

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 28 (1966)
Heft: 15

Artikel: Comment empêcher que les tracteurs subissent des dégâts pendant l'hiver
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083137>

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: 11.01.2026

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

Comment empêcher que les tracteurs subissent des dégâts pendant l'hiver

Dans de nombreuses exploitations agricoles qui utilisent un tracteur mais ont tout de même conservé des chevaux, le tracteur demeure inutilisé pendant tout l'hiver. Si deux machines de traction ou plus se trouvent à disposition, on n'en emploie généralement qu'une seule durant la saison froide pour exécuter chaque jour les travaux courants, les autres étant remisées jusqu'au printemps. A ce propos, on constate avec surprise combien d'agriculteurs sont ignorants des dégâts que peuvent subir des machines de traction (à moteur à essence ou à gasoil) pendant ces semaines ou ces mois d'immobilisation. On devrait pourtant savoir, maintenant, que des forces invisibles et visibles sont à l'œuvre à l'intérieur du moteur. Il s'agit de la corrosion des parties métalliques nues, si dangereuse, qui réduit la durée utile des moteurs.

Quand un moteur à explosion fonctionne, il y a toujours des résidus de combustion acides. Mais ces produits ne sont pas nocifs tant que le moteur marche, car ils existent sous forme de vapeurs ou de gaz du fait des températures ambiantes élevées. En outre, ils sont constamment évacués par le tuyau d'échappement. Il y a seulement du danger à partir du moment où le moteur n'est pas remis en marche pendant un certain temps. Comme il se refroidit, ces gaz et vapeurs provenant de la combustion se condensent, et, en se combinant avec l'air d'aspiration qui est humide, ils forment des acides corrosifs. Plus cette immobilisation dure longtemps, ou bien, ce qui se montre encore plus dangereux, plus le tracteur est employé souvent mais pendant de courts laps de temps puis de nouveau remisé durant quelques jours, plus les quantités d'acides qui se forment sont importantes et ont le temps de poursuivre leur œuvre de destruction. La corrosion subie par les segments des pistons et les parois des cylindres rendent leurs surfaces rugueuses. Lorsque le moteur est de nouveau utilisé ultérieurement, non seulement il n'y a plus de surfaces lisses qui glissent l'une sur l'autre, mais il se produit aussi une action abrasive réciproque due aux rugosités que comportent les segments des pistons et les parois des cylindres. L'œuvre de destruction commencée par les acides (destruction chimique) se trouve alors complétée par une destruction mécanique, ce qui se traduit évidemment par une usure rapide et excessive du moteur. Ce que nous venons de dire au sujet des parois des cylindres est également valable pour la pompe d'injection et les injecteurs. Bien qu'il n'y ait pas de résidus de combustion dans la pompe et les injecteurs du moteur Diesel, les très faibles quantités d'eau et de soufre qui se trouvent dans le carburant exercent la même action corrosive.

Mesures propres à préserver de la corrosion un tracteur remisé

En appliquant une méthode aussi simple que bon marché, un propriétaire de tracteur peut être délivré de toute crainte quant aux dégâts causés

à sa machine pendant une période de longue immobilisation. Il s'agit d'incorporer au carburant un additif anticorrosion. On ne doit évidemment utiliser qu'un produit spécialement prévu pour les moteurs à explosion et qui a prouvé son efficacité depuis longtemps. Il faut un produit d'addition mis au point dans des laboratoires scientifiques et que des fabriques de moteurs connues ont essayé et adopté. Nous pensons notamment à l'Autol-Désolite. Grâce à cet additif, tous les endroits touchés par le carburant sont recouverts d'une pellicule protectrice de très grande efficacité qui protège totalement les surfaces en cause, pendant des mois, contre les phénomènes de corrosion si redoutés. Afin que le tracteur soit en mesure de passer l'hiver sans subir de dégâts, il est recommandé de prendre les mesures de précaution suivantes:

1. Avant de remiser le tracteur pour une longue période de non-utilisation, bien le laver et surtout enlever les plaques de terre adhérentes. Nettoyer l'extérieur du moteur avec un produit dissolvant les graisses.
2. Remettre de la graisse ou de l'huile à tous les points de graissage.
3. Vider le carter du moteur lorsque le moteur est encore chaud et refaire le plein avec de l'huile fraîche. Vérifier le filtre à huile et changer éventuellement l'élément épurateur.
4. Démonter le filtre à air à bain d'huile et le nettoyer consciencieusement. Après l'avoir nettoyé et remonté, remplir la cuve d'huile fraîche à moteurs jusqu'au niveau prescrit (repère).
5. Contrôler le filtre à carburant et débarrasser l'élément épurateur de ses impuretés.
6. Remplir le réservoir à carburant en ajoutant 4 à 6 % d'additif anticorrosion au carburant, par exemple de l'Autol-Désolite.

Pour que toutes les parties touchées par le carburant soient totalement préservées de la corrosion (canalisation, pompe d'injection, chambre de combustion, endroits par où passent les gaz brûlés), il est ensuite indispensable de faire tourner le moteur pendant environ 15 minutes à moyen régime. Si les mesures de précaution énumérées plus haut au sujet du moteur sont rigoureusement observées, on peut être certain que ce dernier, y compris le dispositif d'injection, si délicat, sera bien protégé durant tout l'hiver contre les graves dégâts causés par la corrosion. Et cela si on ne l'utilise jamais, ou seulement de temps en temps, au cours de cette longue période.

Lorsqu'on l'emploiera de nouveau régulièrement au printemps, il pourra être remis en marche sans aucune difficulté et rendre les services qu'on attend de lui.



Illustration de la 1ère page de couverture (Annonce)

Le MERK-PULLAX avec la chargeuse-faucheuse portée peut être dessellé en quelques minutes. Ainsi le PULLAX devient libre pour tous les autres travaux. La faucheuse-chargeuse portée a prouvé sa supériorité aussi sur les terrains difficiles.
