

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 27 (1965)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Le rodage du nouveau tracteur  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1083285>

### **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:** 10.01.2026

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

## Le rodage du nouveau tracteur

Naguère, le rodage des voitures automobiles et des tracteurs devait se faire avec beaucoup plus de précautions qu'aujourd'hui. Nombreux sont ceux qui se rappellent l'inscription «En rodage» qu'on pouvait lire sur la lunette arrière des autos neuves et que l'on ne voit plus que rarement à l'heure actuelle. Si le rodage des moteurs neufs ou ayant subi une révision générale pose bien moins de problèmes, c'est que les méthodes d'usinage appliquées dans la construction des moteurs et des véhicules ont été grandement améliorées. De ce fait, les diverses pièces d'un moteur peuvent être fabriquées avec une précision bien supérieure, comparativement à ce qui était possible il y a un certain nombre d'années. Malgré cela, il est toujours nécessaire d'observer quelques règles fondamentales pour le rodage correct du moteur d'un tracteur neuf, afin de prolonger autant que possible la durée utile des pistons, des paliers et de pièces des organes de transmission.

Il y aurait tout d'abord quelques mots à dire du chauffage du moteur. La température optimale de fonctionnement d'un moteur se situe autour de 80 à 90° C. A ce propos, beaucoup de conducteurs de tracteurs s'imaginent qu'il est particulièrement bon pour le moteur de le laisser tourner à vide, donc sur place, pendant 5 à 10 minutes. On arrive naturellement aussi à chauffer le moteur de cette façon, mais bien plus lentement, toutefois, que lorsqu'il fonctionne sous charge. La seule bonne méthode consiste à chauffer le moteur en roulant, et non en restant sur place. Dès qu'il a été mis en marche, ne le laissez tourner à vide que pendant 1 à 2 minutes, soit jusqu'à ce que vous ayez refermé la porte du garage derrière vous, puis démarrez sans plus attendre. On peut engager au début une vitesse inférieure à celle qui se montre normalement nécessaire, afin que le moteur tourne à un régime moyen. Cela permet à l'huile de bien recouvrir les pièces en frottement. L'insuffisance du graissage est en effet le premier ennemi qui guette le moteur s'il fonctionne au ralenti après sa mise en marche. Le deuxième ennemi est la marche à basse température pendant le temps de réchauffage. Cette marche à basse température se traduit par des condensations de produits corrosifs, notamment d'acide sulfurique, sur les chemises des cylindres. Ces produits agissent d'ailleurs d'autant plus activement que le métal n'est pas protégé par une pellicule d'huile d'épaisseur suffisante. Pendant la saison froide, on peut accélérer le réchauffage premièrement en mettant de l'eau chaude dans le système de refroidissement, deuxièmement en fermant le volet de radiateur (s'il y en a un) ou bien en recouvrant celui-ci d'une couverture ou d'un carton, afin de réduire la quantité d'air froid qui entre. S'il ne convient pas de réchauffer le moteur en le faisant tourner longtemps au ralenti, il est encore plus faux de le réchauffer en le faisant fonctionner à un régime élevé. Une vi-

tesse de rotation excessive se montre en effet particulièrement nuisible pour un moteur neuf, quelle que soit la vitesse engagée.

Un deuxième point important est la charge du moteur. Il faut se garder de trop charger un moteur neuf. On ne devrait donc pas, dès la première heure de service, exécuter des travaux pénibles avec le tracteur (labours profonds, transports lourds sur routes de montagne, etc.). Le mieux à faire est d'effectuer tantôt des travaux légers, tantôt des travaux plutôt lourds. En outre, et toujours pour ménager le moteur d'un tracteur neuf, il est tout particulièrement nécessaire de manœuvrer fréquemment le levier des vitesses. Il va sans dire que cela doit se faire de façon correcte, sans «grincements de dents».

