

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 76 (2014)
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>

Deutz 5G : les successeurs des Agrofarm

Avec la nouvelle série de tracteurs 5G, Deutz-Fahr commercialise 11 modèles avant tout destinés à couvrir les besoins très variés des exploitations mixtes. A l'essai, le modèle 5115 G HD nous a séduits par son confort d'utilisation.

Ruedi Burkhalter

Deutz-Fahr vient d'élargir sa gamme de tracteurs dans la série 5 : les 5D remplacent les Agropius et les 5G succèdent aux Agrofarm. La série des 5D se distingue essentiellement par ses nouveaux moteurs, mais hérite des éléments de base et du design de ses prédécesseurs. Les modèles 5G, quant à eux, sont entièrement repensés. Nous avons choisi d'essayer un 5115 G HB tractant une herse à disques de grand format.

Un ronronnement discret

Le 5115.4 G est mû par un nouveau 4-cylindres FARMotion conforme au niveau de dépollution IIIB qui sort de l'usine italienne du groupe. Dans ou à côté de la cabine, on se surprend à apprécier le ronronnement régulier de ce « moulin », beaucoup plus doux que ses prédécesseurs. L'amélioration est à mettre au crédit d'une réduction à 962 cm³ du volume de chaque cylindre et, surtout, de la nouvelle injection à rampe commune Bosch qui gère l'alimentation sous des pressions pouvant atteindre 2000 bar. L'injection s'effectue en trois phases (préinjection, injection principale et post-injection); la combustion est améliorée et le moteur tourne sans « claquements ». Ce moteur tourne sans SCR à AdBlue ni filtre à particules : c'est un catalyseur à oxydation diesel (DOC) qui assure le traitement des gaz d'échappement. Il est assez compact pour être logé au-dessus du moteur. Le capot conserve ainsi une ligne relativement élancée et ne vient pas

obstruer le champ de vision du conducteur. Un intercooler et un dispositif de recyclage externe des gaz complètent l'installation permettant au tracteur de tenir la norme en matière d'émissions. Ainsi, la caractéristique du couple, la plage de puissance constante et la consommation parcimonieuse de carburant de ces engins atteignent des valeurs jusqu'à présent réservées aux moteurs de plus grande taille. Ils bénéficient en outre d'importantes améliorations de détails, à l'exemple, ici, d'un vilebrequin redessiné qui, selon le constructeur, entraîne une réduction des vibrations allant jusqu'à 60 %. Mentionnons aussi le système d'entraînement des organes accessoires par une courroie sans entretien dotée

d'un dispositif de tension automatique, ainsi que la nouvelle commande des soupapes à poussoirs hydrauliques avec optimisation automatique du jeu de soupape. Elle ne demande aucune intervention non plus.

Des transmissions en veux-tu en voilà

Le tracteur que nous avons conduit possède une transmission 20AV/20AR avec une boîte à 5 vitesses et deux rapports enclenchables sous charge. Les 5 vitesses passent facilement, commandées par le levier principal; grâce au bouton d'embrayage placé sur la poignée, le tracteur se laisse mener sans qu'on touche aux pédales. Le levier des groupes est lui aussi





Grâce à son capot élargi, le 5G offre une bonne visibilité sur l'attelage frontal.



Les commandes sur la planche de bord latérale arborent les mêmes couleurs sur tous les tracteurs Deutz-Fahr.

facilement accessible, à côté du siège, derrière le levier de vitesses. La poignée de l'inverseur sous charge est équipée d'un commutateur à bascule, une commande pratique que l'on connaît déjà des plus grands modèles de tracteurs. Elle permet à chaque instant de moduler la réactivité des embrayages sur une échelle de cinq niveaux, du plus doux au plus dur. Pour ce modèle 5115.4 G, Deutz-Fahr propose une multitude d'autres transmissions. L'éventail s'étend de la simple boîte mécanique 10AV/10AR jusqu'à la version la plus complexe à 5 vitesses, trois rapports enclenchables sous charge, vitesses rampantes et superrampantes, soit

60 marches avant et autant de marches arrière. Toutes les boîtes à 5 vitesses avec rapports sous charge permettent d'emmener le tracteur à sa vitesse maximale de 40 km/h avec un régime moteur réduit.

