

DEUTZ-FAHR 6125 C

LA NOUVELLE TRANSMISSION RV SHIFT **PLUTÔT CONVAINCANTE**

L'année 2022, marquée par les problèmes d'approvisionnements d'usines et donc par les retards de livraison aux clients, rend difficile pour la presse professionnelle la mise en place des essais de tracteurs. Pourtant, début juillet, Deutz-Fahr France a réussi à rendre disponible, pour un essai durant quatre jours, le Deutz-Fahr 6125C, qui reçoit la nouvelle transmission RV Shift. Direction les Deux-Sèvres, chez Nicolas Richard, pour tester cet ensemble tracteur-chargeur au ramassage de la paille.



Habituellement, la première semaine de juillet, les moissonneuses tournent à plein régime à Saint-Martin-de-Mâcon, au nord des Deux-Sèvres. Pourtant, cette année, comme partout en France, les récoltes ont énormément d'avance. Le 6125C RV Shift mis à disposition pour notre petite semaine d'essai n'aura donc pas l'occasion de tirer les bennes de grains. Mais pas d'inquiétudes pour Nicolas Richard, notre essayeur : il a d'autres tâches à lui confier. Au programme pour lui cette semaine : le ramassage de la paille. En effet, quelques centaines de bottes cubiques de 500 kg sont dans les champs, prêtes à être ramassées. « J'ai l'habitude de ramasser la paille avec mon ensemble tracteur-chargeur d'une autre marque, qui fait également 125 chevaux, explique l'essayeur. Pour gagner en efficacité, j'ai construit un cadre de fourche me permettant de prendre 3 bottes d'un coup,



Nicolas Richard et sa femme Virginia ont pu prendre en main le Deutz-Fahr 6125C pendant quatre jours.

ment de venir concurrencer un télescopique. La capacité de levage sera donc mise à l'épreuve chez moi ! »

en toute sécurité. Il me faut donc un tracteur capable de lever 1,5 tonne de pailles sans problème, que ce soit au champ pour charger mon plateau ou à la ferme, où je souhaite stocker mes bottes de 120x90 cm sur 7 étages. L'objectif de mon ensemble tracteur-chargeur est vrai-

Un tracteur conçu pour le chargeur

Dans cette catégorie de puissance, il est plutôt fréquent de voir un chargeur attelé sur le tracteur. C'est pourquoi Deutz-Fahr a réfléchi sa nouvelle gamme 6C pour réellement l'adapter au travail avec chargeur. C'est donc dès l'usine que le 6125C RV Shift a reçu son chargeur DF Profiline F241-29, conçu en partenariat avec Stoll. « Sur cette gamme, nous offrons différentes variantes de chargeur, détaille Nicolas Brault, chef produit tracteur pour Deutz-Fahr. Celui-ci est le plus grand de la gamme, puisqu'il est capable de lever

Chez Deutz-Fahr, les codes couleur permettent de prendre en main facilement le tracteur, même pour un novice de la marque.





à 4,1 mètres de haut et possède une capacité d'arrachement de 2,9 tonnes. »

De quoi satisfaire, sur le papier, aux besoins de l'essayeur. Mais qu'en est-il en réalité ? « J'avoue que j'étais plutôt inquiet en voyant descendre le tracteur du port-char, se souvient Nicolas Richard, l'agri-essayeur. Le gabarit du tracteur m'inquiète un peu. Visuellement, il se rapproche plus de celui

de mon second tracteur de 90 chevaux que de mon tracteur de tête. »

Un essai transformé

C'était donc un moment très attendu, que celui de voir le Deutz-Fahr 6125C s'avancer vers la première pile de 3 bottes dans la cour, qu'il fallait déplacer. Première satisfaction : le tracteur lève sans problème l'ensemble de 3 bottes, grâce à la

Tous les réglages du tracteur se font par l'ordinateur de bord, situé derrière le volant.

masse de près d'une tonne attelée à l'arrière. « Techniquement, le tracteur lève la charge sans fatiguer, c'est positif, constate Nicolas Richard. Mais lorsque l'on se déplace avec la charge, je ne suis pas pleinement rassuré : j'ai l'impression que le tracteur languit énormément, qu'il manque une ou deux tonnes au tracteur comparé à mon John Deere 6125R. Je ne suis pas pleinement en confiance. » Pourtant, après passage au pont-basculé de la coopérative voisine, les deux tracteurs affichent pratiquement le même poids, avec tout de même 700 kg de plus en faveur du John Deere de l'exploitant. « Je m'attendais vraiment à une différence plus importante entre les deux tracteurs, confie Nicolas Richard. C'est vrai que le Deutz-Fahr ne fatigue pas du tout à lever les charges, mais il manque un peu de stabilité de mon point de vue. Cela vient sans

Au programme de ces quelques jours d'essai : plusieurs centaines de bottes de paille à rentrer.



doute de la voie plus étroite que la mienne, mais également de la monte de pneumatiques, qui ne convient sans doute pas totalement pour ce genre de travaux. » En effet, le tracteur d'essai était équipé de pneumatiques Maxam en 380/70/R28 à l'avant et 480/70/R38 à l'arrière.