A part ces questions qui concernent la technique de conduite, un point tout aussi important pour un tracteur neuf est le graissage du moteur, qui doit être correct. Dans ce domaine, l'utilisateur veut souvent réaliser des économies avec le lubrifiant en ne changeant pas l'huile usée des carters au moment prescrit. Mais ce sont là de fausses économies, qui se traduiront ultérieurement par des incidents mécaniques et de coûteuses réparations. Le lubrifiant que l'on met dans le carter-moteur d'un tracteur sortant d'usine est fréquemment de l'huile dite de rodage. Cette huile possède une fluidité légèrement plus grande que l'huile normale à moteurs, afin que les fines particules métalliques provenant de l'abrasion des pièces et qui se trouvent en bien plus grande quantité dans le lubrifiant durant la période de rodage, puissent être facilement éliminées lors de la vidange du carter. Cette huile de rodage, qui contient donc en peu de temps une importante quantité d'abrasures, devrait être changée après les premières 30 heures de service (quand le moteur est chaud) et remplacée par une bonne huile HD de marque connue faisant partie de la catégorie SAE prescrite par le fabricant suivant la saison. Les huiles HD sont des huiles détergentes comportant des additifs destinés à empêcher la corrosion des paliers et la séparation, sous forme de dépôts, des boues qui se sont formées dans le lubrifiant. Elles contiennent environ 75 % de produits d'addition (neutralisants des boues, solvants des gommes du moteur, accélérateurs du pouvoir lubrifiant, neutralisants de l'écume, etc.), de sorte qu'elles ne forment aucun dépôt. Cette huile devra être de nouveau changée au bout de 50 à 70 heures de service. A partir de ce moment, l'huile du carter-moteur ne sera remplacée par de l'huile fraîche qu'après une période d'utilisation normale, soit après 100 à 150 heures de service (voir la notice d'entretien). En ce qui concerne l'huile de la transmission d'un tracteur neuf, il faudrait la changer au bout des premières 100 heures de service et mettre à la place une huile de bonne marque pour transmissions (en général de la catégorie SAE 90). Une telle huile doit permettre à la pellicule de lubrifiant qui sûpare les dents en prise de ne pas se rompre en dépit de l'effort d'écrasement auquel elle se trouve soumise, tout en donnant la possibilité de changer facilement de vitesse et de limiter à un minimum les pertes de

puissance provoquées par le brassage de l'huile. Afin de pouvoir effectuer les changements d'huile au moment voulu, on doit conseiller à l'utilisateur d'un tracteur neuf de faire monter un compteur d'heures sur la machine déjà lors de l'achat.

Il paraît superflu de souligner que dans le cas d'un tracteur neuf à moteur Diesel, l'emploi d'un carburant Diesel (gasoil) de qualité s'impose dès le début. Ce gasoil doit avoir une bonne aptitude à l'inflammation (point d'éclair bas) et une faible teneur en soufre, pour éviter des dérangements dans l'équipement d'injection, qui est très délicat, et aussi le calaminage des injecteurs. On jettera de temps en temps un coup d'œil à l'échappement. Une épaisse fumée noire, ou même bleue, indique que le moteur est surchargé ou qu'il présente une défectuosité.

