

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse

**Herausgeber:** Technique agricole Suisse

**Band:** 75 (2013)

**Heft:** 6-7

**Rubrik:** Impression

#### **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:** 05.02.2026

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



La force de traction à faible régime est un grand atout des modèles Agrotron de la série 6 de Same Deutz-Fahr. (Photos: Ruedi Burkhalter)

## Maître ès transmission

Les Deutz-Fahr série 6 se voient dotés d'une nouvelle livraison design. Leur moteur et l'agencement de la cabine ont aussi été revus. Tiennent-ils leur promesse ? Nous avons voulu le savoir en réalisant ce test d'utilisation.

Ruedi Burkhalter

Il a un an, avec l'entrée en vigueur de la norme antipollution IIIB, Same Deutz-Fahr a présenté ses nouveaux modèles Agrotron série 6. Cette gamme comprend cinq 4-cylindres et autant de 6-cylindres, dont les puissances nominales s'étagent de 114 à 184 Ch (118 à 193 Ch de puissances maximales). Les modèles 6150 et 6160 sont disponibles en versions 4-cylindres et 6-cylindres d'une puissance identique. Cette série 6 dispose donc de nouvelles motorisations avec post-traitement SCR des gaz d'échappement. Mais ce n'est pas tout. La ligne des véhicules et leurs cabines ont aussi été revues, tout comme les gammes d'équipements. *Technique Agricole* a testé sur le terrain l'un des premiers exemplaires importés en Suisse, un Agrotron 6150 doté d'un équipement de base.

### Du couple largement disponible

Dans sa documentation, Same Deutz-Fahr décrit le moteur Deutz de type TCD 6.1L064V comme étant « le meilleur moteur,

le plus sobre dans cette classe de puissance ». Ce 6-cylindres à quatre soupapes par cylindre de 6057 cm<sup>3</sup> est équipé d'une injection DCR (Deutz Common Rail) à gestion entièrement électronique. Sa puissance nominale atteint 137 Ch à 2100 t/min (ECE R-120) et il développe au maximum 149 Ch. Il fournit son couple maximal de 605 N/m à 1600 t/min. Le turbocompresseur avec intercooler est doté d'une soupape de décharge (waste-

gate) lui permettant de fournir un couple et une performance constants dans une large plage de régime. Lors de notre test, nous n'avons naturellement pas contrôlé ces mesures de performances, mais le moteur a bel et bien fait forte impression, que ce soit devant une charrue ou une remorque de transport. Il fournit un couple élevé et constant dans un intervalle allant de 1300 à 1700 t/min, ce qui a une influence positive sur sa consommation,

### Caractéristiques techniques du Deutz Agrotron 6150

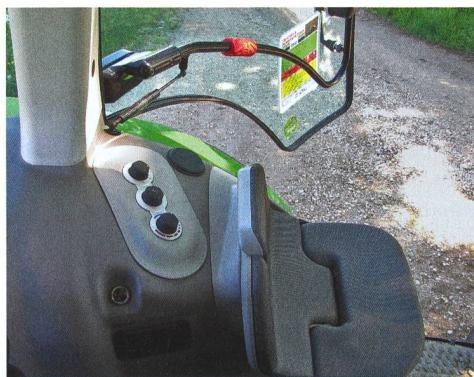
|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| Moteur                                | Deutz TCD 6.1L064V   |
| Cylindres/cylindrée                   | nbre 6/6057 cm <sup>3</sup>  |
| Puissance nominale/puissance maximale | 137 Ch (101 kW) pour 2100 t/min / 149 Ch (110 kW)                    |
| Capacité du réservoir                 | 300 litres diesel, 35 litres adBlue                                  |
| Transmission                          | 6 gammes avec 4 rapports, inverseur électrohydraulique               |
| Prise de force                        | 540/540 t/min/1000/1000 t/min  |
| Hydraulique                           | pompes à cylindrée fixe de 83 l/min et à direction assistée 42 l/min |
| Capacité de levage arrière/avant      | 9240 kg/3800 kg  |
| Poids à vide/poids total              | 5740 kg/9500 kg  |



**L'accoudoir et la console latérale (ici encore l'ancien levier) garantissent un espace de travail bien agencé.**



**La cabine offre un large champ de vision. Un afficheur supplémentaire est intégré au montant droit (en médaillon).**



**La commande de climatisation est placée derrière le siège du passager.**

sans altérer son tempérament « effervescent » ni exiger de changements de rapports trop fréquents.

