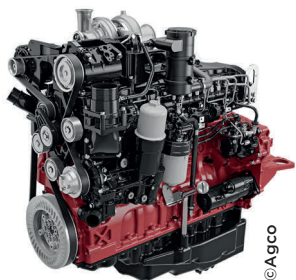


EQUIPEMENTS /

Sélection de nouveautés tracteurs

AGCO POWER**Un moteur de 8 litres au catalogue**

Le nouveau moteur six cylindres Agco Power Core 80 complète par le haut le Core 75 qui équipe les tracteurs Fendt 700 Vario. Le Core 80 reprend le même alésage que le Core 75 (110 mm), mais dispose d'une course plus importante (139 mm, contre 132 mm), ce qui fait passer sa cylindrée à 8 l (contre 7,5 l). Répondant à la norme Stage V, il est doté comme le Core 75 d'un catalyseur d'oxydation, d'un filtre à particules et d'un système de dépollution SCR à l'Adblue (pas d'EGR). Il intègre en plus un turbo à géométrie variable, qui lui procure un gain de consommation et un bon frein moteur. Si la puissance maximale offerte par ce nouveau moteur est sensiblement identique au Core 75 (338 ch, contre 335 ch pour le Core 75), le couple maximal est 16 % plus élevé, à savoir 1 680 Nm (1 450 Nm sur le Core 75). Compatible HVO, ce moteur est aussi connecté pour bénéficier de mises à jour ou de diagnostics à distance.

**CASE IH Le tracteur Magnum culmine à 435 ch**

Case IH lance la nouvelle génération de tracteurs de forte puissance Magnum. Pour le marché européen, la gamme se compose désormais de trois modèles à roues (Magnum 355, 385 et 405) et de deux modèles à chenilles arrière (Magnum 355 et 385 Rowtrac). Ces tracteurs logent au choix une transmission à variation continue CVXDrive ou une transmission powershift PowerDrive à 21 rapports avant à 5 arrière. Cette dernière propose désormais la fonctionnalité de débrayage à la pédale de frein. Depuis l'écran Case IH Pro 1200, les utilisateurs peuvent ajuster le taux d'accélération, modifier la sensibilité du passage au rapport supérieur et les réglages du taux d'agressivité, notamment grâce à un nouveau bouton sur l'accoudeur. Case IH a également revu l'hydraulique pour améliorer les performances et réduire les pertes d'huile. Les prises du système Power Beyond ont été déplacées pour être plus accessibles. Les nouveaux coupleurs disposent de leviers de décompression pour faciliter le branchement et le débranchement des flexibles hydrauliques.



Les Magnum peuvent aussi recevoir des prises pour des applications nécessitant des faibles pressions. Le relevage avant optionnel bénéficie d'un débit accru de 20 % améliorant sa capacité de levage. Disposant du freinage à double ligne, les nouveaux Magnum sont déclinés en trois packs technologiques. Ils peuvent bénéficier de l'AccuSync pour le partage

au champ de données, comme les lignes de guidage A-B ou les cartographies. En cabine, un second terminal Pro 1200 est proposé au catalogue. Les nouveaux Magnum sont livrés avec le service Connectivity Included qui ouvre les portes à tous les services connectés et à la plateforme web FieldOps.

Une transmission full powershift sur le tracteur Puma 240

La gamme de tracteurs Puma de Case IH s'étoffe avec l'arrivée du Puma 240 PowerDrive. Ce modèle délivrant 240 ch, voire 270 ch avec le boost, était jusque-là uniquement disponible avec la transmission à variation continue CVXDrive. Avec la PowerDrive, qui équipait déjà les Puma 185, 200 et 220 Multicontroller, le Puma 240 accède à une transmission full powershift à 18 ou 19 rapports sous charge. Dans cette nouvelle version, ce tracteur bénéficie notamment de l'accoudeur Multicontroller. Il inaugure un pont avant plus costaud augmentant le PTAC à 14 tonnes, une évolution valable aussi pour les Puma 185, 200 et 220 à transmission PowerDrive (PTAC de 15 tonnes pour les Puma CVXDrive).