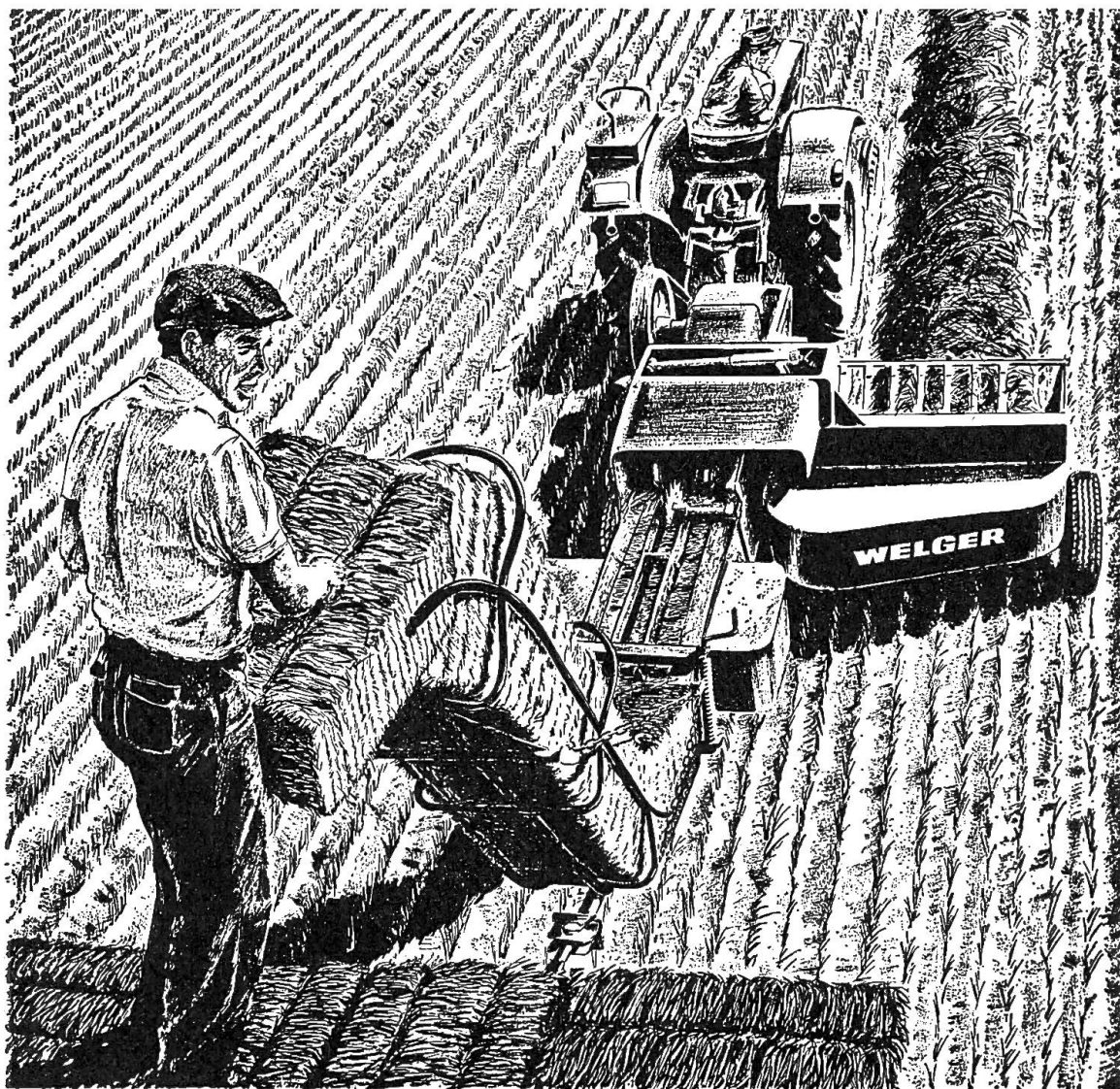
L'entretien des filtres est une question à laquelle on attache en général trop peu d'attention. Mais elle revêt une importance primordiale, surtout avec un tracteur neuf. Les filtres à huile, à carburant et à air devraient être régulièrement contrôlés, après de brèves périodes, et soigneusement nettoyés.

Si le tracteur comporte des courroies trapézoïdales, il faut vérifier leur tension déjà après quelques heures de service. On les retiendra s'il est possible de les enfoncer de plus de 2 cm avec le doigt.

On devrait aussi penser à régler les freins après un certain temps, et aussi à resserrer les écrous de fixation des roues avant et arrière.

Durant la marche, et plus spécialement dans le cas d'un tracteur neuf, il faut avoir constamment un œil sur les lampes témoins et les autres instruments de contrôle, qui donnent des indications sur la pression de l'huile, la température de l'eau de refroidissement, la charge de la batterie, etc. Ainsi on pourra arrêter immédiatement le moteur si quelque chose ne fonctionne pas normalement et remédier ou faire remédier au dérangement dont il s'agit. Il faut penser d'autre part à resserrer les bouchons filetés et les raccords des canalisations, ainsi qu'à vérifier l'étanchéité des joints. A ce propos, il est indiqué de placer du papier sous le châssis pendant les premiers jours d'utilisation du nouveau tracteur, afin de constater s'il y a des fuites.

Lors de l'emploi et de l'entretien d'un tracteur neuf, il convient enfin d'avoir toujours les instructions de service sous la main et de les lire attentivement. Elles contiennent toutes indications utiles sur la façon correcte d'utiliser et d'entretenir la machine. Par ailleurs, la majorité des fabricants et représentants de tracteurs agricoles ont un service après-vente bien organisé, sur lequel l'agriculteur peut compter pour avoir toujours son tracteur en bon état de marche. Les mécaniciens spécialisés de ces services d'entretien et de réparation ont l'œil et l'oreille exercés à détecter les plus petits dérangements. En outre, un service après-vente possède un magasin de pièces de rechange et les lubrifiants appropriés qui sont indispensables pour assurer la bonne marche du tracteur.



