

Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 8 (1946)

Heft: 6

Artikel: La Jeep

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049026>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

La Jeep

La Jeep est une voiture tout-terrain, militaire, américaine, sur laquelle courent les bruits les plus divers: l'on prétend que son moteur a 60 chevaux, qu'elle consomme 25 litres ou 60 litres aux 100 kilomètres, ce qui est trop sévère.

Un journal confédéré disait il y a quelques jours que «même dans un terrain surchargé de fumier» (Auch in stark übermistem Gelände . .) la Jeep tire une charrue et fait un bon travail, puis que le prix de revient est du même ordre que pour le travail avec un autre tracteur, bien que la Jeep consomme de l'essence, ce qui est excessivement optimiste.

Nous nous proposons de donner les caractéristiques de cette intéressante machine, d'indiquer les expériences faites et d'examiner dans quels cas son emploi se justifie.

Le moteur Willys de 11 chevaux-fiscaux, est à 4 cylindres de 79×111 mm donnant 30 à 40 chevaux pour 2000 à 3000 tours par minute. C'est donc un «petit» moteur rapide, à essence.

La boîte à trois vitesses normales actionne le différentiel du pont arrière, comme pour une voiture ordinaire. Si le terrain est défavorable (sableux, glissant) il est possible d'enclencher le différentiel avant et d'avoir ainsi les quatre roues motrices. Si le terrain devient plus mauvais encore, un troisième levier permet de diminuer les vitesses de 45 %. L'adhérence des quatre roues étant bonne, il devient alors possible en première vitesse tout-terrain de faire des prouesses: monter des talus, monter des escaliers avec une aisance remarquable!

Cette voiture se conduit avec une facilité remarquable, «colle à la route», fait les virages avec une facilité surprenante bien qu'au premier virage on ait une impression d'insécurité: la machine s'incline mais ne dépasse pas une limite admissible. La suspension sur route est bonne, en mauvais terrain (chemin de dévestiture avec ornières, pré, champ labouré, etc.) elle est excellente. Les amortisseurs sont ceux que l'on voudrait avoir sur beaucoup de voitures.

Par contre, elle n'est pas rapide. Pour la vitesse raisonnable de 2000 t/min au moteur et la vitesse maximum de 3000 t/min on note les rapports suivants:

Tout-terrain, première vitesse 11,7 et 17 km/heure, seconde 20 et 30 km/h, prise 31 et 46 km/h. Sur route, première 23 et 35 km/h, seconde 39 et 59 km/h, prise 61 et 92 km/h soit un rapport total de $17 : 92 = 1 : 5\frac{1}{2}$ qui n'a rien d'extraordinaire puisque l'on trouve sur les tracteurs International H le rapport $1 : 6$, sur divers tracteurs de Vevey $1 : 7\frac{1}{2}$ et $1 : 13$.

Alors que les tracteurs agricoles à 4 roues motrices et crampons d'acier sont défavorables en terrain agricole du fait que les crampons des roues avant détériorent le sol avant le passage des roues arrière, il n'en est pas de même pour la Jeep qui est montée sur pneus de 6" x 16" assez larges pour ne pas laisser de trace dans l'herbe en montant un talus ne dépassant pas 40 % de pente.



Sur route, pour une allure de 50 à 60 km/h en moyenne, la consommation ne dépasse pas 14 litres aux 100 kilomètres pour un trafic local alors qu'elle est de l'ordre de 12 litres/100 km sur de longs trajets réguliers. Les sièges, dont le velours est absent, et la carrosserie en tôle épaisse, permettent soit le transport de personnes en salopettes, avec des outils, du matériel, des sacs.

Avec quatre personnes à bord et une remorque de 1000 kg de poids total, nous sommes montés à 20 km/h une route à 12 % de pente. Sur route en palier, à 50 km/h, le conducteur ne perçoit la présence de la remorque qu'au moment de freiner.

En terrain agricole nous avons fait un essai de labour en terre mi-lourde à 25 cm de profondeur à Denens et en terre noire légère à Ballens.