Comme les autres tracteurs et machines de la gamme Case IH, le Puma 240 PowerDrive accède avec la plateforme numérique FieldOps, qui connecte et intègre les informations agronomiques et les données de performance des matériels. Par ailleurs, d'autres évolutions s'appliquent à la gamme Case IH Puma, comme la possibilité de monter des pneumatiques de 2,05 m de diamètre sur les Puma 185 et 200 à transmission CVXDrive, une option auparavant réservée aux Puma 220, 240 et 240

Une nouvelle génération de tracteurs

Farmall CLa nouvelle gamme de tracteurs Case IH Farmall C Active Drive 2 se compose de quatre modèles de 90 à 120 ch. Ces tracteurs gagnent en empattement, qui atteint désormais 2,35 m, et accèdent à un plus large choix de pneumatiques arrière en 38 pouces. Ils bénéficient de l'Active Clutch permettant de freiner et de débrayer uniquement avec la pédale de frein. Héritant du design inauguré sur les Quadtrac, les Farmall C Active Drive 2 disposent du paramétrage de la coupure de la prise de force en fonction de la position du relevage de 4,7 t de capacité. Ces tracteurs reçoivent la télématique FieldOps, un petit terminal couleur dans le tableau de bord et, en option, un écran AFS 1200 qui peut recevoir toute l'offre de guidage automatique des plus grosses gammes et reprendre toutes les fonctionnalités du tracteur.

**CLAAS L'Arion 570 CMatic développe 180 chevaux**

L'Arion 570 CMatic est désormais le plus puissant des tracteurs à quatre cylindres de Claas. Fabriqué au Mans dans la Sarthe, ce nouveau modèle embarque un moteur DPS bi-turbo de 4,5 l conforme à la norme antipollution Stage V développant 180 ch (pas de boost). Il délivre un couple maximal de 730 Nm disponible à partir de 1 400 tr/min. Pour être en phase avec ce niveau de puissance, le système d'injection et le module de refroidissement ont été modifiés. Héritée des Arion 650 et 660, la transmission à variation continue CMatic, produite dans l'usine Claas de Paderborn en Allemagne, dispose de deux rapports à passage automatique et se décline en versions 40 et 50 km/h. Le circuit hydraulique débitant 150 l/min s'accompagne de série de quatre distributeurs électrohydrauliques double effet. Ce tracteur bénéficie en standard d'un pont avant suspendu et freiné, commun à celui des Arion 650 et 660. Il reprend aussi à ses grands frères le pont arrière et affiche ainsi une capacité de relevage de 8 tonnes. Son relevage avant, d'une capacité de 4 t, est, lui, identique à celui de l'Arion 550. Ce nouveau modèle peut être chaussé de pneumatiques Trelleborg VF

710/60R38 à l'arrière et VF 600/60 R28 à l'avant bien adaptés pour les travaux au champ. Pour les trajets routiers, l'Arion 570 CMatic intègre la fonctionnalité de maintien en ligne automatique, qui active automatiquement le frein pneumatique du véhicule remorqué, afin d'éviter toute poussée susceptible de mettre le convoi en portefeuille. L'Arion 570 CMatic profite bien sûr de la cabine Claas suspendue en quatre points. Il intègre de série un accoudeur multifonction hébergeant le terminal Cebis tactile de 12 pouces et le joystick CMotion. Il est doté de base d'un pack complet de phares à LED.

**Les Axos série 3 délivrent jusqu'à 120 chevaux**

S'intercalant entre les gammes Axos 200 et Arion 400, les nouveaux tracteurs compacts Claas Axos 3.95, Axos 3.105,

Axos 3.110 et Axos 3.120, sont conçus pour assurer différentes tâches au sein d'une exploitation agricole, de la manutention à la fenaison, en passant par le travail du sol, le semis et le débroussaillage. Fabriqués à Rovigo en Italie, ces engins, animés par un moteur quatre cylindres Fiat Powertrain Technologies (FPT) de 3,6 litres, développent de 92 à 120 chevaux. Ils sont équipés d'une transmission mécanique disponible en trois configurations : 12/12 (6 vitesses et 2 gammes avec inverseur mécanique), 24/12 (2 gammes) et 36/18 (3 gammes). La deuxième et la troisième solutions comprennent le doubleur sous charge Twinshift, l'inverseur sous charge Revershift et le frein à main électrique. Elles s'accompagnent en option de la fonction Smart Stop permettant de stopper et de relancer l'avancement sans agir sur la pédale d'embrayage. Exclusive aux Axos série 3, la cabine dispose d'un toit bas, permettant à ces tracteurs, lorsqu'ils sont chaussés de pneumatiques arrière de 30 pouces (380/85 R30), d'afficher une hauteur hors tout inférieure à 2,50 m. Autre particularité, les portes s'ouvrent vers l'avant pour

i Lire la suite en page 18-19

L'EXPLOITATION DE DEMAIN COMMENCE AUJOURD'HUI

PRÉPAREZ VOTRE TRANSITION AGRICOLE

Avec Agilor Transition, démarrez votre transition agricole en finançant le matériel adapté à votre exploitation à des conditions préférentielles.