#### **Des accès aisés et une caisse à outil de taille**

Le capot s'ouvre généreusement, ce qui facilite les travaux d'entretien du moteur et de ses organes. Pour leur nettoyage, les quatre éléments de radiateur à déverrouillage rapide se déplient sans peine à

l'aide de vérins à gaz. Le catalyseur SCR est dissimulé dans le volumineux pot d'échappement, à droite sous la cabine. Sur ce même côté prend place le réservoir d'AdBlue, d'une capacité de 35 litres. On a aimé la disposition des quatre marches d'accès des deux côtés de la cabine, derrière le réservoir de 300 litres de carburant et – pratique – une grande caisse à outils.

#### **Réactivité en douceur pour l'inverseur**

Les vitesses de la nouvelle série 6 sont réparties en six groupes commutables manuellement par un levier classique en double H et quatre rapports à passage sous charge. Le pilote dispose donc de 24 vitesses dans chaque sens. Les rampantes pour les six groupes inférieurs sont disponibles en option, ce qui porte le nombre total de rapports à 40AV/40AR. Dès la version de base, la transmission est dotée du « SpeedMatching » : lors du changement de groupe, ce dispositif enclenche automatiquement le rapport sous charge le mieux adapté à la vitesse de

travail. Particularité de l'inverseur sous charge à commande électrohydraulique : il est à réactivité réglable. Le conducteur peut à tout moment, en tournant un bouton, modifier sa réactivité. Nous avons beaucoup apprécié ce système, dans la mesure où, même dans la position la plus « dure », l'inversion se déroule encore dans une relative douceur. Les passages sous charge peuvent être commandés par un bouton placé sur le levier principal ou par un commutateur à bascule sur l'accoudoir multifonction. Il a fallu nous accoutumer à manipuler ce dernier, qu'il faut basculer vers l'arrière pour passer au rapport supérieur, ce qui est assez contraire à la logique qu'on pourrait attendre.

Même chose pour le levier principal : il faut du temps pour s'habituer à passer les groupes de vitesses, et ce levier nous semble un peu loin du siège, notamment pour les personnes qui n'ont pas le bras très long. Notre véhicule disposait encore de l'ancien levier, qui a fait place à une nouvelle poignée sur les tracteurs mis en circulation depuis lors. Notre véhicule de



**Les quatre éléments du radiateur se déplient pour le nettoyage.**



**Echelle de droite, support du réservoir à diesel, caisse à outils, coffre de la batterie.**



**Les interrupteurs situés sous les feux arrière à LED commandent quatre fonctions.**

test était déjà doté du nouveau « SenseShift », un dispositif qui sélectionne automatiquement et sans à-coups les rapports sous charge en fonction de la vitesse, du régime moteur et de la charge. Les vitesses passent tout en douceur, que ce soit sur le terrain ou sur route. Ce comportement nous a impressionnés positivement. La prise de force, quant à elle, affiche quatre régimes convenant à tous les usages. Dès l'automne 2013, on pourra en outre obtenir la série 6 avec la transmission à variation continue ZF-Eccom.

### Le système hydraulique

Le système hydraulique n'a pas connu de changements notables par rapport aux modèles précédents. Il est doté de deux pompes, d'une capacité de 42 l/min pour la direction et de 83 l/min pour l'alimentation du circuit. Une pompe à piston axial d'une capacité de 120 l/min est disponible en option. Le relevage arrière dispose, dès la version de base, d'un contrôle électronique, et sa capacité atteint 9240 kg. La version standard dispose de quatre prises hydrauliques à commande mécanique en série. Pour plus de confort, il faut opter pour la version « P » (voir encadré) offrant jusqu'à sept prises à commande électrique.