Dans le premier cas, les deux différentiels étaient trop près de terre et ramassaient paille et fumier. La vitesse 10 à 12 km/h est bien trop rapide pour la charrue usuelle et aussi pour l'homme qui doit suivre à pied en attendant que nos charrues ordinaires se modernisent par l'adaptation d'un siège. Les virages dans les fourrières (chaintres) demandent trop de place.

Dans le second cas, en terre légère de Ballens, l'effort demandé au moteur étant moins grand, il était possible de faire tourner le moteur moins vite et de tenir une allure de 7 à 10 km/h. La terre était assez légère, assez « folle » pour que le contact des différentiels au sol ne soit pas une cause de difficulté.

Dans les deux cas, le conducteur a son siège beaucoup trop en avant et ne peut pas voir la charrue ni son travail. Il doit donc manœuvrer au coup de sifflet. L'effort demandé au moteur est alors bien plus élevé que celui nécessaire sur route et le moteur chauffe trop.

Par contre le labour est excellemment fait: à l'allure de 10 km/h la bande de terre est projetée, brisée, au point que le hersage est superflu. Le labour est rapidement fait, à l'allure de 1600 à 1800 mètres carrés par heure il ne faut que 5 à 6 heures pour faire un hectare, mais le conducteur de la Jeep et celui de la charrue fournissent un effort tel qu'ils ne peuvent pas labourer deux hectares de suite.

Si donc le journal de Suisse allemande recommande la Jeep comme machine de labour, ce ne peut être que dans un canton où les autofracteurs en mauvais

Warum FIRESTONE Traktoren-Reifen ?

Landwirtschaftliche Arbeiten bedingen einen Traktoren-Reifen, welcher sich selbständig reinigt, ein Maximum an Zugkraft und Sicherheit aufweist und dabei wirtschaftlich ist.

Diesen in hohem Masse im FIRESTONE-Traktoren-Reifen vereinten Eigenschaften verdankt er seine allgemeine Beliebtheit.

Die Griffigkeit der Mittelrippe bürgt für einen extra starken Gleitschutz. Das durchlaufende, patentierte FIRESTONE-Profil ist gegen Verletzungen weniger empfindlich.

Firestone

Fabrik für Firestone Produkte AG.

Pratteln

Traktoren-Besitzer

Achten Sie bitte beim Kauf eines Traktors darauf, dass derselbe mit Reifen kuranter Dimension ausgerüstet ist.

Haben Sie dann einmal Schwierigkeiten mit Ihren Reifen, so können Sie dieselben leicht ersetzen.

In der Schweiz sind fast alle landwirtschaftlichen Traktoren mit der gangbaren Grösse 1125 x 24“ versehen.

Firestone

Heute der Beste,
morgen noch besser

état abondant: il est dès lors certain que la Jeep travaillera dans de bien meilleures conditions (d'adhérence, de vitesse, de qualité du labour et d'économie) qu'un tel autotracteur.

*

Nous ne pouvons pas recommander la Jeep pour remplacer ou tenir lieu de tracteur de labour, car sa première vitesse est trop rapide, la visibilité insuffisante et l'effort demandé au conducteur de la charrue excessif.

Par contre, dans une exploitation où il n'y a que peu de labour, elle remplacera aisément l'unique cheval. Dans une exploitation où il y a déjà un tracteur, la Jeep sera la « bonne à tout faire » complaisante et souple: elle sera la limousine de l'agriculteur ou de la cultivatrice qui va porter les dix-heures et les Z'vieri à ses hommes, qui va à la ville faire des achats, conduire du bétail à la boucherie ou au marché, rentrer rapidement les chars de foin et de blé avant l'orage, herser et semer pendant que le tracteur laboure. La Jeep fera la montée à l'alpage en passant à travers bois s'il le faut et rendra grand service ainsi à l'agriculteur qui, sans perte de temps, peut aller voir son bétail, ravitailler son vacher.

