

# Les allemands donnent l'exemple

Autor(en): **Boudry, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé**

Band (Jahr): **12 (1950)**

Heft 4

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1049348>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

la **normalisation de l'arrière du tracteur**, il cherche à faire baisser le coût d'exploitation du tracteur et de rendre abordable l'emploi du tracteur dans la petite exploitation également.

Le gérant central **Piller**, en introduisant les **cours pour chefs de cours** et pour les professeurs de machines agricoles, a mis à la disposition des sections un nombre suffisant de chefs de cours qualifiés. Ces derniers ne servent pas seulement à la formation des propriétaires et conducteurs de tracteurs mais tout autant à faire valoir leur influence dans la construction des machines agricoles que l'industrie suisse lance sur le marché.

Les nombreux différents qui surgissent toujours avec les autorités compétentes dans le cadre du **Statut des transports automobiles (STA)** causent, au gérant actuel, bien du souci et du travail. A un moment donné, on aurait pu croire que la disparition complète des entreprises de charrois agricoles n'était plus qu'une question de temps. Le comité central, après de longs efforts, a le grand mérite d'avoir pu créer une situation supportable.

Après cette revue rétrospective, le comité central et les organes directeurs de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs espèrent pouvoir travailler, comme par le passé, dans l'intérêt des sections et des membres. Pour ce faire, ils sont dépendants de la collaboration la plus étroite des sections et de chaque membre individuellement et nous les prions de bien vouloir nous accorder leur précieux appui.

I.

## LES ALLEMANDS

# DONNENT L'EXEMPLE . . .

A diverses reprises nous avons signalé les efforts faits par la FAO et par la CIGR pour chercher à unifier les machines de culture mécanique.

En 1947 à Rome, les Comités Européens ont demandé d'urgence l'étude d'une normalisation d'adaptation permettant d'utiliser n'importe quel outil, de n'importe quelle marque, avec n'importe quel tracteur. Ces Comités constatent que la motorisation des petites exploitations agricoles doit se faire à l'aide de tracteurs à outils portés facilement interchangeables.

En 1948 et 1949, la Commission internationale de génie rural est parvenue à fixer certains points permettant d'orienter la construction dans le sens désiré: forme de la prise de mouvement, sa vitesse, voie du tracteur, fixation des roues, etc.

**En Suisse** quelques constructeurs de tracteurs ont fait le contraire de ce qui était demandé. Celui qui avait une fixation «normale» des roues a changé cette fixation comme s'il s'agissait de rendre impossible l'interchangeabilité. Celui qui a adapté une prise de mouvement à son tracteur la fait tourner à 800 t/min. au lieu de 540 à 600, comme pour être sûr de démolir les outils

à prise de mouvement qui sont déjà sur le marché. Celui qui fait une nouvelle machine fait tourner la prise de mouvement en sens inverse de la «normale» comme s'il voulait être seul à livrer les outils s'adaptant à sa machine.

**En France**, comme pour faire pièce aux efforts d'unification et malgré la demande de la FAO de ne pas passer à la normalisation définitive sans consulter la FAO, on s'est empressé de fixer quatre dimensions de prise de mouvement selon la puissance, pour que celui qui possède un petit et un moyen tracteur français ne puisse pas utiliser ni le même outil sur ses deux tracteurs, ni un instrument étranger.

\*

**En Allemagne** au contraire, les constructeurs ont mis une extrême bonne volonté à étudier le problème dans l'idée que la machine doit être faite pour faciliter l'agriculteur et non pas pour l'entraver ni lui occasionner des frais supplémentaires.

Les constructeurs allemands ont tous adopté la prise de mouvement normale de 35 mm. Certains, il est vrai, n'ont pas encore placé cette prise dans le plan médian du tracteur.

Nous avons signalé, l'été dernier, que plusieurs constructeurs allemands ont adopté la fixation normale des roues à l'aide de six vis de 20 mm réparties sur un cercle de 205 mm.

De nombreux constructeurs ont maintenant adopté la voie de 144 cm d'axe en axe des pneus, bien que, précédemment, la norme proposée en Allemagne fut de 150 cm comme voie large. On peut classer les tracteurs allemands en deux groupes:

1. les tracteurs «réels» (echte Typen) dont le moteur ou la transmission au moins sont réalisés par le constructeur du tracteur.
2. les tracteurs «assemblés» (Scheintypen) réalisés avec des pièces de série.