### Nouvel habitacle et pilotage aisé

Passons au poste de pilotage de la nouvelle cabine S-Class2. Elle a été entièrement redessinée, tout en conservant de nombreux éléments de commande de la version précédente. Cet habitacle offre un large champ de vision panoramique et beaucoup d'espace. Le nouveau siège avec sa console de commande sur l'accoudoir est doté, dès la version de base, d'une suspension à basse fréquence. On accède sur l'accoudoir aux principales fonctions, à l'exemple des vitesses sous charge, du relevage et des gaz à main. En plus, on peut activer certains automatismes, comme ceux des prises de force, de la traction intégrale ou du prérglage du régime moteur. Les commandes mécaniques ainsi que le contrôle de profondeur sont regroupés sur un élément latéral.

Le nouveau siège passager escamotable est plus large que son prédécesseur. Par contre, une personne de grande taille le trouvera un peu bas, et il pourrait offrir, de notre point de vue, un rembourrage un peu plus généreux. Les commandes de la climatisation sont situées directement derrière le siège du passager. Le système de freinage du véhicule mérite une men-

tion spéciale: le frein de service est doté de série d'un « renforçateur » permettant d'obtenir un maximum de puissance de freinage sans devoir appuyer à fond sur la pédale. L'essieu avant peut être, sur demande, équipé de freins à disques supplémentaires.

**Résumé:** Ce qui emporte notre conviction quant au Deutz Agrotron 6150, c'est la façon dont les ingénieurs ont posé des priorités: ce tracteur bénéficie d'une technologie bien développée sur les plans du moteur, de la transmission et de l'hydraulique. Sa nouvelle cabine y ajoute un confort de très haut niveau. Le 6150 est un tracteur bien équipé en version basique déjà, et satisfera tous les utilisateurs n'aimant pas s'encombrer de joujoux électriques. ■



René Hug, de Kesswil (TG), loue actuellement un Agrotron 6150 pour compléter son parc de tracteurs. Il a déjà quelque 150 heures de service, essentiellement dans le transport de petit-lait (poids total de 27 tonnes), mais aussi dans ses cultures. « Je suis particulièrement séduit par les très bonnes reprises à bas régime du 6150 en regard de sa puissance nominale. Le confort de conduite est très convaincant aussi. »



A la différence de notre tracteur de test, les exemplaires livrés depuis mai 2013 disposent également d'un nouveau capot.



Le joystick sur l'accoudoir de la version « P » et le levier principal dans sa nouvelle livrée.

### La version « P » mise sur l'électronique

Celui qui trouve insuffisant les équipements de notre version de base peut opter pour la version « P », disponible pour chaque modèle de la série 6 de Deutz-Fahr. Dans cette version, la transmission offre une fonction supplémentaire qui sélectionne automatiquement le rapport le plus adéquat au sein d'un

groupe, en fonction de la charge et du régime, comme sur une boîte automatique. Cette version « P » dispose aussi de quatre à sept branchements hydrauliques à commande électrique avec contrôle de l'enclenchement et du débit de la prise. A la différence de la version de base, les éléments électroniques se gèrent par des boutons installés sur l'accoudoir (voir la photo).

### Option « iMonitor »

Un « iMonitor » est également proposé en option sur cette version. C'est une plateforme multimedia avec sa propre console de potentiomètres. Depuis ce tableau, on contrôle les fonctions du tracteur, mais aussi celles de machine Isobus compatibles. D'autres fonctions automatiques pour gérer les manœuvres en bouts de lignes et le système de guidage par satellite « Agrosky » peuvent compléter ces équipements.

# Atteler devient un jeu d'enfants

**Le «Gangl Docking System» est le premier système d'accouplement rapide entre le tracteur et les machines prêt à être commercialisé, la prise de force et les raccords hydrauliques étant également accouplés sans descendre du tracteur. Technique Agricole a pu tester ce système dans la pratique, sur l'exploitation maraîchère d'Andreas Eschbach.**

Ruedi Burkhalter

«Nos employés sont très enthousiastes», explique Andreas Eschbach. Le maraîcher de Füllinsdorf (BL) a récemment équipé trois tracteurs et, jusqu'à présent, dix machines du Gangl Docking System avec un système d'attelage. Avec ce nouveau système, les dispositifs d'attelage trois points, y compris la prise de force et les raccords hydrauliques, peuvent se connecter et se déconnecter rapidement, sans descendre du tracteur ni se salir les mains avec de la graisse.