agilor
financement de matériel

by **CA**

Sélection de nouveautés tracteurs (suite)

faciliter les montées et les descentes dans les endroits exigus. À bord, le chauffeur profite d'une colonne de direction réglable en hauteur et en inclinaison, de distributeurs hydrauliques à commande mécanique (jusqu'à quatre), et en option d'un toit vitré homologué FOPS protégeant contre la chute d'objets. Les Axos série 3 accèdent également en option à la direction dynamique, qui réduit de 3,8 à 1,9 le nombre de tours de volant de butée en butée pour les travaux réalisés à une vitesse inférieure à 10 km/h. Ils sont aussi prééquipés pour recevoir un terminal Isobus Claas, tel que le Cemis 700, ainsi que le joystick électrohydraulique E-Pilot S pour commander le chargeur frontal. Les Claas Axos série 3 présentent une charge utile de 3 600 kg. Ils disposent au choix d'un circuit hydraulique à centre ouvert débitant 60 ou 90 l/min. Leur relevage arrière affiche une capacité maximale de 5 300 kg, tandis que leur relevage avant, optionnel, soulève 3 240 kg et peut être complété par une prise de force 1 000 tr/min.



FENDT

Les tracteurs 800 VarioDrive Gen5 montent en puissance

La nouvelle gamme de tracteurs Fendt 800 Vario Gen5 se compose de trois modèles : 826 VarioDrive, 829 VarioDrive et 832 VarioDrive, développant 260, 290 et 320 ch, alors que la précédente série 800 s'arrêtait au 828. La gestion de la surpuissance DynamicPerformance active automatiquement un boost (jusqu'à 23 ch) pour compenser les besoins des auxiliaires (ventilateur, pompe hydraulique, climatisation, etc.). Le moteur Agco Power Core80, un 6 cylindres de 8 litres, reste dépourvu de vanne EGR et s'équipe d'un turbo à géométrie variable. Il est conçu pour fonctionner avec des carburants de type HVO. Son ventilateur profite de l'inversion du sens de rotation, afin d'assurer le dépoussiérage.



Comme les tracteurs de la série 1000 Gen4, les Fendt 800 Gen5 sont conçus pour fonctionner au régime nominal de 1 700 tr/min. Ils sont capables de rouler à une vitesse de 40 km/h à 950 tr/min et 50 km/h à 1 200 tr/min. Leur moteur se caractérise par son couple élevé : 1 680 Nm à 1 200 tr/min sur le Fendt 832 Gen5, par exemple. La transmission à variation continue VarioDrive TA250 présente une seule gamme et est capable de répartir proportionnellement et continuellement le couple entre les ponts avant et arrière. Elle optimise ainsi la traction. De plus, elle propose la fonctionnalité "pull-in turn", avec laquelle le pont avant à entraînement indépendant tire activement le tracteur dans les virages, autorisant un plus petit rayon de braquage. Les 800

Gen5 reçoivent par ailleurs le frein sur échappement géré par le turbo et de frein hydraulique piloté par la transmission. Les 800 Gen5 partagent la cabine avec les nouveaux Fendt 1000 Gen4. Celle-ci se distingue par sa nouvelle casquette de toit intégrant les gyrophares et huit à douze phares de travail. Avec la finition de cabine UltraVision, le tracteur loge plus de 22 phares à leds, culminant à 4 400 lumens par unité. Ces optiques sont réglables indépendamment selon cinq niveaux d'intensité. La cabine est aussi disponible dans une version plus épurée dotée, dans le toit, de huit phares à leds de 1 000 lumens chacun. Le système GroundVision, en option, éclaire le relevage arrière. L'environnement de conduite FendtOne accueille le siège SuperComfort Titanium, doté de réglages électriques, d'une fonction massante en trois programmes, du chauffage, de la ventilation multizone et d'une mémoire de position. En option, comme pour le filtre à air, le filtre d'habitacle est nettoyé de manière automatique en continu et passivement, grâce à un système de dépression et à un séparateur cyclonique. Les Fendt 800 Gen5 peuvent recevoir un poste de conduite inversé et sont compatibles pour l'autoguidage HighSpeed Guidance, autorisant un avancement jusqu'à 40 km/h. Côté hydraulique, les nouveaux Fendt disposent d'une pompe à débit variable fournissant 165 l/min ou en option 220 l/min. Leur circuit hydraulique peut aussi cumuler les deux pompes, afin d'atteindre un débit de 385 l/min. Les 800 Gen5 comptent jusqu'à six distributeurs hydrauliques arrière et deux frontaux. Leur relevage arrière peut soulever 10,5 t, tandis que le relevage avant admet jusqu'à 5,3 t.

