

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 31 (1969)  
**Heft:** 12

**Artikel:** L'achat d'un tracteur d'occasion exige au préalable l'examen systématique de la machine. 1ème partie  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1082909>

### **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:** 25.02.2026

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

# **L'achat d'un tracteur d'occasion exige au préalable l'examen systématique de la machine**

(1ère partie)

## **Généralités**

Comme le commerce spécialisé reprend généralement un tracteur usagé à titre de paiement partiel lors de l'achat d'un tracteur neuf, il existe forcément un nombre élevé de ces matériels sur le marché de l'occasion. Une grande partie d'entre eux trouvent un acquéreur plus au moins rapidement.

On peut dire qu'il existe trois sortes de vendeurs de tracteurs d'occasion. Il s'agit premièrement de représentants-réparateurs spécialisés dans la revente de machines usagées remises en état, ou tout au moins revisées. Ces artisans sont capables de remettre eux-mêmes un tracteur en état. Toutefois ils font souvent office de distributeurs de maisons spécialisées disposant d'ateliers suffisamment bien équipés. Les vendeurs de tracteurs usagés peuvent être également des agriculteurs qui tiennent à se débarrasser de leur machine sans recourir à un intermédiaire. Il existe enfin des négociants quelconques dont le travail consiste à revendre le plus cher possible des matériels d'occasion d'origine inconnue achetés au prix le plus bas et en déboursant le moins possible pour leur remise en état.

Suivant le cas, un tracteur d'occasion peut donc être vendu tel quel ou bien après avoir été plus ou moins revisé et retapé. De toute façon, il convient de se méfier d'une machine usagée ayant l'aspect d'un tracteur neuf. Il n'est pas impossible qu'on ait simplement voulu camoufler ses tares. On trouve cependant des matériels usagés qui peuvent être remis en état normal de fonctionnement sans nécessiter des frais élevés et que leurs acquéreurs emploieront à nouveau sans ennuis pendant une longue période. La durée d'utilisabilité d'un tracteur d'occasion ainsi rénové, ou bien vendu dans l'état où il se trouve, peut être déterminée par une série de vérifications et d'essais selon des directives préétablies.

Afin que l'acheteur d'un tracteur usagé ne soit pas déçu, il est de son intérêt de contrôler auparavant à fond cette machine (à condition que ses connaissances techniques soient suffisantes) ou alors de laisser ce soin à un homme du métier qualifié et sur l'impartialité duquel on peut compter. Il est cependant possible que certaines défauts échappent à l'œil le mieux exercé. C'est pourquoi il faudrait que l'acheteur essaye d'obtenir une garantie pour une machine d'occasion. En cas d'incident mécanique intervenu pendant la période de garantie, l'utilisateur a alors le droit d'exiger la réparation nécessaire aux conditions fixées par les clauses de la garantie.

L'examen méthodique du tracteur d'occasion ne représente pas le seul point important. Il y a lieu, en effet, d'accorder également la plus grande attention à la rédaction du contrat d'achat, en parti-

culier aux conditions générales de livraison et de paiement. Celles-ci se trouvent presque toujours au verso et imprimées en petits caractères. L'acheteur doit les étudier soigneusement, car les dispositions qu'elles contiennent sont uniquement à l'avantage du vendeur. En accord avec ce dernier, il faudra éventuellement les modifier ou les adapter de manière correspondante.

En ce qui concerne le coût d'un tracteur usagé, on peut se baser sur le «Barème des prix de reprise des tracteurs agricoles» établi conjointement par l'Association suisse des fabricants de machines agricoles (ASMA) et l'Association romande des marchands de machines agricoles (ARMA).

Quant aux contrôles techniques exigés pour l'examen systématique du tracteur d'occasion, le lecteur les trouvera brièvement décrits ci-dessous (lettres A et B) puis résumés plus bas (lettre C) sous forme de tableau. Dans cet ordre d'idées, faisons remarquer que les mécanismes d'un tracteur considéré comme se trouvant en bon état fonctionnent bien et ne présentent aucune usure ou défectuosité pouvant entraîner des réparations onéreuses à échéance rapprochée dont le coût atteindrait jusqu'à 20 % du prix du neuf pour chaque élément.

## **A) Contrôle du tracteur avec moteur arrêté**

### **Le moteur**

Vérifier si les cylindres présentent des traces de réparations (cordons de soudure, plaques rapportées, etc.) et s'il manque éventuellement des goujons (vis, écrous) pour fixer la culasse (enlever au besoin le cache-culbuteurs s'il s'agit d'un moteur à soupapes en tête). Au cas où le moteur est refroidi par eau, contrôler le ventilateur. Il ne doit pas avoir de jeu, sinon cela peut signifier que la pompe à eau est en mauvais état. Examiner avec soin le radiateur des deux côtés. Des boues ferrugineuses dans la partie inférieure proviennent de suintements dus à un défaut d'étanchéité. Elles indiquent que le radiateur est mal entretenu. Constater aussi la présence d'enfonçures ou les suites de réparations trop sommaires (tubes pincés ou grossièrement colmatés). Dévisser le bouchon du radiateur et examiner l'eau de refroidissement. Elle ne doit pas être trop chargée de rouille. Verser également de cette eau dans un récipient pour voir si de l'huile surnage. Si oui, l'huile provient probablement du carter-moteur. Cela signifierait que l'eau peut pénétrer dans celui-ci et y causer des dégâts par une lubrification insuffisante des organes du moteur. Contrôler l'état des filtres (à air, à huile, à carburant). Soulignons enfin que la puissance développée par un moteur usagé en bon état de marche ne doit pas être de plus de 5 % inférieure à celle fournie par le moteur neuf rodé. D'autre part, la compression, la pression d'huile et le débit de la pompe d'injection à sa vitesse de rotation nominale avoisinent les valeurs normales.