## Mieux rentabiliser le tracteur

Sur l'exploitation maraîchère d'Andreas Eschbach, les machines sont souvent remplacées durant la journée. «Mon objectif consiste à parvenir à un taux annuel d'utilisation des tracteurs de 500 à 600 heures de travail et ainsi de maintenir les coûts aussi bas que possible», déclare A. Eschbach. Cependant, cela n'était possible qu'avec de fréquents changements d'équipement. Afin d'éviter ces change-

ments qui prennent du temps, de nombreux producteurs de légumes ne le font que partiellement ou utilisent un tracteur séparé pour les machines souvent utilisées. «De mon point de vue, cependant, ce n'est pas la bonne solution en raison des répercussions sur les coûts d'amortissement, de maintenance et d'entretien», ajoute Andreas Eschbach qui juge que la nouveauté de Gangl est arrivée juste à point. Sise dans les environs, à Büren (SO), la firme Berger Agrartech est le distributeur pour la Suisse. «Quand, suite à l'invitation du propriétaire de l'entreprise Guido Berger, j'ai pu voir comment le système était monté et fonctionnait, j'ai tout de suite su que ce serait une bonne chose pour mon entreprise», dit-il encore. Peu après, la première machine a été apportée dans l'atelier de la firme Berger afin de réaliser sa transformation.

## Technique avantageuse

Le système d'attelage Gangl offre surtout les avantages suivants à l'utilisateur:

- Un temps précieux est gagné à chaque changement d'appareil de toute façon nécessaire. Cela s'avère très intéressant pendant les périodes de pointe et les fenêtres de récolte serrées en particulier, afin de pouvoir augmenter les performances. Dans les exploitations maraîchères travaillant avec des employés, cela entraîne une réduction des coûts de main-d'œuvre.

- Comme un changement de machines se réalise beaucoup plus vite et sans effort, les entreprises avec plusieurs tracteurs peuvent prendre plusieurs machines en échange, ce qui nécessite en réalité moins de tracteurs et permet d'accroître le taux d'utilisation des tracteurs existants.

- Le changement de machines se réalisant à partir du siège du conducteur, le risque d'accident par écrasement entre le tracteur et la machine se voit éliminé. L'accouplement fastidieux entre le tracteur et l'appareil à prise de force occasionnant nombre de mouvements et de postures mauvaises pour le corps tombe également.

- Lors de ces opérations, l'on ne se souille plus les mains avec de la graisse et de la saleté. Cela préserve également les commandes du tracteur ainsi que le téléphone et les vêtements.

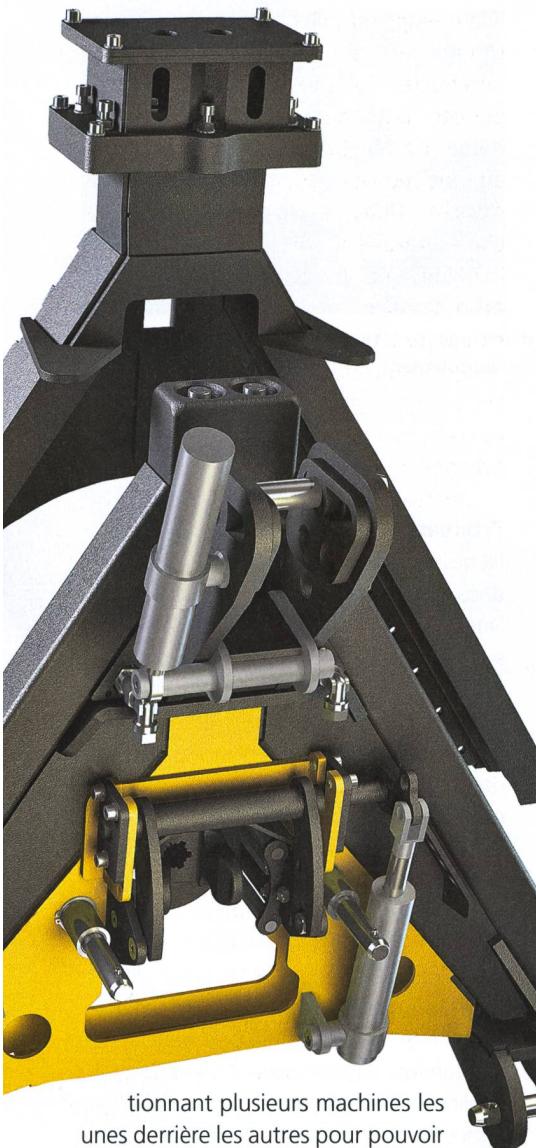
- L'échange des appareils prenant très peu de temps, il est possible de faire un meilleur usage de la place disponible dans les remises restreintes en posi-