Prémontage frontal: une nouveauté

Notre véhicule dispose de quatre régimes de prise de force à commande électrohydraulique 540/540ECO/1000/1000 ECO. A l'avant, le relevage et la prise de force 1000 t/min sont proposés en option. L'équipement hydraulique est modulaire; le débit atteint 55 l/min. Quatre prises hydrauliques supplémentaires à commande mécanique peuvent être montées en option. La variante 60 I-ECO est dotée d'une pompe tandem et d'un régulateur de débit mécanique pouvant déjà fournir 60 l/min à un régime de 1600 t/min. Le contrôle électronique du relevage arrière fait partie des options; selon SDF, la capacité de relevage atteint 4800 kg à l'arrière, 1850 kg devant.

Pour monter un chargeur frontal, Deutz-Fahr propose un nouveau kit «Ready» comportant les consoles, le prééquipement hydraulique et électrique avec la poignée multifonction (joystick). Les principales autres options? Le «Stop&Go» et le Steering Double Displacement (SDD) qui facilitent la conduite du tracteur, surtout utiles avec un chargeur frontal. Avec la première fonction, le tracteur s'arrête et redémarre simplement lorsqu'on appuie ou relâche la pédale de frein. Le second système réduit de moitié le nombre de tours de volant nécessaires pour passer d'une butée à l'autre.



Les deux buses au-dessus du plancher permettent de se réchauffer les pieds.



Logé au-dessus du moteur, le catalysateur à oxydation diesel (DOC) prend peu de place.

Caractéristiques techniques (données du constructeur)

Moteur: FARMotion

Nbre de cyl./cylindrée 4/3849 cm³

Puissance nominale 103 ch

Puissance max. 109 ch

Couple max. 436 Nm

Capacité du réservoir 152 litre

Transmission

Cinq vitesses, deux groupes, deux rapports sous charge

Prise de force 540/540E/1000/1000E

Hydraulique

Pompe tandem 60 l/min à régulateur de débit; pompe séparée pour la direction. Jusqu'à 4 distributeurs mécaniques

Capacité du relevage arrière 4800 kg

Capacité du relevage avant 1850 kg

Freins

Multidisques à bain d'huile sur les quatre roues. Frein de stationnement à ressort à commande hydraulique en option.

Poids à vide 4300 kg

Poids total en charge 7400 kg

Une cabine lumineuse

Parlons maintenant de la toute nouvelle cabine D2L à quatre montants avec sa fenêtre de toit en option. Elle aussi équipe déjà les modèles de la série 5C. Il s'agit d'un habitacle très bien agencé, abritant un poste de travail lumineux qui, selon SDF, offre les meilleures valeurs de sa ca-



La fenêtre de toit permet de garder l'œil sur les outils frontaux en position haute.



Les deux afficheurs digitaux du bas sont un peu petits.



Ce levier actionne le nouveau frein de stationnement à ressort.

tégorie en termes de confort et d'ergonomie. Il est vrai que le niveau de bruit et de vibrations dans la cabine est agréable. Comme sur d'autres séries de tracteurs, les commandes sont regroupées et distinguées par des couleurs; le chauffeur qui passe d'un véhicule à un autre s'y retrouve plus facilement. Il dispose d'une liberté de mouvement et d'un espace généreux. Mais les ailes arrière sont hautes: il reste peu d'endroits pour déposer des affaires et le siège passager a dû être décalé vers l'avant. Sinon, cette cabine nous a vraiment bien plu. Bon point, par exemple, pour les deux buses d'arrivée d'air au niveau des pieds; elles sont appréciables en hiver et s'ajoutent aux nombreuses buses disposées dans le toit. A notre avis, les indicateurs digitaux oseraient être un peu plus grands: ils sont difficiles à lire en plein soleil si l'on ne penche pas la tête en avant.

