

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 29 (1967)
Heft: 15

Rubrik: De tout un peu

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: 13.04.2026

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

De tout un peu

Contrôle correct du niveau de l'huile

Lorsqu'on doit vérifier le niveau de l'huile du carter-moteur d'un tracteur ou d'une machine de travail automotrice, il faut que le véhicule se trouve sur une surface parfaitement plane et horizontale, sinon le niveau indiqué sur la jauge métallique ne sera pas exact. A ce propos, ne jamais sortir la jauge pendant que le moteur fonctionne et ne pas oublier non plus de la remettre en place après le contrôle du niveau. Si le moteur vient d'être arrêté, on attendra un bon moment avant d'effectuer ce contrôle, pour que l'huile ait le temps de redescendre dans le carter.

Si le niveau est bas, c'est-à-dire près du repère inférieur que comporte la jauge (niveau minimum), on rajoutera de l'huile de même marque, désignation et qualité que celle qui se trouve déjà dans le carter. Ne pas ménager l'huile mais veiller tout de même à ce qu'elle ne dépasse pas le repère supérieur de la jauge (niveau maximum), car une trop grande quantité d'huile se montre plutôt nuisible et l'augmentation de consommation qui en résulte représente aussi une perte inutile.

Quand on rajoute de l'huile dans le carter, il faut que cela se fasse avec la plus grande propreté. Par ailleurs, l'orifice de remplissage, l'entonnoir, le bidon d'huile et la jauge, ne doivent pas entrer en contact avec des saletés. Se servir d'un chiffon propre pour les essuyer.

Le contrôle du niveau de l'huile doit avoir lieu chaque matin avant de mettre le tracteur ou la machine de travail automotrice en marche. Une fuite accidentelle peut en effet vider le carter sans que le conducteur ait pu le remarquer et le moteur subit alors des dommages irréparables qui entraîneront de très importantes pertes d'argent. Un moteur qui marche sans huile pendant seulement quelques minutes devient inutilisable.

Vidange du carter-moteur sur la base de la consommation de carburant

L'opinion erronée qui a prévalu jusqu'à présent au sujet du moment opportun pour

effectuer la vidange du moteur était qu'il faut se baser pour cela sur le nombre de kilomètres parcourus ou le nombre d'heures de service.

Les expériences faites dans la pratique ont en effet clairement montré que **c'est uniquement la quantité de carburant consommée par le moteur qui permet de déterminer exactement le moment où la vidange s'avère nécessaire**. Les kilomètres parcourus ou le nombre d'heures de service ne constituent pas des points de repère suffisamment précis.

Il suffit de penser par exemple au moteur d'un autobus ou d'un camion qui continue de fonctionner durant les arrêts, respectivement pour déposer ou prendre des passagers ou bien pour décharger ou charger des marchandises, tandis que le compteur kilométrique, lui, ne bouge pas.

On doit aussi attirer l'attention sur le fait qu'une certaine interdépendance existe entre la nature et l'état du sol sur lequel circulent les véhicules et la quantité de carburant consommée. Ainsi il faut davantage de carburant pour rouler sur un terrain accidenté et en pente que sur un chemin ou une route goudronnée.

On a fini par se rendre compte, de façon absolument sûre, que l'huile du carter-moteur doit être changée non plus après tant d'heures de service ou de kilomètres parcourus, mais après que le moteur a consommé un nombre déterminé de litres de carburant. Ainsi la vidange aura lieu juste au moment où l'huile polluée devient dangereuse pour la vie du moteur.