Guido Berger démontre comment la transmission a été déplacée vers l'arrière de la faucheuse frontale.



La benne hydraulique n'est souvent accrochée que pour une très courte durée.



tionnant plusieurs machines les unes derrière les autres pour pouvoir les changer rapidement en cas de nécessité.

• Une seule prise de force par tracteur et non plus une par machine est nécessaire. En conséquence, les frais d'acquisition, d'entretien et de réparation des prises de force diminuent.

- Selon l'exploitation, ce système ouvre de nouvelles perspectives en termes d'organisation. L'on peut par exemple prendre aisément une deuxième machine avec soi sur le terrain et la laisser en attente sans grande perte de temps.

- Même des personnes ayant moins de force, des limitations physiques, voire un handicap, peuvent atteler chaque machine depuis le siège du conducteur.

#### Quatre modèles

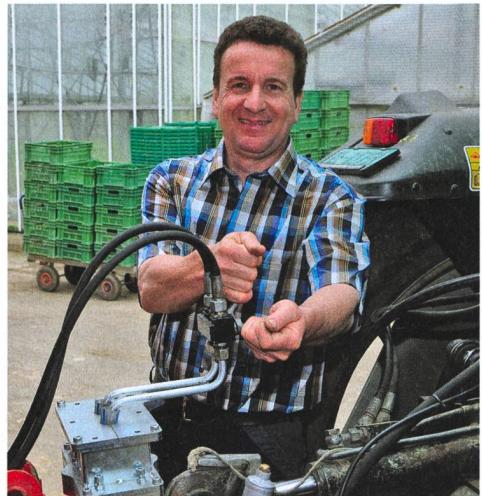
Mais comment fonctionne exactement le Gangl Docking System ? Ce système d'attelage se décline en quatre modèles avec différentes variantes d'équipement. Le système d'accouplement rapide se compose essentiellement d'un module principal pour le véhicule tracteur et d'un module relié de manière fixe à chaque outil de travail, comme pour le triangle d'attelage bien connu.

Dans le type « GSD 3 hydro », un dispositif d'attache rapide hydraulique Faster est installé sur le dessus de la machine.

Il est couplé simultanément avec la fixation du module principal dans le module de la machine. Pour que les deux pièces d'accouplement soient exactement centrées, la partie « femelle » du module de la machine bouge horizontalement et est pressée contre le bas par des ressorts. Dans cette version la plus simple, le triangle d'attelage se verrouille mécaniquement, voire hydrauliquement sur demande.

#### Un accouplement à double effet suffit

Dans le type entièrement équipé « GDS 3 Master Plus », une technologie



Jusqu'à présent, Andreas Eschbach a équipée dix machines.

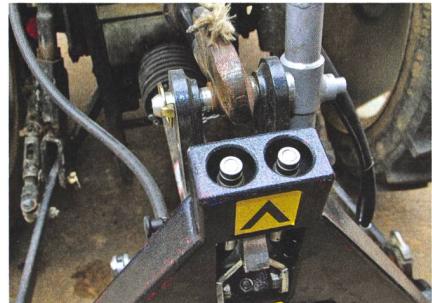
supplémentaire sophistiquée se trouve dans le module principal: deux vérins hydrauliques veillent à ce que la connexion du triangle d'attelage soit assurée. Le premier cylindre verrouille le triangle d'attelage de sorte qu'il ne puisse plus se libérer. Le second pousse l'élément coulissant de l'embrayage de prise de force de la machine. Pour cela, il s'agit la plupart du temps de faire tourner la prise de force du tracteur pendant un court instant, de sorte que les dents puissent se déplacer. Lors de l'actionnement des deux vérins, un réservoir d'azote est chargé à une pression d'environ 50 bar. Lorsque le processus est achevé, une vanne intelligente à trois voies agit comme un ressort et assure que les deux cylindres restent bien verrouillés. La vanne à trois voies est actionnée électriquement par l'intermédiaire d'un interrupteur à bascule situé dans la cabine. Après la fermeture du système de verrouillage, le système hydraulique est relié automatiquement à la fonction hydraulique de la



Le centre de gravité de l'épandeur d'engrais a seulement été décalé légèrement vers l'arrière.