Les tracteurs de la série 500 accèdent à la transmission VarioDrive

Les tracteurs compacts Fendt 500 VarioDrive Gen4 intègrent le design des 600 VarioDrive. Ils logent le moteur quatre cylindres Agco Power Core50 de 5 l, ayant la particularité de fonctionner à bas régime (1 900 tr/min de régime nominal). Déclinés en quatre modèles : 513 (134 ch), 514 (144 ch), 515 (154 ch) et 516 (164 ch), les 500 Gen4 profitent de la surpuissance DynamicPerformance (DP), qui fournit 10 ch supplémentaires dès que les accessoires (prise de force, climatisation, ventilateur, etc.) sollicitent le moteur, afin de maintenir une puissance constante. Ils accèdent en option à un ventilateur à pales réversibles pour le nettoyage automatique des différents radiateurs de refroidissement. Les Fendt 500 de quatrième génération reçoivent la transmission à variation continue VarioDrive. Cette dernière compte une seule gamme et est capable de répartir proportionnellement et continuellement le couple entre les ponts avant et arrière. Elle optimise ainsi la traction. De plus, elle propose la fonctionnalité "pull-in turn", avec laquelle le pont avant à entraînement indépendant tire activement le tracteur dans les virages, autorisant un plus petit rayon de braquage. Sur le plan de l'hydraulique, les tracteurs 500 Gen4 disposent d'une pompe délivrant 110 ou 152 l/min. Celle-ci alimente les distributeurs selon trois configurations : Power, Power + ou Profi +.



Concessionnaire

Tracteur LOVOL



DFAE
Vente de matériel forestier & agricole
Installation - Réparation - Dépannage

Isère / Drôme

04.75.68.63.33

dfae.fr



La première propose sept distributeurs, dont quatre à l'arrière, deux dédiés au chargeur frontal et un sur le relevage avant. Avec la seconde, l'utilisateur peut profiter de huit distributeurs, dont cinq à l'arrière, deux au centre et un pour le relevage avant. Avec la troisième, Profi+, les huit distributeurs sont répartis de la manière suivante : cinq à l'arrière, trois au centre et deux pour le relevage avant. Ces tracteurs pèsent à vide 6,85 t et affichent un PTAC de 11,75 t. Leur relevage arrière admet une charge maximale de 8 045 kg, contre 3 487 kg à l'avant. Les Fendt 500 Gen4 conservent la cabine de leur prédécesseur, ainsi que l'environnement de conduite FendtOne. Toutefois, la visibilité a été retravaillée, grâce aux éléments de dépollution, comme le catalyseur, qui ont été déplacés au niveau du plancher à droite du capot. Pour les Fendt 500 Gen4 sortis d'usine après juin 2026, le chauffeur pourra même profiter de l'Apple CarPlay directement depuis le terminal principal. Au catalogue des options, ces tracteurs peuvent s'équiper d'une caméra à l'avant du capot moteur et sur le hayon arrière, de l'assistant de freinage de remorque ou encore du pare-brise chauffant en verre feuilleté. Ce dernier est aussi décliné en configuration ouvrante.

Nouveau design pour les 1000 VarioDrive Gen4

Fendt dévoile les tracteurs de la série 1000 VarioDrive Gen4, dotée d'une cabine restylée et d'un moteur au fonctionnement encore optimisé. La gamme se décline en quatre modèles : 1040, 1044, 1048 et 1052, délivrant 400, 440, 480 et 520 ch. La surpuissance DynamicPerformance, s'activant dès qu'un élément puise de la puissance, comme le ventilateur, la climatisation, l'hydraulique, etc., est capable de fournir de 26 à 30 ch supplémentaires selon les modèles. Les Fendt 1000 Gen4 logent le moteur MAN six cylindres de 12,4 l, capable de tourner à bas régimes et développant un couple maximal de 2 090 à 2 650 Nm dès 1 150 tr/min. Cette motorisation est compatible avec des carburants de type HVO. Elle s'accompagne d'un ventilateur réversible, afin d'évacuer la poussière accumulée sur les grilles d'admission d'air du capot. Le Fendt 1052 peut voir sa puissance maximale réduite selon quatre niveaux, afin de s'adapter aux différents travaux et outils pour optimiser la consommation de carburant. Ses 520 ch peuvent ainsi être bridées à 480, 440 ou 400 ch. Dans le même esprit, le 1048 de 480 ch peut être limité à 440 ou 400 ch, tandis que le 1044 proposera une puissance maxi de 440 ou 400 ch. Le 1040 est, quant à lui, dépourvu de cette fonctionnalité. D'autre part, le moteur MAN est couplé à la transmission VarioDrive TA400. Cette dernière,

