

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 33 (1971)  
**Heft:** 15

**Rubrik:** Questions et indications d'ordre pratique

#### 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:** 14.01.2026

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

## Questions et indications d'ordre pratique

### Les soins exigés par les remorques agricoles

Les remorques à pneus pour tracteurs agricoles doivent être bien entretenues, autrement dit maintenues en constant ordre de marche par un certain nombre d'opérations de réglage et d'entretien, si l'on tient à pouvoir s'en servir pendant de nombreuses années.

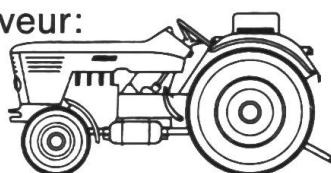
Les travaux de réglage portent essentiellement sur les organes de freinage, les roues et les pneus.

Les freins que comportent les remorques agricoles sont le plus souvent à commande mécanique. Pour les régler, il faut mettre tout d'abord le véhicule sur cales ou sur cric. S'il s'agit de freins à commande hydraulique, il est également indispensable de placer préalablement la

## Deutz offre encore jusqu'au 31 déc. 1971

# Prix de

Parce que nous connaissons bien les soucis des agriculteurs, nous avons «raboté» au plus près les prix des modèles Standard usuels. Nous vous aidons ainsi à combattre le renchérissement par d'authentiques prix de faveur:



Modèle	Version	CV	Vitesses	Prix
D 3006	Standard	32/36	8/2	sFr. 12800.—
D 4006	Standard	40/45	8/2	sFr. 13950.—*
D 5006	Standard	48/54	8/4	sFr. 15400.—*
D 5506	Standard	55/62	8/4	sFr. 16950.—*

\* avec 4 roues motrices aussi; par ex. D 4006 A = sFr. 19 750.—, direction Hydrobloc comprise.

remorque sur cales ou sur cric pour régler chaque roue. En ce qui concerne uniquement les commandes mécaniques, le réglage ne doit être effectué qu'après avoir mis le levier de commande en position de serrage léger. Ces commandes sont en effet toujours sujettes à un jeu non négligeable et la course à vide du levier risquerait d'être trop grande si le rajustement des freins se faisait avec le levier de commande dans sa position de liberté maximale. On peut alors vérifier l'équilibrage et l'intensité du freinage.

Le contrôle de l'équilibrage du freinage doit être effectué au cours de toute opération de réglage. On rétablira l'équilibrage, si nécessaire. En ce qui touche uniquement les freins à commande hydraulique, un déséquilibre ne peut provenir que du serrage intempestif d'une roue — sans même que la pression hydraulique entre en jeu — ou bien, mais dans une moindre mesure, d'un écart excessif entre les garnitures et le tambour d'une seule roue. En ce qui regarde les freins à commande mécanique, par contre, il faut que les

Passez immédiatement commande:  
le délai de livraison pour divers modèles est déjà important.

# faveur!

Malgré des prix au plus juste, un équipement généreux: moteur de forte cylindrée, boîte à vitesses bien étagées (en partie synchronisées), filtre Siccopur.

Par ailleurs, notre gamme compte encore 14 modèles de conception ultra-moderne, en version De-Luxe avec boîte à vitesses synchronisées, prise de force autonome 540/1000 t/min, etc.

**Si vous calculez en réaliste, vous  
choisirez un tracteur Deutz «de faveur»**

Hans F. Würgler  
Représentation générale Industriestrasse 17  
8910 Affoltern a.A. Tél. 01-993121



câbles de commande symétriques prennent une tension égale lorsque le levier de frein est légèrement serré. On peut vérifier commodément ce fait (quand le véhicule se trouve sur cales) en constatant si les efforts à exercer pour faire tourner chacune des deux roues opposées sont identiques. Dans le cas contraire, il faut agir sur la chape réglable de la tige de commande de la biellette de frein de la roue qui serre davantage.

Egalement en ce qui concerne les freins à commande mécanique, l'intensité du freinage peut être réglée en agissant sur la tige filetée de commande principale se trouvant entre le levier et le palonnier, soit d'où partent les câbles ou tiges de commande vers chacune des deux roues opposées. Si le réglage a été correctement exécuté, cela signifie que le palonnier reste perpendiculaire à l'axe longitudinal de symétrie du véhicule lorsque le levier est desserré, que les roues sont bloquées quand le levier est tiré à fond et qu'il y a égalité de freinage sur les roues du même essieu à toutes les positions de serrage du levier de commande.

Par ailleurs, les articulations des biellettes, des chapes et du levier de commande, ainsi que les passages des tringles aux câbles de commande, doivent être lubrifiés périodiquement. Dans le cas de remorques pourvues de dispositifs entraînés par la prise de force du tracteur, il est nécessaire de contrôler régulièrement le niveau de l'huile des carters et le graissage des paliers.