Les tracteurs ci-dessus, tous avec moteur diesel, ont la voie normale de 144 cm (soit 143 à 145 cm). Dans le tableau suivant:

<b>VOTRE ASSURANCE</b>		
contrat	<b>MUTUELLE</b> <b>VAUDOISE ACCIDENTS</b>	de faveur
2, Av. Benjamin-Constant Lausanne		<i>accidents • responsabilité civile</i> <i>casco • vol • caution</i>

<b>Premier groupe:</b>	A	B	C	D	E
	ch	cyl	vit.	kg	D.Mark
Allgaier	18	1	4	1700	6590.—
Alpenland	14	1	6	1090	6230.—
Deutz	11	1	4	1180	5685.—
Eicher	16	1	4	1570	6685.—
Fahr	30	2	5	2110	—
Güldner	28	2	4	2080	—
Güldner	30	2	5	2040	—
Gutbrod	14	2	3	850	3980.—
Kramer	28	2	4	2000	8950.—
Lanz-Aulendorf	14	1	5	1300	6600.—
Lanz-Aulendorf	25	2	5	1670	8800.—
Lanz-Aulendorf	28	2	5	1730	9800.—
MAN	25	4	5	2095	9950.—
Orenstein & Koppel	32	2	5	1980	—
Primus	14	1	4	1800	9850.—
Ritscher	14	1	4	1360	6950.—
Ritscher	25	2	5	1550	8400.—
Schlüter	25	2	4	1920	8890.—
Schlüter	15	1	4	1380	6450.—
Stihl	12	1	3	750	4975.—

**Second groupe:**

	A	B	C	D	F
Bautz	12	1	4	1190	Zanker-ZA
Demmler	14	1	4	1230	MWM-ZA
Demmler	22	2	4	1470	MWM-ZA
Delieuwag	25	2	4	1650	MWM-ZA
Delieuwag	28	2	4	1900	Güldner-ZA
Delieuwag	33	3	4	2250	MWM-ZF
Eicher	22	2	4	1800	Deutz-ZP
Ensinger	25	2	4	1650	MWM-ZA
Fahr	22	2	5	1675	Deutz-ZP
Faun	25	2	4	1580	MWM-ZA
Kelkel	25	2	4	1760	MWM-ZF
Kögel	25	2	4	1600	MWM-ZF & ZA
Kruempel	22	2	4	1650	Deutz-ZA
Klauder	12	1	4	1050	Hatz-ZF
Miag	25	2	4	1760	MWM-ZA
Miag	33	3	4	2100	MWM-ZA
Primus	14	1	4	1250	MWM-ZF
Primus	25	2	4	1550	MWM-ZF
Röhr	25	2	4	1700	MWM-ZA
Röhr	36	3	5	1920	MWM-ZF
Sulzer	22	2	4	1820	Deutz-ZA
Schneider	22	2	4	1750	Hatz-ZA & ZF

**Légende:**

A = nombre de chevaux indiqués par le constructeur

B = nombre de cylindres au moteur

C = nombre des vitesses (qui sont en général de 3,5 à 20 km/heure)

D = poids en kg

E = prix en marks allemands

F = marque du moteur et de la transmission.

Cela fait ainsi une belle liste de 40 types de tracteurs ayant tous la même prise de mouvement, la même voie, peut-être aussi la même fixation des roues. Quarante modèles qui témoignent de la volonté des constructeurs allemands de faire des machines répondant aux besoins de la petite exploitation européenne.

Il ne semble dès lors pas qu'il soit nécessaire d'attendre longtemps encore pour que ces constructeurs parviennent à fixer toutes les roues de la même façon (6 fois 205), à placer toutes les prises de mouvement dans le plan médian et surtout à placer leurs tracteurs sur des pneus de dimensions assez grandes.

Il ne restera alors que de fixer le mode d'attache pour assurer l'interchangeabilité des instruments.

C. Boudry.



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: Justin Chollet, Avenue Eglantine 22, Lausanne