## L'équipement électrique

Vérifier le dispositif d'allumage s'il s'agit d'un moteur à essence. Enlever le couvercle du distributeur et examiner le rupteur. Si les vis de réglage des plots de contact sont abîmées, cela veut dire que le moteur a été entretenu par des mains inexpertes. Vérifier le dispositif d'injection dans le cas d'un moteur diesel. Contrôler l'état des raccords qui relient la pompe aux injecteurs. Si les pans ont été écrasés par une clé mal ajustée, cela signifie que le système d'injection a été touché par une personne non qualifiée. Constater également si l'on a éventuellement déplombé la pompe d'injection. Par ailleurs, ne pas oublier de jeter un coup d'œil à la batterie d'accumulateurs. Se méfier d'une batterie sale, envahie par les sels grimpants. Examiner si elle présente des fêlures, qui laissent fuir l'électrolyte. Sur un tracteur en bon état de fonctionnement, l'installation électrique marche parfaitement bien. On peut constater: que la batterie tient bien la charge; que les canalisations, les connexions et les commandes sont en ordre; que la dynamo, le système de réchauffage, le démarreur, l'éclairage et l'avertisseur fonctionnent normalement. En ce qui concerne spécialement le démarreur, le pignon s'engage facilement.

## L'embrayage

Vérifier si la garde de la pédale d'embrayage est normale. Dans le cas où elle se montre trop courte, l'embrayage patine et a pu être passablement détérioré de ce fait. Au cas où elle est trop longue, l'embrayage colle et le passage des rapports de marche s'avère difficile, ce qui a pu endommager la boîte de vitesses. Si, d'autre part, les stries antidérapantes de la pédale sont presque effacées, cela indique un tracteur très usagé. Enfin un jeu latéral exagéré de cette dernière et des leviers sur leur axe a la même signification. Sur un tracteur qui est en bon état de marche, on note une action progressive de l'embrayage, lequel ne doit pas brouter et ne pas patiner à l'essai de calage du moteur.

## La boîte de vitesses

Sur un tracteur en bon état, le fonctionnement du mécanisme de la boîte de vitesses est irréprochable. On constate l'absence de bruits et de vibrations lors du passage des rapports de marche ainsi qu'une élévation normale de la température des carters pendant l'essai de puissance.

## L'essieu arrière / L'essieu avant / La direction

Mettre l'essieu avant sur plots en se servant d'un cric et contrôler le jeu des roues aux moyeux. Si ce jeu est important, il faut remplacer le roule-

ment ou même l'ensemble du moyeu. Se méfier d'un tracteur qui était équipé d'un chargeur frontal. Il est probable que les fusées ont subi des contraintes excessives. Les pivots de fusée doivent jouer librement mais sans présenter de jeu exagéré. Au besoin, rattraper ce jeu en intercalant des rondelles d'épaisseur. Vérifier ensuite le jeu de la direction. Une timonerie de direction usée exige une coûteuse remise en état. Soulignons que la direction, la timonerie et les roulements des roues avant d'un tracteur en bon état ne présentent aucun jeu anormal.

## Les freins

Contrôler la course à vide des pédales de frein, qui ne doit être ni trop courte ni trop longue. Vérifier aussi le degré d'usure des stries antidérapantes de ces pédales de même que le jeu latéral de ces dernières et des leviers sur leur axe. Au cas où cette usure et ce jeu sont excessifs, on peut en conclure que le tracteur est fortement usagé. Par ailleurs, les garnitures de frein d'un tracteur se trouvant en bon état présentent une usure qui ne dépasse pas 50 %. De plus, les freins ont une puissance suffisante. Ils agissent sans broutage et de manière équilibrée sur les deux roues.

## La prise de force

Se rappeler qu'une prise de force à cannelures usées, ainsi que des trous de barre d'attelage ovalisés ou rechargés, signifient que le tracteur est très usagé.

## L'équipement hydraulique

Examiner si le système d'attelage trois-points présente des déformations, des fêlures ou des ruptures. Les autres contrôles seront faits lors de l'essai de la machine avec moteur en marche. Sur un tracteur en bon état de fonctionnement, le système hydraulique présente une étanchéité totale et on ne note pas encore de signes d'usure. D'un autre côté, la vitesse d'élévation et d'abaissement des bras de relevage est normale.

## Les pneus

Inspecter les pneus avec un soin particulier. Si des coupures profondes laissent apparaître les toiles de la carcasse, cela signifie que le pneu est bientôt hors d'usage. D'autre part, les toiles ont également souffert si les flancs du pneu présentent une usure excessive. Relevons à ce propos qu'une usure de 20 % est admissible pour les pneus d'un tracteur en bon état. L'aspect de ces derniers et de la gomme, de même que la profondeur du profil, s'avèrent normaux. Par ailleurs, les valves sont en ordre.

(A suivre)