Avec les machines lourdes, comme la herse rotative, l'allégement de la charge de travail s'avère particulièrement important.



Des raccords rapides sont fixés sur le triangle d'attelage. La tête d'attelage est maintenue par des ressorts et peut se déplacer et se centrer horizontalement.



Après le verrouillage du triangle d'attelage, la prise de force est poussée hydrauliquement.



Un vérin hydraulique est disponible pour le verrouillage et la prise de force.

machine, de sorte que le cylindre d'une benne puisse par exemple être actionné avec une pression allant jusqu'à 180 bar. Par conséquent, la même vanne du tracteur est utilisée pour le verrouillage et la commande de la machine. Ainsi, seuls deux tuyaux doivent être raccordés à une soupape à double effet.

#### Deux possibilités pour la fixation à la machine

L'utilisation d'un Gangl Docking System nécessite des adaptations plus importantes qu'avec le système d'attelage trois point « Accord ». Il y a deux façons principales de fixer la partie d'attelage GDS sur la machine: soit l'on pose un adaptateur à la chape d'attelage de la machine, soit l'on remplace le dispositif d'attelage existant par le module Gangl.

Dans la première variante, il est possible de reconvertis le système d'attelage dans sa version initiale sans grand effort, par exemple si la machine doit être revendue d'occasion. En revanche, la variante avec adaptateur par rapport au module de la machine présente l'inconvénient du déplacement du grand centre de gravité de l'outil au détriment du tracteur. Avec la variante adaptateur, il faut compter sur une variation de 10 à 20 cm, alors que l'utilisation du module de la machine la réduit à environ 8 cm. Mais il arrive aussi que la machine se trouve encore plus près du tracteur lorsque le module de l'appareil a été soudé à la machine. Les deux options de montage ont ceci en commun: la partie machine de l'attelage GDS doit n'avoir absolument aucun jeu avec la machine. Ce n'est qu'à cette condition qu'il est possible d'accoupler la prise de force avec précision. Même un léger jeu rend non seulement impossible l'insertion de l'unité d'entraînement, mais endommage aussi les paliers des deux côtés.

#### Prix variables

La question se pose évidemment de savoir dans quels types d'exploitation un Gangl Docking System s'avère économiquement supportable. « Bien sûr, ce système est pratique pour les entreprises qui utilisent beaucoup de machines et appareils qu'elles changent souvent », indique Andreas Eschbach. Pour les trois modules principaux et les dix modules de machines, y compris le montage, le maraîcher a investi environ Fr. 25 000.-. Le module principal GDS entièrement équipé, avec trois master +, coûte quelque € 4100,- (près de Fr. 5700,-). « Le coût par machine portée varie de Fr. 800.- à Fr. 3000.- en fonction du type de montage, de sa complexité et du nombre de fonctionnalités requises », explique Guido Berger. Il a étudié ce système de manière approfondie et formé spécialement son personnel en ce qui concerne les finesse de réglage. Dans la plupart des cas, il a déconseillé aux clients de procéder eux-mêmes au montage des modules. Pour le montage de la prise de force surtout, il s'agit de connaître de nombreux détails et de travailler de manière très précise, afin que le système fonctionne parfaitement.