Un exemple illustrera mieux ce que nous venons de dire. Admettons que la consommation moyenne d'un véhicule — consommation que son conducteur connaît d'ailleurs exactement la plupart du temps — est de 20 litres aux 100 km et que le changement de l'huile a été effectué jusqu'à maintenant tous les 2000 km. Si l'on se base alors dans ce cas particulier non pas sur les kilomètres parcourus pour vidanger le moteur, mais sur le carburant consommé, le changement de l'huile doit se faire après une consommation de 400 litres. En procédant ainsi, on sera surpris de constater que la vidange s'avère nécessaire déjà bien avant d'avoir atteint les

2000 km. Cela signifie aussi que la méthode adoptée jusqu'ici pour le changement de l'huile (tant d'heures de service ou tant de kilomètres parcourus) se montre nuisible pour le moteur. Il reste donc à souhaiter que les constructeurs tirent rapidement profit de ces constatations, faites au cours de ces dernières années, et prescrivent dorénavant dans leurs manuels d'entretien que le changement périodique de l'huile du carter-moteur doit avoir lieu après la consommation de tant de litres de carburant.

Qu'entend-on par consommation «normalisée» de carburant

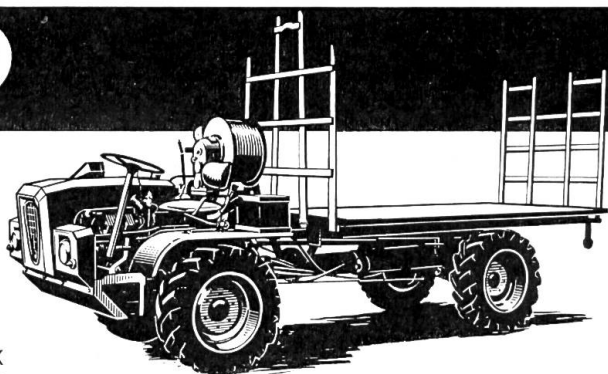
La consommation «normalisée» de carburant représente une quantité fixée par un comité de normalisation en vue d'obtenir une valeur établie dans des conditions déterminées et susceptible d'être valablement comparée à la consommation d'autres véhicules à moteur.

Les conditions particulières dans lesquelles cette consommation est mesurée sont les suivantes: temps calme, chaussée

plane et sèche d'approchant 10 km parcourue dans les deux sens (parcours de 20 km), vitesse d'avancement représentant les deux tiers de la vitesse de pointe (allure de 80 km/h si vitesse maximale de 120 km/h).

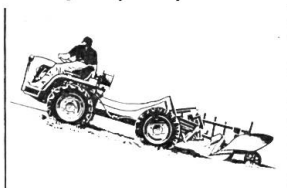
En ce qui concerne le véhicule, le réglage du carburateur et de l'allumage (moteur à essence) ou de la pompe d'injection (moteur à gasoil) doit être celui des modèles de série. Il faut d'autre part que la pression de gonflage des pneus et le degré de viscosité des huiles utilisées pour le moteur et la transmission correspondent aux prescriptions du constructeur du véhicule. Le moteur doit être rodé et avoir atteint sa température normale de service au début du test.

Par ailleurs, il faut que le véhicule à tester quant à sa consommation «normalisée» de carburant porte une charge qui représente la moitié de la différence existant entre son poids total admissible et son poids à vide. Quant au carburant devant alimenter le moteur pendant le test, on doit employer le carburant du commerce prescrit dans la notice d'emploi et d'entretien.



Les nouveaux modèles PULLAX 20 et 42 CV surpassent le rendement de tous les véhicules au marché jusqu'à présent.

Le tracteur tous-terrains incomparable pour les travaux sur pente pour l'agriculture, la sylviculture et les services publics. Avec la traction simultanée par câble et roues il passe partout et traîne les charges les plus lourdes. La charge portée produit le maximum d'adhésion avec la traction sur les 4 roues. Montage rapide de tous les ustensiles montés ou portés.



BON

Envoyez-moi, s.v.p., le nouveau prospectus MERK PULLAX
Nom: _____ TF
Adresse: _____

MERK S.A.
Fabrique de machines
CH - 8953 Dietikon (Suisse)
Tél. 051/88 48 05