

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 77 (2015)
Heft: 6

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>



Selon la brochure publicitaire, il a été développé spécialement pour le conducteur. Nous avons voulu en savoir plus et avons pris le volant. (Photos : Ruedi Hunger)

En route sur un Valtra T154

Après cinq années de développement, la série T a été présentée en novembre dernier près de Francfort. Au cours du récent Salon SIMA de Paris, elle a été choisie comme machine de l'année dans la catégorie tracteur de 130 à 205 kW. Ces tracteurs ont déjà reçu de nombreux éloges anticipés. De bonnes raisons pour *Technique Agricole* de regarder de plus près et de prendre le volant de ce nordique.

Ruedi Hunger

Selon les informations du fabricant, la quatrième génération de la série T est un tout nouveau tracteur qui se décline en sept modèles de 125 kW à 184 kW (170-250 ch). Les journées de présentation, les démonstrations et une tournée en Suisse ont diminué la disponibilité des nouveaux modèles. Cependant, au cours du mois de mai, *Technique Agricole* a eu la possibilité de conduire et tester un Valtra T154 pendant deux jours sur la route, sur le terrain et devant la presse à balles rondes. Seul un train de remorques en pleine charge a fait défaut afin de pouvoir savourer les avantages de la transmission, mais ce n'est pas tout !

Force, endurance, persistance

Commençons par le moteur, la source de son énergie. Valtra a intégré les moteurs d'AGCO-Power de Linnavuori en Finlande. Le 6 cylindres turbo chargé et équipé d'un réglage électronique Wastegate porte la désignation 66AWF et offre une puissance de 121 kW (165 ch) à 1900

min⁻¹. Il doit sa puissance à une cylindrée de 6,6 litres et à un turbo chargeur qui lui permet de disposer d'une puissance de plus de 132 kW (180 ch). Il atteint son couple maxi de 680/740 Nm à 1500 min⁻¹. Il se laisse donc charger comme il faut et le conducteur peut puiser pleinement dans sa capacité.

Il va de soi que la norme Tier4 final des gaz d'échappement est remplie. Les Finlandais le font en utilisant la technique de dépollution par réduction sélective catalytique (SCR). Cette technique réduit les oxydes d'azote par l'adjonction

d'AdBlue à l'azote et l'eau. Pour cela, ils ont installé un réservoir supplémentaire de 70 litres pour l'additif AdBlue au réservoir de carburant de 380 litres.

Active, Versu, Direct

Pour l'utilisation quotidienne sur les exploitations agricoles, il n'y a, à vrai dire, pas d'exigences uniformes pour un tracteur et, plus particulièrement, pour sa transmission. Pour la série Valtra T, cela signifie qu'il est proposé en trois différentes variantes d'équipements (voir les explications dans le tableau).

Valtra T154 « Active »

Moteur	AGCO-Power 6,6 litres, technologie SCR
Transmission	4 rapports et 5 changements des rapports sous couple
Moteur	Capacité hydraulique 115 l (160 l) /min
Transmission	Capacité de relevage arrière, max. 81/95 kN Capacité de relevage avant 51 kN (option)
Prise de force	3 régimes, PDF avant et proportionnelle à l'avancement (option)
Poids à vide/Poids total	7300 kg/13500 kg (charge utile 6 t environ)
Prix indicatif	CHF 158 000.-

Nous avons testé la variante « Active », la plus simple des trois, qui se conduit très agréablement. Les 5 passages des rapports sous couple et les 4 rapports se changent au moyen d'un petit levier placé sur l'accoudoir multifonction. Le conducteur passe les rapports sous couple au moyen des touches latérales (+/-) et, par un léger mouvement en avant ou en arrière, il sélectionne un des quatre rapports. Il s'agit du mode manuel durant lequel le conducteur ne se rend presque pas compte de ce qu'il fait. Pour voir exactement dans quel rapport et quel groupe on conduit, la situation actuelle est affichée sur l'écran de la transmission placé sur le montant droit de la cabine.