présente une seule gamme et est capable de répartir proportionnellement et continuellement le couple entre les ponts avant et arrière. Elle permet aussi d'atteindre une vitesse maximale de 50 km/h à seulement 1 200 tr/min, réduisant ainsi la consommation de carburant. L'intervalle de vidange de l'huile de transmission a été porté à 4 000 heures (ou 4 ans), contre 2 000 heures (ou 2 ans) précédemment. La cabine des Fendt 1000 Gen4, se distinguant par une nouvelle casquette de toit, accueille, en finition UltraVision, plus de 22 phares à leds dont 12 dans le toit, avec une puissance de 4 400 lumens par unité. Ces optiques sont réglables indépendamment selon cinq niveaux d'intensité. Cette cabine est aussi disponible dans une version plus épurée dotée, dans le toit, de huit phares à leds de 1 000 lumens chacun. Le système GroundVision, en option, éclaire le relevage arrière. Le filtre de cabine des Fendt 1000 est nettoyé de manière automatique en continu et passivement grâce à un système de dépression et à un séparateur cyclonique. L'habitacle loge par ailleurs une climatisation automatique et une glacière de 12 l. L'intégration du Carplay est annoncée à partir de juin 2026. Le siège chauffeur en cuir propose le réglage électrique de la hauteur, de l'inclinaison et de la position, mais aussi quatre positions de soutien lombaire, la ventilation, le chauffage multizone, ainsi qu'une fonction massage avec trois programmes. Les Fendt 1000 Gen4 disposent de série d'une pompe hydraulique à débit variable débitant 220 l/min et en option d'une additionnelle fournissant 210 l/min. Il accède, au maximum, à six distributeurs hydrauliques arrière et à un seul à l'avant. Leur poids à vide est de 14 t pour un PTAC maximal de 21 t, soit une charge utile de 7 t.



KIOTI

Un tracteur de 140 ch à moins de 100 000 €

S'équiper d'un tracteur de 140 ch pour moins de 100 000 euros revient d'actualité, grâce au constructeur Kioti avec son dernier tracteur, le HX 1402, le plus puissant modèle de la gamme. Le tracteur est animé par un quatre cylindres de 3,8 l de cylindrée développant 140 ch. Cette motorisation a entièrement été développée et construite par le Coréen, à l'exception des composants d'injection de carburant fournis par Delphi. Le Kioti

répond à la norme antipollution Stage V, grâce à un FAP, un DOC et le système SCR (AdBlue). Le Kioti HX 1402 reçoit une transmission semi-powershift 40 km/h à 4 gammes et 8 rapports sous charge, soit un total de 32 vitesses avant et 32 arrière. Il bénéficie en standard de rampantes procurant une allure minimale de 240 m/h. Ce tracteur dispose en outre d'une fonction automatique robotisant le passage des powershift en fonction du régime moteur. Il reçoit un pont avant de conception « maison » et un relevage arrière de catégorie 2 capable de lever jusqu'à 4,4 t. Le circuit hydraulique alimenté par des pompes à engrenage débite au total 120 l/min, mais 75 l/min sont destinés aux distributeurs auxiliaires, tandis que les 45 autres desservent la direction. Ce tracteur accueille de série trois distributeurs mécaniques double effet à l'arrière. Un quatrième est proposé optionnellement. De même, le Kioti est équipé de série en cabine d'un joystick permettant de piloter les deux distributeurs double effet au centre du tracteur, qu'il soit équipé ou non d'un chargeur frontal. Par ailleurs, pour gagner en polyvalence, l'utilisateur pourra dériver les distributeurs centraux vers l'arrière. La cabine suspendue du Kioti HX 1402 compte cinq montants, avec les deux portes et la vitre arrière gauche ouvrante. Elle dispose d'un accoudoir multifonction et d'un siège pneumatique chauffant fourni par Grammer. Le Kioti HX 1402 propose trois régimes de prise de force : 540, 540E et 1 000 tr/min. L'utilisateur pourra profiter du « Cruise PTO » pour définir le régime moteur souhaité et de « l'Auto PTO », désarmant la prise de force, lorsque l'outil est relevé ou inversement. Il a également accès au « Safety PTO », qui s'engage à l'aide d'un bouton intégré à l'accoudoir, afin de quitter le siège en conservant la prise de force en marche. Par ailleurs, le relevage arrière du tracteur dispose également de deux automatismes. Le premier relève l'outil, lorsque l'angle de rotation du volant atteint 35 degrés. Le deuxième, quant à lui, lève l'outil lorsque la marche arrière est enclenchée.