## Une belle botte

régulière dans sa forme, sa compression, sa longueur, son nouage.

Le système judicieux de ramassage, d'alimentation et de pressage des machines WELGER leur octroie une qualité de travail insurpassable et font d'elle la presse préférée. Sa simplicité et son haut rendement sont également fort appréciés. Voulez-vous encore profiter de nos prix excessivement avantageux? Nous vous ferons volontiers des offres avec références.

**Agrar**

Fabrique de machines agricoles SA 9500 Wil SG

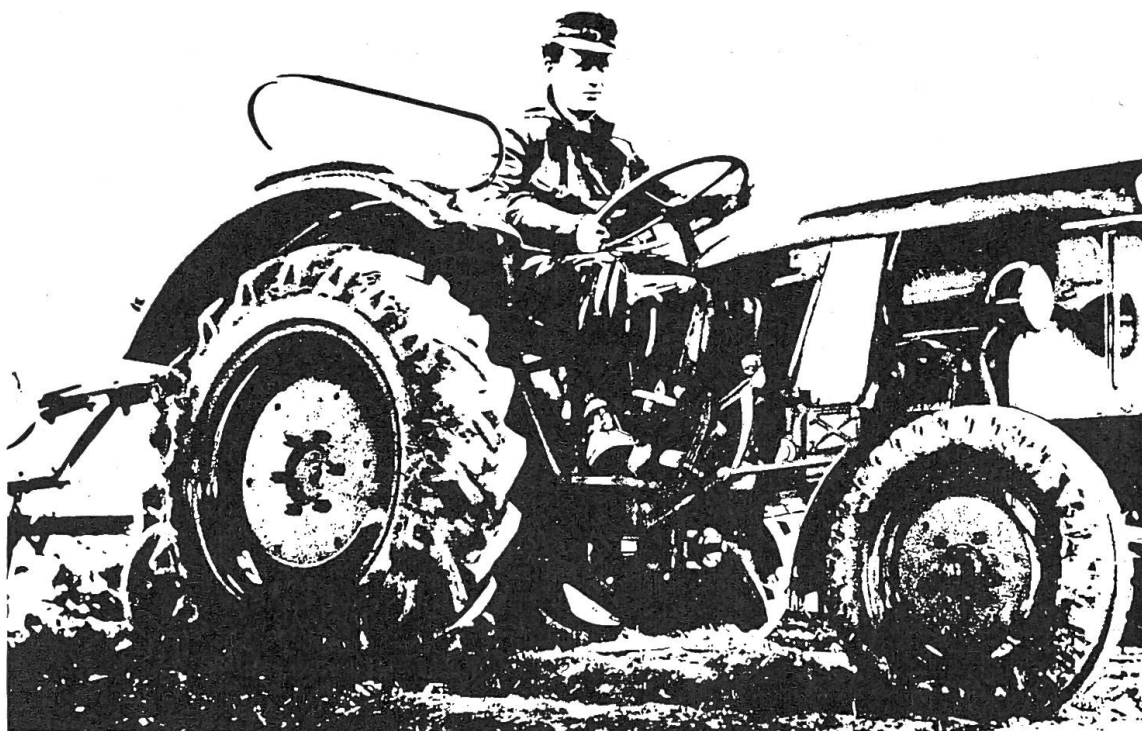
Veuillez m'envoyer le prospectus des presses  
WELGER:

Nom: .....

Adresse: .....

**BON**

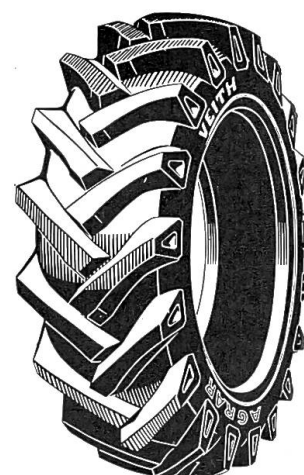




9

## **VEITH** -Agrar pour tous terrains

Pour son dur labeur, l'agriculteur a besoin de robustes chaussures. Et pour son tracteur, de pneus «Agrar» de VEITH. Naturellement aussi pour toutes les machines agricoles.



**VEITH** «Agrar» conçu pour l'agriculture

**PNEU VEITH S.A. PAYERNE**