) accueillera la dernière compétition de la saison les 1^{er} et 2 octobre.

La sécurité, une priorité

Au début, il y avait trois disciplines: «Circuit en boucle», «Pulling» et «Départ-façon-Le-Mans». Avec le temps et l'amélioration technique des engins, les catégories actuelles (voir encadré ci-dessous) ont été reprises par tous les organisateurs et, depuis 2016, intégrées dans un règlement suisse unique.

Comme l'explique Elias Waltenspül, la sécurité est un élément primordial tant pour les conducteurs et que pour le public. Chaque engin doit obligatoirement être équipé d'une direction articulée, de freins en état de fonctionnement et d'une

cordelette de sécurité coupe-circuit. En outre, casque, arceau et ceintures de sécurité s'imposent à toutes et tous, à l'exception de la catégorie «Standard». Les catégories reines «Propulsion arrière» et «Traction avant» sont les plus appréciées des spectatrices et spectateurs. Non seulement leurs moteurs et châssis sont considérablement «boostés», mais ces véhicules roulent de façon très impressionnante. Les conducteurs ne se contentent pas d'être des pilotes talentueux; ils sont aussi des mécaniciens hors pair et astucieux, qui ne cessent d'améliorer leurs montures. Ils innovent en plus, qu'il s'agisse des suspensions ou des transmissions à chaînes et à cardans, en veillant à ne pas se faire copier trop ouvertement leurs trouvailles.

«Nous formons un grand cercle d'amis qui, d'une course à l'autre, se mesurent entre eux», raconte Elias Waltenspül. Il n'y a pas de champion suisse désigné, ni même de véritable classement. «Ce qui nous importe le plus, à tous, c'est la collégialité et le fair-play.»

Les six catégories des concours suisses de monoaxes

«Standard avant 1970»: le bloc-moteur, la transmission et l'arbre doivent être d'origine. Le moteur peut être modifié, mais doit être équipé du carburateur d'origine; turbocompresseur et injection ne sont pas autorisés. La motofaucheuse doit être chaussée de pneus d'origine. L'entraînement de l'essieu de la remorque doit être fonctionnel.

«Sport avant 1970»: le bloc moteur et la transmission doivent être d'origine. Le moteur peut être modifié; turbocompresseur et injection interdits. La remorque doit être équipée d'un arceau derrière le siège du

conducteur; il doit dépasser d'environ 50 cm le profil en hauteur de ce dernier. L'essieu arrière peut avoir une suspension.

«Prototypes»: la transmission doit provenir d'un monoaxe. La chaîne cinématique doit passer par la transmission. Le moteur peut provenir d'une autre origine, il doit être monté sur l'essieu avant. Seule la traction avant est autorisée. L'essieu arrière peut avoir une suspension.

«Autoconstruction à traction avant»: Le moteur doit être monté sur le train avant.

Seul l'essieu arrière peut être doté d'une suspension. Chaînes et courroies doivent être munies de protections.

«Autoconstruction à propulsion»: le moteur doit être monté sur l'essieu arrière. Suspension intégrale autorisée. Chaînes et courroies doivent être munies de protections.

«Autoconstruction 4x4»: suspension intégrale et 4 roues motrices sont autorisées. Chaînes et courroies doivent être munies de protections.