LINDNER

Un tracteur Lintrac à tarif attractif

Le constructeur autrichien Lindner lance le tracteur Lintrac 65 LS au positionne-

ment tarifaire économique. Ce modèle est construit sur la base d'un Lintrac 75 LS (102 ch), mais il loge un moteur Perkins quatre cylindres de 76 ch, une transmission mécanique ZF 16/16 avec inverseur mécanique et doubleur sous charge permettant d'atteindre 40 km/h, ainsi qu'un circuit hydraulique délivrant 55 l/min. Il s'en distingue par l'absence de disque de frein au centre assurant le freinage sur les quatre roues. Il est aussi dépourvu de suspension de cabine, ce qui lui permet d'être plus bas que le modèle 75 LS. Le Lintrac 65 LS se caractérise également par un PTAC plus réduit (5,3 t contre 5,8 t pour le Lintrac 75 LS).



MASSEY FERGUSON

Les MF 8S Xtra gagnent en confort et performances

Identifiables à leur nouveau pot d'échappement et à leurs carters latéraux noirs habillant le compartiment moteur, les tracteurs Massey Ferguson MF 8S Xtra adoptent le design de leurs grands frères MF 9S. Ils profitent de multiples évolutions renforçant le confort d'utilisation et améliorant les performances de leur moteur six cylindres Agco Power de 7,4 l. Les MF 8S Xtra, déclinés en six modèles délivrant de 205 à 305 ch, inaugurent un nouveau logiciel pour contrôler le ventilateur à viscosoupleur à gestion électronique. Le nouveau programme de pilotage limite le régime de rotation du ventilateur et permet ainsi d'abaisser sa consommation de puissance. Le constructeur annonce, grâce à cette évolution, une augmentation des performances du moteur jusqu'à 5 % et une réduction de la consommation de GNR. Ces tracteurs Massey Ferguson reçoivent désormais en option un ventilateur à pales réversibles, qui assure le nettoyage des grilles du capot sans quitter la cabine. Cet accessoire sera notamment apprécié pour les utilisations avec une faucheuse frontale, par exemple. L'inversion s'active manuellement depuis le terminal Datatronic 5 ou à partir d'une touche de raccourci affectée par le chauffeur sur le joystick principal. Lors de cette opération, les pales sont inversées durant 15 secondes. Afin que le six-cylindres respire mieux, la grille d'admission d'air située entre le compartiment moteur et la cabine a été agrandie et redessinée.



Son nouveau design évite l'accumulation de poussières et de débris, comme cela est parfois le cas sur les MF 8S de première génération. Le pot d'échappement noir mat des MF 8S Xtra présente désormais des formes angulaires et un profil plus étroit dégageant davantage la visibilité, en se fondant derrière le montant avant droit de la cabine. À proximité, la petite plateforme en haut du marchepied droit dispose maintenant d'une surface antidérapante pour

améliorer la sécurité des opérateurs. À bord de cette nouvelle génération de tracteurs, le volant a été revu et il se complète sur demande d'une boule rotative de manœuvre. Un pack divertissement apparaît en option, dont le montage est assuré par le studio de personnalisation MF by You. Il se compose de haut-parleurs haut de gamme de la marque française Focal et d'un petit écran supplémentaire compatible Android Auto et Apple CarPlay. Par rapport aux précédents MF 8S, les pare-soleil ont été changés sur les modèles Xtra. Ils sont désormais à pantographe pour une manipulation plus aisée et moins de nuisance sonore en cabine : c'en est fini de la cordelette de commande des précédents pare-soleil qui tape dans la vitre. Pour les travaux de nuit, les phares de travail à leds ont aussi été renouvelés. Désormais de forme rectangulaire, ils sont plus puissants : + 20 % de lumens à nombre de feux identique. Enfin, les acquéreurs de MF 8S Xtra en version Efficient apprécieront d'accéder en option à des leviers de décompression sur les distributeurs hydrauliques arrière à commande mécanique. Cette fonctionnalité était jusque-là réservée à la finition Exclusive pourvue, elle, d'électrodistributeurs hydrauliques.

