

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: 11

Rubrik: Le rodage des pneus neufs

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: 21.02.2026

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

Le rodage des pneus neufs

Après des essais très poussés effectués par Dunlop, il a été constaté que les pneus neufs de voitures et de camions doivent être rodés. Ce qui est normal pour la partie mécanique d'une voiture neuve rodée par l'automobiliste ou par l'usine est également valable pour les pneus.

Les pneus neufs de toutes catégories et dimensions sont toujours encore un peu raides, particulièrement sur les bandes de roulement. Si l'on soumet un bloc de caoutchouc profilé, fraîchement vulcanisé, à des alternances de charge, simulant ce qui se passe lorsqu'on roule, on remarque qu'il ne réagit que très mal à ces sollicitations. Ce n'est qu'après de nombreuses flexions et compressions qu'il devient vraiment souple. Cette souplesse qui résulte d'une modification de la structure moléculaire donnera ensuite au profil les caractéristiques idéales pour la conduite à grande vitesse.

On observe les mêmes phénomènes dans les différentes couches de textile et de caoutchouc de la carcasse d'un pneu. Par des compressions répétées, on arrive à diminuer la raideur de l'état neuf, jusqu'à ce qu'on atteigne le degré de souplesse idéal qui reste alors constant.

Voilà les raisons, au point de vue matière, qui parlent en faveur du rodage des pneus. A ces raisons s'ajoute qu'un pneu nouvellement monté doit toujours s'adapter convenablement à la jante. On sait que lors du montage, les talons du pneu ne sont pas encore placés d'une façon satisfaisante dans la jante, que ce soit par rapport au rebord ou au protecteur de chambre. Ce n'est qu'au rodage que les talons prendront leur position définitive.

Si l'on exige tout de suite de pneus nouvellement montés des performances maximales, c'est à dire grande vitesse, freinages brusques et accélérations foudroyantes, les pneus sans aucun doute seront alors surchauffés. Ce sont les premiers kilomè-

tres parcours qui déterminent la durée de vie des pneus et qui sont à l'origine des défectuosités pouvant apparaître plus tard.

Comment rôder?

Il est très difficile d'établir des recommandations générales valables pour tous les véhicules et toutes les conditions d'utilisation. Dunlop conseille pour les voitures de ne pas rouler à plus de 80 km/h pendant les 100 premiers kilomètres avec des pneus neufs. Ceci est également valable pour les pneus M & S à spikes. Pour les camions, les 100 premiers kilomètres ne devront pas être parcourus à plus de 50 km/h. La vitesse pourra être augmentée par paliers jusqu'à la vitesse maximum au cours des 50 kilomètres suivants. Il est également de la plus grande importance d'observer exactement les pressions prescrites.

On équilibrera les roues des voitures immédiatement après le montage des pneus. Cela permet ainsi d'éviter à temps les vibrations désagréables et l'usure irrégulière des pneus. Il est conseillé, après le rodage des pneus et lorsqu'ils sont définitivement assis sur la jante, de refaire un équilibrage.

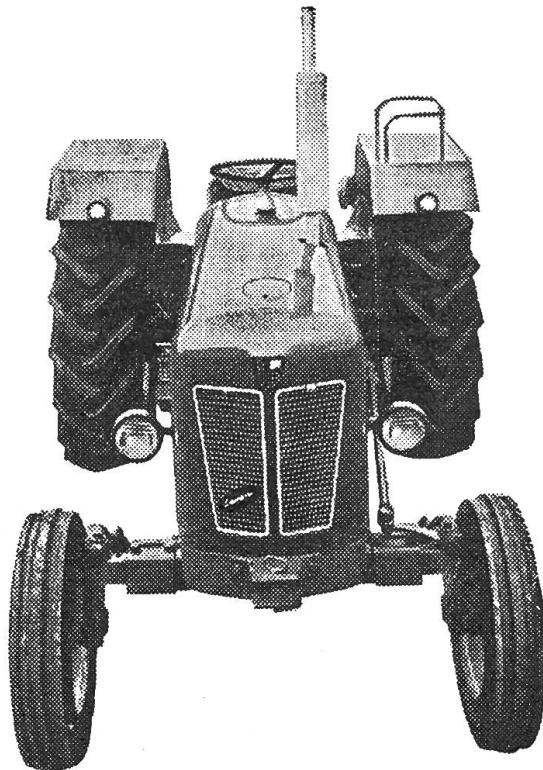
Ce que le public a tendance à ignorer, c'est que lors du rodage l'adhérence du profil de la surface de roulement est sensiblement améliorée par une augmentation de la rugosité. Des pneus battant neufs, sortant d'un moule convenablement usiné, présentent par suite de leur état de surface très lisse de mauvaises qualités d'adhérence avec la route. Depuis longtemps les coureurs pratiquent le rodage des pneus neufs lors des tours d'essais avant la course. Ils peuvent ensuite exiger le maximum de leurs pneus, tant au point de vue résistance au dérapage que tenue de profil et de la carcasse.

Il n'est plus toléré, dorénavant, que des jeunes de moins de 14 ans conduisent des véhicules automobiles agricoles sur la voie publique.

DAVID BROWN

T.C.U. Contrôle de l'adhérence

augmente l'adhérence du tracteur, avec une charrue ou un outil porté, jusqu'à 25%, d'où économie de temps et de carburant.



Le tracteur à équipement vraiment complet

12 vitesses avant, 4 arrière
vitesse rampante 0,35 km/heure

3 régimes de prise de force
Pour tous les usages
Pour travail léger = économie de carburant

Pour travail difficile = pleine puissance

Prise hydraulique
Permet de faire fonctionner:
la faucheuse
le chargeur frontal
une remorque à pont basculant

DAVID BROWN = UN TRACTEUR POUR TOUS LES TRAVAUX

R. GRUNDER + C^{IE} SA

HENNIEZ Tél. (037) 64183

Lenzburg AG

MEYRIN Tél. (022) 414933