Venons-en maintenant aux roues et aux pneus. Après une longue durée d'utilisation et à l'occasion d'une mise sur cales de la remorque, on vérifiera le jeu existant dans les roulements de chaque roue et l'on procédera au besoin au rajustement nécessaire. Lors de cette opération, les règles à observer sont les mêmes que celles qu'on applique pour le réglage des roulements des roues avant du tracteur. Quant aux pneus, il s'agit tout d'abord de maintenir leur pression de gonflage à la valeur normale. A ce propos, il faut s'en tenir rigoureusement aux indications du fabricant qui figurent au tableau de

gonflage ou bien se renseigner auprès du fournisseur. D'autre part, les bouchons de valve doivent être toujours revisssés avec soin après le gonflage car on évite ainsi que des fuites d'air se produisent. En période de repos du véhicule, et si l'on ne veut pas le mettre sur cales parce qu'on peut en avoir besoin à l'occasion pour effectuer des transports, il faut vérifier une ou deux fois la pression de l'air dans les pneus et procéder à un gonflage complémentaire si nécessaire.

A part le contrôle de la pression de gonflage, il ne faut pas non plus négliger d'examiner de temps en temps, selon le degré d'utilisation de la remorque et l'état des chemins parcourus, la surface de la bande de roulement et des flancs des pneus. Quant aux roues, leur entretien comporte le nettoyage périodique des moyeux puis leur garnissage avec une graisse appropriée et parfaitement propre. Il est possible de faire ce nettoyage avec du pétrole. Mais on se gardera d'utiliser tout autre produit, car il pourrait exercer à la longue une action corrosive.

La caisse d'une remorque agricole, qu'elle soit en bois ou en métal, se trouve soumise à forte usure. Ses parties métalliques peuvent être rapidement corrodées si on ne leur donne pas certains soins d'entretien indispensables. La caisse doit être lavée fréquemment. Cette opération s'avère absolument indispensable après un transport de produits chimiques (engrais, insecticides, fongicides, herbicides). Pulvériser ensuite une bonne huile spéciale antirouille au graphite sur ses parties en métal ainsi que sur les ressorts, l'installation de freinage, l'avant-train pivotant à crapaudine et galets de roulement ainsi que le châssis. D'autre part, il est recommandé de repeindre chaque hiver tout l'intérieur de la caisse (également l'extérieur de temps à autre) en utilisant par exemple un produit de protection à base de goudron.

Soulignons d'autre part que le bon fonctionnement et la propreté des dispositifs éclairants et réfléchissants doivent être contrôlés très fréquemment. Un coup d'œil sera aussi jeté au câble de raccordement

qui relie la prise de courant du tracteur aux installations électriques de la remorque et ne doit pas frotter contre le sol. K.F.

## **Soins d'entretien exigés par les moteurs électriques**

Un moteur électrique ne demande en somme que peu d'entretien. Il s'agit premièrement de sa lubrification. S'il est monté sur des paliers à roulements lisses, on se contentera de verser périodiquement quelques gouttes d'huile fluide dans les orifices prévus pour le graissage. S'il est monté sur des paliers à lubrification automatique par bagues, on contrôlera de temps en temps le niveau de l'huile du réservoir logé à l'intérieur du coussinet. Ce niveau doit être suffisamment élevé pour que la partie inférieure des bagues plonge dans l'huile. Il faut changer celle-ci quand elle commence à noircir. On profitera de l'occasion pour nettoyer le réservoir au pétrole et dégager les pattes d'araignée des coussinets. De manière générale, on évitera l'excès d'huile, qui peut être aspiré par le rotor et nuire à la bonne conservation des enroulements. En ce qui concerne le collecteur à lames, il ne doit pas être lubrifié, car l'huile retient les poussières métalliques en court-circuitant les différentes lames. En revanche, le collecteur à bagues peut être enduit d'une très légère couche de vaseline.

Le collecteur à lames ou à bagues constitue l'une des parties les plus délicates du moteur électrique. L'entretien journalier du

collecteur consiste à l'essuyer avec un chiffon bien sec et sans effilochures chaque fois qu'on utilise le moteur. Ne se servir ni de papier vêlé ni de toile d'émeri. Un collecteur en bon état de marche a généralement une teinte violacée.

Les balais ou carbons représentent les autres parties délicates du moteur électrique. Les carbons doivent appuyer uniformément sur le collecteur et avec une légère pression. Une pression trop élevée peut faire chauffer les carbons. Par ailleurs, les bornes des fils des carbons doivent être bien serrées. Les carbons actuellement utilisés sont des blocs prismatiques de graphite parfois recouverts de cuivre galvanoplastique. Le charbon devant appuyer par toute sa face inférieure ou surface de glissement sur le collecteur, qui est cylindrique, il faut qu'il soit rodé au préalable. A cet effet, on placera entre le charbon et le collecteur une bande de toile d'émeri à grain moyen et de la même largeur que ce dernier, le côté actif étant tourné vers le charbon. En saisissant les deux extrémités de la bande aussi loin que possible du charbon, pour qu'elle épouse bien la forme du collecteur, on lui imprime un mouvement de va-et-vient jusqu'à ce que le charbon s'applique exactement sur le collecteur. On soufflera violemment afin de chasser la poussière produite par le rodage. Par ailleurs, il faut que les carbons glissent facilement dans leur logement. Quant aux bagues, elles doivent toujours avoir une surface propre et lisse et tourner parfaitement rond.

## **Conducteurs de tracteurs! Avant d'oblier à gauche...**

**N'oubliez pas — suffisamment de temps à l'avance —:**

- 1. de bien regarder derrière vous**
- 2. d'indiquer le changement de direction**
- 3. de vous mettre en ordre de présélection**
- 4. de laisser passer ceux qui ont la priorité**