Les tracteurs 5M succèdent aux 5700 M

Massey Ferguson remplace la gamme de tracteurs 5700 M par la série 5M. Caractérisée par son nouveau design et sa cabine grise, cette nouvelle gamme se compose de 6 modèles développant de 95 à 145 ch. Le réservoir à carburant voit sa capacité initiale de 153 ou 160 l monter à 198 l. Désormais, tous les modèles sont dotés de série d'une transmission Dyna-4 à quatre gammes et quatre vitesses sous charge permettant de rouler à 40 km/h au régime de 1 850 tr/min. En option, ces tracteurs accèdent au changement automatique des rapports sous charge Autodrive, à des régimes prédéfinis dans les modes Eco ou Power, ainsi qu'à la fonction neutre à la pédale de frein. Comme les précédents 5700 M, ils disposent d'un circuit hydraulique débitant 58 l/min ou 100 l/min en option. Côté confort, la suspension mécanique de la cabine figure désormais comme une option sur tous les modèles, tout comme le toit Visio, utile à la manutention, et des feux de travail à led (à l'avant, à l'arrière et sur les rambardes avant). Un bouton d'activation de la prise de force fait également son apparition sur l'aile gauche. Au sein du poste de conduite, le conducteur accède en option à la climatisation, au terminal Fieldstar 5, ainsi qu'aux technologies Isobus, MF Guide (autoguidage), MF Section Control (coupe jusqu'à 96 tronçons ou rangs par GPS), Rate Control (modulation jusqu'à cinq produits différents) et MS TaskDoc ou TaskDoc Pro (partage via USB ou sans fil des données d'agriculture de précision).



NEW HOLLAND

Les tracteurs T7 compacts gagnent en maniabilité

New Holland lance la nouvelle génération de tracteurs T7 à empattement standard. Désormais proposée de série en couleur bleu Dynamic Blue et avec des jantes argentées, cette gamme se distingue par son nouveau design : le support de pont avant et le capot, encore plus plongeant,

**A SAISIR
2 TRACTEURS
D'OCCASION
DE LA GAMME
DÉMO**



**PREMIERS ARRIVÉS,
PREMIERS SERVIS
CONTACTEZ-NOUS**
☎ 04 75 59 85 10



M7153 Standard et M7133 KVT.
2 tracteurs d'occasion, disponibles, à saisir.



www.kubota-eu.com



35 route de Mobos
26120 CHABEUIL
Tél 04 75 59 85 10
etsbrottes@gmail.com

For Earth, For Life
Kubota

ont notamment été redessinés pour autoriser un angle de braquage réduit de 17 % par rapport à celui des modèles actuels. Ces tracteurs inaugurent un nouveau pont avant, disponible en versions standard ou HD, l'une ou l'autre pouvant être suspendue. Cette suspension intègre désormais deux accumulateurs pour une réponse plus rapide et plus souple. En option, le contrôle de roulis bloque ces accumulateurs et améliore la tenue de route au transport. S'ils disposent du même empattement de 2,789 m que leur prédécesseur, leur PTAC est désormais boosté à 12,5 t avec le pont standard, 13,5 t avec le pont HD, soit une charge utile pouvant atteindre 5,5 t. Ces New Holland T7 reprennent le même bloc moteur FPT que les modèles de précédente génération, mais avec une courbe de puissance dont le pic est dorénavant atteint à 1 500 tr/min, réduisant la consommation de GNR et le bruit. La gestion de puissance EPM permet d'augmenter la puissance pour les applications de transport, de prise de force ou impliquant l'hydraulique. Les T7 bénéficient d'une nouvelle offre de transmissions.