Pédale des gaz, freins, clignotants

Quelque peu sceptique, nous nous sommes risqués sur un chemin de campagne pour tester le mode de conduite « automatique ». C'est à nouveau le petit levier sur l'accoudoir qu'il faut placer en position médiane et sur la droite; donner des gaz et c'est parti ! Dès maintenant, la transmission change automatiquement de rapport en fonction du régime du moteur et de la charge au moyen des cinq rapports et des quatre gammes. Le conducteur voit clairement sur l'écran de transmission dans quel rapport et quelle gamme il se déplace. En premier, il faut s'accoutumer aux courtes interruptions de force lorsque la transmission change automatiquement de rapport. Mais, nous nous y sommes vite habitués, tellement vite que nous avons quitté le chemin de campagne et nous sommes risqués sur une route en ville. Voitures à gauche, vélos à droite, giratoires, passages à piétons, un « stop and go » permanent, rien qu'en utilisant la pédale des gaz, des freins et les clignotants. Dans ces conditions, le conducteur se familiarise vite à la transmission automatique. Il est vrai que le style de conduite n'est pas aussi fluide, mais pour le moins confortable. Comment se comporte le véhicule avec une charge sur une pente raide ? Appuyer sur

la pédale des gaz et, c'est parti ? Oui, exactement ! Selon la charge, il faut attendre un peu plus longtemps jusqu'au passage de rapport, ensuite freiner, s'arrêter, donner des gaz et continuer sa route. Nous sommes d'avis que pour des trajets avec une charge légère, mais dans un trafic dense, le mode automatique de la transmission est une bonne chose. Avec une charge plus importante, nous préférons le changement de rapport manuel, la conduite est plus calme et, il existe aussi le mode « régulateur de vitesse ».

Ballots ronds, champs, semences

En utilisant la herse rotative ou la presse à balles, le conducteur préférera un niveau de charge fixe pour lequel il déterminera le moment de passer un rapport inférieur ou supérieur. Finalement, une vitesse constante influence le résultat du travail. C'est au conducteur de collecter lui-même ses expériences. La herse rotative combinée avec des semences de maïs n'a pas été un grand défi pour la boîte de vitesses ni pour le conducteur. La vitesse est déterminée par la technique de semences et comme il s'agissait d'une machine pneumatique conventionnelle à semence individuelle, nous avons progressé à une vitesse de 6 km/h. La manipulation par l'hydraulique de cette combinaison n'a pas posé de problèmes, c'est toutefois ce que nous avons ressenti.

La presse à balles rondes est quelque peu plus exigeante, c'est le terrain et la densité des andains qui déterminent la vitesse. Le terrain était en partie très accidenté pour la combinaison tracteur/presse. C'est vraiment très confortable quand il suffit de donner une légère pression sur le levier pour optimiser la vitesse.

Cabine, serrure de contact, freins

Dans sa brochure publicitaire, Valtra soutient que le conducteur est au premier plan et non la technique. Où est-il possible de mieux vérifier cette affirmation que dans la cabine ? La montée dans la



Argument publicitaire unique des tracteurs Valtra, le pont avant suspendu pneumatique avec technologie « Aires+ ».



Dans le coffre verrouillable par clé, batterie, fusibles, outils et espace de rangement.



Protégée derrière l'escalier rabattable, la goulotte de remplissage de l'huile hydraulique.

Série T	Moteurs	Transmissions	Équipement hydraulique	Commande
Active	AGCO-Power avec 6,6 ou 7,4 litres	5 rapports avec hydraulique load sensing	Appareils de commande mécaniques	Valtra ARM accoudoir multifonction sans écran
Versu		5 rapports avec hydraulique load sensing	Appareils de commande électroniques	Valtra ARM accoudoir multifonction avec écran
Direct	niveau IV/ Tier 4 f	Transmission en continu avec hydraulique load sensing	Appareils de commande électroniques	Valtra ARM accoudoir multifonction avec écran

cabine s'effectue par des marches sûres, sans avoir à passer de force devant le siège du passager. En cas de besoin, la colonne de direction est basculée en avant pour être ensuite adaptée aux désirs du conducteur. Sur le côté droit de la colonne de direction, la serrure de contact et l'interrupteur à manette pour l'éclairage. A propos, la clé de contact est la même pour les autres serrures (coffret de batterie, capot moteur, bouchon de réservoir). Sur le côté gauche de la colonne de direction, un levier court pour les fonctions « frein » en position médiane, conduite « en avant » et « en arrière ». Ce levier semble très robuste. Les freins sont de type à accumulation, ce qui sécurise aussi de manière fiable le tracteur à l'arrêt.