Pour le vétérinaire ou pour le médecin en montage, la Jeep est l'instrument de travail idéal pour les mauvais chemins ou pour l'hiver, alors qu'aucune voiture automobile ne résiste à un tel service: amortisseurs, ressorts, embrayages, engrenages de la Jeep se jouent des difficultés.

Pour l'artisan, qu'il soit serrurier ou charpentier, garagiste ou électricien, appareilleur ou tapissier, la Jeep permet, sans crainte aucune de détériorer la carrosserie, les sièges ou la suspension, de charger un outillage hétéroclite (une échelle se pose à plat lorsque la glace est rabattue . . .) du personnel, des bidons d'huile et de vernis et de plus, d'atteler une remorque.

L'armée américaine en quittant l'Europe ne veut pas emporter ses Jeeps. On pense qu'un nombre important de ces machines usagées et remises en état pourra être introduit en Suisse et vendues au particulier à un prix voisin de 5000.— fr.

Ensuite, lorsque les stocks de voitures ayant fait la guerre sera épuisé, l'on montera avec les pièces des ateliers militaires ou avec les pièces déjà fabriquées, des Jeep de « seconde cuvée » qui n'auront pas les 4 roues motrices mais seulement les deux roues arrières. Ces machines sans le différentiel avant n'auront alors plus la même valeur pratique pour l'agriculteur ou pour le chef de chantier.

Il n'y a pas lieu de prévoir que la fabrication de telles machines se poursuive à l'étranger, ni qu'on puisse l'entreprendre en Suisse. En effet la fabrication d'une telle machine n'est possible qu'en très grandes séries, par 100,000 pièces à la fois, et le prix de la machine neuve reste élevé (à cause des double boîte à vitesse, deux différentiels, roues avant sur car-dans, ressorts, gros amortisseurs) surtout s'il faut renforcer le tout pour abaisser de moitié encore la petite vitesse.

Nous conseillons donc aux agriculteurs qui auraient besoin d'une automobile pour travailler, de compléter la capacité de leur tracteur ou de gagner du temps dans l'exploitation de leur domaine de saisir l'occasion qui se présente en achetant à un prix modéré une machine qui ne se trouvera sur le marché que tant que durera la liquidation des stocks américains.

«L'agriculture motorisée», Morges.

Note de la rédaction: il y a lieu de faire remarquer que la taxe et la prime d'assurance pour une Jeep seront celles d'une automobile et non pas celles d'un tracteur agricole.

SLM

Landwirtschafts-Traktoren

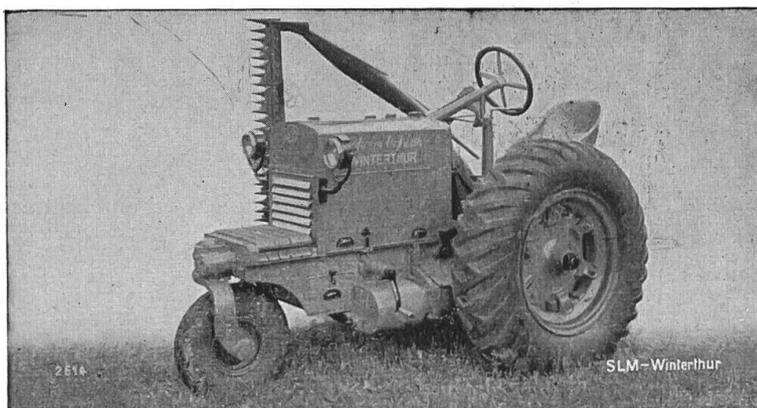
mit Petrolmotor 21 PS

äusserst sparsamer Brennstoffverbrauch

Vorderradsteuerung
und unabhängige Differentiallenkung der Triebräder

Getriebe
Normales Autogetriebe,
3 Vorwärtsgänge
1 Rückwärtsgang
auf Wunsch kann vierter
Gang eingebaut werden

Pneudimensionen
Antriebräder: 11,25 - 24
Vorderrad: 5,50 - 16



Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur



Das bevorzugte Traktorenöl

PERFECTOL

MOTOR OIL

ÖL-BRACK A.G. AARAU TEL. 2.27.57