Des commandes simples à comprendre

Si le tracteur ne fatigue pas à lever la charge, cela est sans doute dû à la pompe LS de 120 l/min que recevait le tracteur d'essai. « Habituellement, la série 6C reçoit une pompe qui délivre 90 l/min, explique Nicolas Brault, pour Deutz-Fahr France. Mais en option, il peut être équipé d'une pompe LS a plus grosse capacité, ce qui convient bien aux tracteurs qui font du chargeur. De même, la gamme reçoit de série plusieurs équipements : un relevage capable de lever 7 tonnes, le pont avant suspendu, mais également trois régimes de prise de force : 540 eco / 540 ou 1000. De même, comme sur tous nos tracteurs Deutz-Fahr, les freins sont immergés sur les quatre roues motrices. »

Même si l'essayeur n'avait jamais eu l'occasion de travailler avec un tracteur Deutz-Fahr, il n'a pas été compliqué pour lui de le prendre en main. « Les commandes sont bien disposées, avec un code couleur vraiment simple à comprendre, constate Nicolas Richard. Le modèle



d'essai ne possède pas de grand écran additionnel, tous les réglages se font dans l'ordinateur de bord situé au niveau du volant. Beaucoup d'éléments peuvent être modifiés par cette interface, mais finalement cela en devient un peu complexe. L'autre bémol que je constate au niveau de la prise en main concerne les deux leviers pour gérer la transmission et le chargeur. Ils se ressemblent énormément, donc la confusion entre les deux est fréquente lorsque l'on n'a pas totalement le tracteur en main. De même, il est possible de changer les vitesses directement avec le levier qui commande le chargeur, mais cela se fait par le biais d'une molette située au-dessus du levier en croix, ce qui me semble moins logique que des boutons qui seraient situés

Sur le plateau, la nouvelle boîte de vitesses RV Shift a pu montrer toute sa souplesse.

sur le côté du levier. Mais globalement, la prise en main reste très simple. »

Une nouvelle boîte de vitesses agréable

La grande nouveauté de cette série 6C reste la nouvelle boîte RV Shift, qui fait son apparition chez le constructeur allemand. En effet, Deutz-Fahr propose de choisir entre trois transmissions : la variation continue TTV, une simple Powershift à 3 rapports sous charge, ou la toute nouvelle RV Shift, conçue en interne sur la base d'une transmission à variation continue. « Il s'agit d'une transmission Full Powershift à 20+16 rapports sans rupture de couple, explique Nicolas Brault. Cette transmission innovante pourra être utilisée comme une transmission à variation

continue de 0 à 5 km/h avec l'option rampante et à vitesse maximale avec l'utilisation du mode MaxSpeedEco (Mode Auto des tracteurs TTV). » Nicolas Richard, l'agriculteur, peu adepte des transmissions à variation continue qui ont tendance à toujours trop monter dans les tours selon lui, semble donc être la cible privilégiée pour ce type de transmission : « Elle est clairement agréable à conduire, constate-t-il d'emblée. En maintenant le levier en avant pendant plusieurs secondes, il est possible de passer plusieurs vitesses d'un coup, afin de ne pas avoir 20 impulsions à faire pour atteindre la vitesse maximale. C'est vraiment agréable. Une fois les 19 vitesses passées, la 20^e s'enclenche avec son mode MaxSpeedEco, qui est finalement le passage en

Au chargement, Nicolas Richard a trouvé dommage le manque de visibilité vers la fourche, dû au gabarit très étroit du châssis du chargeur.



PHOTOS : SBILLAUD/MEDIA ET AGRICULTURE

VISIBILITÉ

Des améliorations possibles

La visibilité est un point important lorsque l'on fait de la manipulation. Si la cabine 4 montants permet d'avoir une bonne visibilité à 360°, il n'en est pas de même sur l'avant du chargeur, selon Nicolas Richard. « Je trouve que le bâti du chargeur gêne pas mal pour voir ce qui se passe vers l'avant, constate-t-il. Lorsque je pique dans une botte, cela se fait à l'aveugle, car je n'ai aucune visibilité sur mes dents. C'est assez perturbant. Si le bâti du chargeur était plus large de seulement 10 cm, cela permettrait de résoudre ce problème. »

mode variation continue du tracteur. Personnellement, je suis moins conquis par ce mode, donc j'ai eu tendance à rester en 19^e, ce qui me suffisait largement ! » À noter que la fonction MaxSpeedEco peut se désactiver dans l'ordinateur de bord, afin d'avoir une 20^e vitesse qui redevient une Powershift classique permettant d'atteindre 50 km/h à un régime écono-

mique, mais nous n'avons pas eu l'occasion de vraiment l'utiliser lors de notre essai.

Une boîte très souple

Qu'il s'agisse du transport de pailles ou du chargement du plateau, l'essayeur a apprécié la souplesse de cette nouvelle transmission. « Les rapports se passent en douceur, sans à-coups, c'est agréable, confirme Nicolas Richard. J'ai peu utilisé le mode APS, qui permet de passer automatiquement les vitesses sans intervention du chauffeur, car je préfère choisir moi-même le bon moment pour passer un rapport. Mais ce mode reste efficace sur la route, même si j'ai préféré l'utiliser à vide, afin de ne pas me mettre en danger en étant surpris lorsque je traînais mon plateau de 14 tonnes de pailles. Au chargement, le Stop-and-Go, qui permet d'arrêter le tracteur uniquement en freinant, s'avère efficace. Globalement, cette boîte est plutôt réussie selon moi. Cela reste une bonne surprise de cet essai ! »

SIMON BILLAUD