Quatre roues motrices, chargeur frontal, prise de force

Les cinq montants servent de structure portante pour une cabine vitrée spacieuse et confortable. Surtout le montant droit omis apporte plus de visibilité. La porte d'accès manquante est une question d'habitude. L'essuie-glace adopte un angle de balayage de 270° et garantit une bonne visibilité par temps pluvieux, ce qui donne une vue parfaite sur l'essieu avant et les roues. Très bien !

Le conducteur va apprécier le toit vitré lorsqu'il travaillera avec le chargeur frontal. Le champ visuel vitre frontale/toit vitré n'est interrompu que légèrement. A propos du chargeur frontal, une courte manette cruciforme se trouve sur l'accoudoir et sert à l'actionner.

Le régime de la prise de force est pré-réglé par un bouton commutateur tournant et est mis en marche par un interrupteur séparé. Valtra a profité des critiques antérieures et a équipé les tracteurs de trois régimes. L'embrayage multidisques du pont avant et le verrouillage du différen-

tiel sont actionnés par le commutateur à bascule, en douceur mais fermement !

Documents, radio, en-cas

La nouvelle cabine est plus ordonnée que celle des précédents modèles. La radio, la climatisation et la gestion de l'éclairage se trouvent par exemple rassemblées au plafond, à la droite du conducteur. A sa gauche, le siège du passager mérite vraiment le nom de siège. Même une personne adulte y trouve place « confortablement ». Au-dessus, un espace de rangement pour toutes sortes de documents. Il y a aussi un grand espace de rangement derrière le siège du conducteur pour les en-cas, les boissons et autres délices.

Batterie, huile hydraulique, filtre à air

L'extérieur de la cabine donne aussi une impression d'ordre. Entre les essieux sur la droite dans le sens de marche se trouve un coffre à verrouiller par clé contenant batterie, espace de rangement, caisse à outils, etc. Une des plus grandes surprises Valtra se trouve de l'autre côté du véhicule. Dévisser deux vis très accessibles et l'escalier se rabat. Derrière lui apparaît l'ouverture du remplissage de l'huile hydraulique. Fini le remplissage difficile à l'arrière ! Le capot du moteur s'ouvre en appuyant sur un bouton, il ne reste plus que deux petites parties latérales à enlever au besoin. Comme sous tout capot moteur d'un tracteur moderne, l'espace est utilisé au maximum et est rempli de composants. Toutefois, il existe un espace maintenance où il est possible de contrôler la jauge d'huile, le filtre à air et les courroies. L'arrière a aussi subi des modifications. Les raccords pour les quelque dix accouplements hydrauliques sont groupés et se trouvent au milieu sur la gauche.

Pont avant, cabine et dispositif de marche arrière

Dana fournit l'essieu avant. Notre véhicule est équipé du pont avant suspendu pneumatique avec la technologie « Aires+ ». Cette suspension du pont avant, en option, amortit très efficacement les oscillations du chemin de roulage. La suspension mécanique de la cabine et la suspension pneumatique du siège du conducteur font également partie du confort. Il est impossible de ne pas mentionner une spécialité supplémentaire Valtra du siège du conducteur. Il est clair que ce tracteur peut être équipé en option d'un dispositif de marche arrière. Notre tracteur n'en était pas équipé, quoique nous ayons expérimenté la manière dont le siège, y compris l'accoudoir, pivote. Les constructeurs ont compris, là aussi, comment créer un espace libre supplémentaire d'une vingtaine de centimètres. Maintenant, le dispositif de marche arrière est devenu une vraie alternative au système hydraulique frontal, là où on mesure le plus souvent un excédent légalement non autorisé.