Nous avons moins aimé la vitre arrière qui ne se relève que d'un peu plus de

45°; si elle est sale, elle gêne la vision pour reculer avec une remorque ou manœuvrer dans un espace étroit. Il manque aussi au véhicule de présérie un tuyau d'évacuation pour l'eau de condensation de la climatisation. Elle s'écoule directement d'un orifice sous l'échangeur de chaleur et va souiller la vitre arrière couverte de poussière. Une évacuation intégrée au montant de la cabine ne serait pas un luxe.

Nous avons bien aimé le frein de stationnement hydraulique à ressort, disponible sur demande; c'est une première dans cette classe de véhicules. Il est actionné par un levier basculant à gauche du siège du conducteur, qui remplace le levier de frein à main classique. Cette option modifie fondamentalement le fonctionnement du frein de service qui agit dès lors sur les quatre roues. Lorsqu'il est activé, le frein à ressort bloque complètement les freins de service. Il peut

être enclenché sans peine à n'importe quel moment, même moteur arrêté. Par contre, il faut que le circuit hydraulique soit sous pression pour le desserrer. Ce processus offre un maximum de sécurité, par exemple lorsqu'on stationne le véhicule dans un endroit en pente.

Résumé

Le 5115.4 G est un tracteur de conception simple qui offre néanmoins un bon niveau de confort et dont on appréciera la polyvalence sur les exploitations de polyculture-élevage. En Suisse, il devrait trouver sa place auprès des agriculteurs souhaitant disposer d'un engin compact qui, tout en étant très polyvalent, vienne aussi à bout de travaux lourds. Avec des pneus de 30 pouces, il atteint néanmoins 2,66 m de haut, ce qui peut, ci ou là, se révéler problématique. Same Deutz-Fahr Suisse SA propose dans ces cas un toit surbaissé pour réduire la hauteur du véhicule à 2,5 m. ■

11 modèles 5G pour 3 catégories de poids

Les séries 5P, 5C et 5TTV ont déjà été présentées l'an dernier. Le 5G en version HD est le successeur direct de l'Agrofarm. Les variantes plus compactes et plus légères MD et LD sont des nouveautés et comblent un manque parmi les petits modèles 5 de la série 5D.

Toutes arborent une ligne dessinée par Giugiaro intégrant une nouvelle cabine à quatre montants. Les variantes LD, MD et HDC se distinguent surtout par leurs poids à vide, ainsi que par la charge admissible par essieu, la capacité de relevage et les possibilités de monte pneumatique. On distingue:

- Trois modèles (5080G, 5090G et 5100G) dans la variante LG la plus légère à moteur

3-cylindres, pneumatiques 30 pouces maximum et 3,5 t de capacité de relevage.

- Cinq modèles (5090G, 5090.4G, 5100G, 5105.4G et 5115.4G) dans la variante MD, avec au choix des moteurs 3 ou 4-cylindres, des pneus de 34 pouces et une capacité de relevage de 3,6 t.
- Les trois grands modèles de la variante HD (5090.4, 5105.4, 5115.4) sont des évolutions de la série Agrofarm avec des moteurs à 4-cylindres, des essieux plus résistants à l'avant comme à l'arrière, un relevage de 4,8 t; ils peuvent être chaussés en 38 pouces. Avec sa série 5G, Deutz-Fahr inaugure un nouveau concept de construction modulaire

qui fait appel à un maximum d'éléments communs, mais permet de satisfaire les vœux les plus divers d'une clientèle dispersée aux quatre coins de la planète. L'objectif est de gagner en efficacité afin de proposer des produits plus avantageux. La fabrication en série des modèles 5G devrait démarrer en septembre 2014.