Les T7.180, T7.190 et T7.210 accèdent dans un premier temps à la nouvelle transmission à variation continue Auto Command à trois gammes avant (deux gammes auparavant) et une arrière offrant un ratio mécanique plus important et donc un rendement accru. La boîte semi-powershift Range Command et une nouvelle transmission semi-powershift à double embrayage Dynamic Command intégreront ces trois tracteurs dans un second temps. Au sommet de la gamme, le T7.225 est d'ores et déjà décliné avec la transmission Dynamic Command 24x24 en version 50 km/h Eco, intégrant la fonctionnalité Start-Stop, ou avec la CVT Auto Command qui atteint 55 km/h. Pour répondre à ces évolutions de vitesse, ces tracteurs embarquent de nouveaux freins assistés. La nouvelle génération propose un nouvel univers de conduite. Ce dernier comprend un nouvel écran de tableau de bord couleur, un nouveau terminal couleur tactile Intelliview 12, une nouvelle poignée multifonction CommandGrip, et sur les modèles dotés d'électrodistributeurs, d'interrupteurs fingertips positionnés sur l'accoudoir SideWinder. La cabine profite d'une meilleure accessibilité, avec notamment des poignées intégrées dans

le réservoir à GNR, dont la capacité passe de 330 à 350 l. La finition, le nombre de rangements et la capacité de la climatisation sont également revus à la hausse. New Holland propose par ailleurs trois options de toit (standard avec ou sans toit vitré, toit bas panoramique pour la manutention) avec plusieurs kits d'éclairage, ainsi qu'un choix de suspension de cabine : mécanique, hydraulique ou pneumatique. Sur le côté droit, les T7 embarquent un nouveau coffre de rangement avec sa caisse à outils et son bidon lave-mains de 5 l. À l'arrière, l'accessibilité aux raccords hydrauliques, électriques et pneumatiques a été améliorée. De série, ces tracteurs bénéficient de la connectivité et de la compatibilité Isobus (classe 2 ou 3).

Le pont avant Super-Steer sur les tracteurs T5S

Disponible en puissances de 90, 100 et 110 ch, la nouvelle gamme de tracteurs T5S de New Holland est désormais proposée en option avec le pont avant Super-Steer, pour gagner en maniabilité. Bénéficiant d'un nouveau design hérité des T5 Dual Command, ces tracteurs adoptent un nouvel univers de conduite : outre le pot d'échappement redessiné pour ne plus gêner le champ de vision, le poste de conduite bénéficie d'un nouveau tableau de bord numérique et, en option, de l'Isobus classe 2, de l'autoguidage d'usine (à partir de 2026, via un terminal Intelliview IV Plus), de la télématique, ainsi que des feux et d'un gyrophare à led. Ajoutons que les T5S peuvent être équipés de quatre nouveaux chargeurs frontaux : 630 LU, 635LU, 650LU et 655LU. Seuls les modèles 635 et 655 accèdent au parallélogramme mécanique. Ils affichent une capacité de levage pouvant atteindre 2,1 t.



SABI AGRI

Un tracteur agricole électrique fabriqué en France

Connu pour ses tracteurs et enjambeurs viticoles, l'Auvergnat Sabi Agri lance un tracteur agricole électrique compact. Baptisé Volcam, ce tracteur léger (moins de 2 t) consomme dix fois moins d'énergie

qu'un modèle thermique, annonce le constructeur. Compact et maniable, cet engin est proposé en trois largeurs (de 1,35 à 1,65 m), en versions deux ou quatre roues motrices, avec une garde au sol de 35 cm. Doté d'un relevage arrière de 1 t, d'une prise de force arrière de 540 tr/min, il se destine aux espaces verts, aux collectivités, aux maraîchers, aux viticulteurs et aux arboriculteurs. Il peut recevoir des distributeurs hydrauliques avant et arrière, un chargeur frontal et un onduleur pour brancher des outils électriques fonctionnant sur 220 V.



VALTRA

Les tracteurs A105 et A115 montent en gamme

Le constructeur finlandais Valtra fait évoluer ses tracteurs A5 à châssis intermédiaire. Les A105 et A115 abandonnent le levier de vitesses mécanique et ne sont désormais uniquement disponibles qu'avec la transmission semi-powershift HiTech 4 16x16 (ou 32x32 avec réducteur) entièrement contrôlée électroniquement. Ces deux modèles de 105 et 115 ch peuvent désormais accéder à l'autoguidage Valtra Guide et/ou aux fonctionnalités Isobus. Pourvus de marches en aluminium autonettoyantes, ils disposent de rétroviseurs plus grands, d'une climatisation et d'un chauffage optimisés, ainsi que d'une meilleure étanchéité de la cabine, notamment par rapport aux poussières. Proposé en option en acier, le réservoir à carburant voit son autonomie augmentée à 200 l. Pouvant bénéficier des personnalisations Valtra Unlimited, les A105 et A115 accèdent à un relevage avant monté d'usine à commande mécanique ou électronique, en combinaison à un chargeur frontal (ou non). ■