Résumé

Il est encourageant que les constructeurs sont à l'écoute de la pratique et qu'ils placent le conducteur au centre de leur travail. Les Finlandais l'ont réussi en grande partie ! Pour nous, la cabine spacieuse a été la nouveauté la plus spectaculaire du modèle T154. Nous avons aussi apprécié la bonne disposition des leviers, des commutateurs et des boutons, en tout, le confort de commande. Nous avons aussi été impressionnés par la force de traction du moteur (même si nous ne l'avons jamais poussé à ses limites) et de la bonne insonorisation de la cabine pendant toute la durée du test. Ce tracteur sera apprécié à sa juste valeur par un agro-entrepreneur ou sur une exploitation agricole. Par ailleurs, quand on cherche, on trouve le cheveu dans la soupe, or nous ne l'avons pas vraiment trouvé ! ■



Le conducteur et son passager peuvent prendre place sur des sièges pratiques et confortables. Le conducteur profite d'un siège à suspension pneumatique.



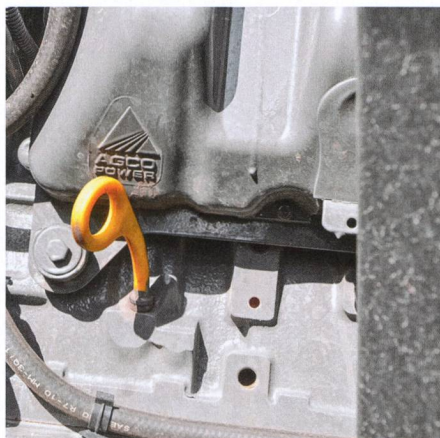
Accoudoir multifonction: confortable, fonctionnalité judicieuse et pas trop chargé.



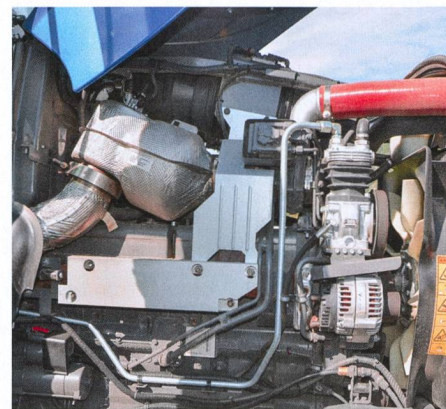
Dans la cabine, la «section hydraulique» est aussi clairement ordonnée. Quatre vannes de commande dont une avec réglage du débit d'huile.



Le moteur AGCO Power suralimenté tire 121 kW (avec suralimentation 132 kW) de sa cylindrée de 6,6 litres. Sa technologie SCR lui permet de remplir les normes antipollution actuelles.



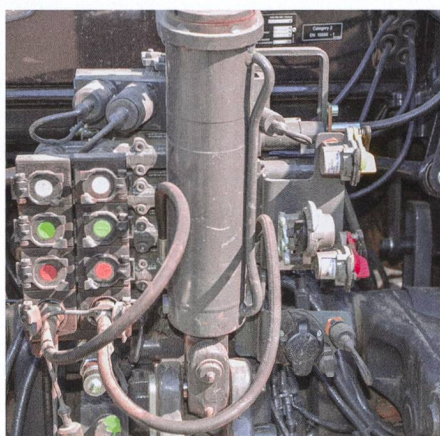
La maintenance s'effectue sur le côté gauche du véhicule. Valtra a augmenté l'intervalle du changement d'huile moteur à 660 heures.



Le ventilateur performant Visco, le compresseur pour les freins pneumatiques et la suspension du pont avant sont les éléments dominants sur le côté droit du véhicule.



La colonne de direction peut être ajustée pour obtenir une assez bonne vue sur les instruments de contrôle.



Maintenant, les raccords enfichables sont placés tous au milieu sur la gauche et sont faciles d'accès.



Le toit vitré facilite en premier lieu le travail avec le chargeur frontal.