#### Adaptable sur presque toutes les machines

Fondamentalement, un Gangl Docking System peut être utilisé sur presque tous les équipements portés des catégories 1-3 avec une puissance à la prise de force maximale admise de 180 ch. Cependant, il existe des machines pour lesquelles la faisabilité doit tout d'abord s'étudier en détail. « Le montage sur les faucheuses frontales, par exemple, s'avère relativement sophistiqué, le dispositif d'entraînement n'étant généralement pas fixé au système d'attelage comme avec une herse rotative. Avec de telles machines, il faut

soit déplacer l'entraînement directement sur le système d'attelage, soit installer un arbre d'entraînement supplémentaire afin que l'arbre ne soit pas trop incliné avec la pleine liberté de mouvement de la barre. « De toute façon, il faut être parfaitement informé avant l'achat du nouveau système d'attelage », ajoute Guido Berger. « La technologie GDS constitue un changement de système. Il faut donc être très au clair sur ses conséquences. » Ainsi n'est-il plus possible de louer une machine à des collègues sans équipement GDS ou, tout au plus, moyennant un adaptateur supplémentaire.

### Phases de développement planifiées

Le Gangl Docking System a été inventé et développé jusqu'à sa maturité commerciale par l'agriculteur autrichien Johann Gangl. Ce système fabriqué aujourd'hui industriellement en Autriche a été auparavant développé pendant près de 10 ans par Johann Gangl. Le plus grand défi était d'intégrer l'entraînement de la prise de force dans le triangle d'attelage.

Guido Berger est convaincu que le système recèle encore un grand potentiel pour d'autres applications. Il devrait donc être développé pour une utilisation avec des machines tractées telles que les faucheuses ou les mélangeuses. L'échange avec d'autres interfaces périphériques embarquées constitue un problème important. L'on pourrait aussi un jour, par exemple, atteler directement les appareils frontaux au tracteur avec le système Gangl.

Guido Berger voit l'intégration de l'électronique du tracteur dans le système comme une étape de développement future. « Le module comprend déjà deux ouvertures



**Les appareils peuvent également être couplés avec des triangles sans dispositif pour prise de force.**

au travers desquelles des prises électriques pourraient être couplées. Ainsi, il est concevable que, dans un pulvérisateur avec de nombreuses fonctions hydrauliques, la prise Isobus soit couplée également. Ainsi, il serait alors possible de faire fonctionner le bloc de commande de la machine directement via le terminal Isobus du tracteur, cela toujours sans devoir descendre du tracteur et en utilisant une simple connexion hydraulique à double effet. » Mais ce n'est pas tout: Guido Berger est convaincu que l'attache rapide pourrait devenir la norme de connexion standard, comme c'est le cas par exemple avec la norme Euro 8 régissant les divers outils du chargeur frontal. « Le module Gangl pourrait se commander avec la machine à l'usine, ce qui permettrait évidemment de réduire les coûts de manière significative », explique Guido Berger qui reste convaincu qu'un GDS apporte nettement plus d'avantages aux utilisateurs que de nombreux systèmes plus coûteux comme le GPS ou Isobus. ■



**Le centre de gravité de la charrue a été déplacé loin à l'arrière.**

### « Ça va pas n'existe pas »

Lors de notre journée de test du GDS à Füllinsdorf, le premier client ayant acheté ce système en Suisse était également de la partie. Son exemple montre de manière impressionnante les avantages à bénéficier d'un GDS. Wisi Zgraggen, agriculteur à Erstfeld (UR), a perdu ses deux bras il y a 10 ans lors d'un accident grave avec une presse à balles rondes. Cet accident a évidemment causé un bouleversement profond de sa vie familiale. Cependant, Wisi voulait que son destin ne soit pas excessivement influencé par cette tragédie. Dès le début, il était clair pour lui qu'il voulait continuer à être agriculteur. Avec la devise « ça va pas n'existe pas », il a cherché des moyens pour continuer à exercer

sa profession sans bras ni mains. Il nous a montré de manière impressionnante comment il peut encore atteler et décrocher toutes les machines très rapidement, y compris la lourde charrue, grâce au GDS et ceci sans l'aide d'une deuxième personne. Avec le moignon restant d'un bras, il tourne le volant et avec les orteils, il tourne la clé de contact. Il a développé une attitude remarquablement positive pour se dépasser suite à ce tragique accident. Il impressionne également les participants des cours et des formations de la Rega et autres institutions où Wisi se produit en tant que conférencier. Plus d'informations sur lui et son exploitation sur: [www.dexterzucht.ch](http://www.dexterzucht.ch)