Vraiment remarquable

- 1 Cabine confortable, moins de 70 dB
- 2 Plus de 6 m² de vitres
- 3 Phares LED efficaces
- 4 Cabine spacieuse à 5 montants
- 5 Réservoir de carburant 380 l diesel et de 70 l pour l'AdBlue
- 6 Rayon de braquage de 5,25 m
- 7 Suspension de pont avant Aires+
- 8 Capacité de relevage avant de 51 kN
- 9 Admission d'air
- 10 Moteur AGCO Power
- 11 Technologie SCR only pour répondre aux normes Tier4 final



Julia, Celine et Fabienne testent le siège Sibeco

Les enfants d'agriculteurs accompagnent souvent leurs parents au travail. Ils apprécient tout particulièrement de grimper sur le tracteur. « Mais ça reste encore et toujours un truc à risques », remarque Martin Abderhalden, qui exploite la ferme familiale à Niederhelfenschwil (SG). Lui et son épouse Franziska ne voudraient plus se passer du siège d'enfants Sibeco.

Martin Abderhalden

En principe, les enfants jusqu'à 7 ans révolus doivent être surveillés durant le trajet par une personne de plus de 14 ans ou être installés dans un siège spécialement adapté (art. 61 de l'Ordonnance sur la circulation routière). Il est de toute façon irresponsable de garder des enfants trop longtemps assis sur le garde-boue d'un tracteur, sans le moindre rembourrage, soumis à toute la gamme des secousses et vibrations. Et emmener des bambins sur un tracteur en terrain pentu est pure négligence.

Les sièges pour enfants

On ne doit transporter d'enfants que dans une cabine de sécurité, sur un siège adapté. Il est recommandé d'utiliser un siège pour enfant avec appuie-tête et amortisseur. Mais c'est souvent l'es-

pace disponible qui conditionne le choix du modèle et la suspension peut pâtir de cette restriction. Moins le confort de l'enfant peut être assuré, moins ce dernier devrait rester sur le tracteur. Par respect pour nos chérubins, on ne devrait les installer que sur des sièges confortables ; c'est une erreur de vouloir économiser sur ce poste-là. Le marché des sièges d'enfant pour tracteurs est assez exigu et l'offre à l'avenant. En Suisse, on ne trouve que trois produits connus, vendus par le Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA) et dans le commerce spécialisé. Nous avons pu effectuer un essai pratique avec le modèle le plus récent et très innovant qu'est le Sibeco, fabriqué par Oscar Fähr SA à Oberbüren (SG).

Confort et qualité 100 % suisse

L'entreprise Oscar Fähr SA est spécialisée depuis 50 ans dans les sièges pour conducteurs de toutes sortes d'engins et équipe des véhicules qui vont du camion au tracteur en passant par les bus et les trains. L'éventail de son offre comprend les marques Grammer, Isri et Kab. L'entreprise répare des sièges dans son propre atelier et y construit des modèles spéciaux. Le Sibeco fait partie de ces derniers.

Les composants de cet article sont fabriqués par des maisons de la région ; même la sellerie provient du village voisin. L'assemblage est effectué sur place. Les petites séries produites ne justifient pas une production à

(14 mois) est enthousiasmée par le nouveau siège (Photos : Martin et Franziska Abderhalden)

Julia



l'échelle industrielle. L'excellente finition de ce siège saute immédiatement aux yeux. Toutes les pièces métalliques sont usinées et travaillées avec précision et la construction respire la solidité.

Pose et fixation : un défi

Grâce à ses dimensions généreuses, ce siège est confortable. Il accuse des mensurations en rapport : 43 cm de large, une profondeur de 36 cm et une hauteur de 63 cm (jusqu'à 74 cm appuie-tête déployé). Il lui faut une cabine assez spacieuse, ce qui peut poser problème. Sur la plupart des tracteurs, l'espace est suffisant pour monter le siège sur l'aile gauche dans la cabine. Les choses sont assez faciles sur les engins un peu anciens, car ils présentent assez de surfaces métalliques solides pour y fixer la console. L'affaire peut se corser sur des tracteurs récents, capitonnés de revêtements synthétiques et de mousses isolantes omniprésents qui rendent cet amarrage plus complexe.

Celine

(7 ans), trouve elle aussi le siège « très cool ». L'assise du siège passager est bienvenue comme repose-pied.



Une console faite maison

Sur notre John Deere Premium, nous avons pu utiliser la console du siège passager fixée sur l'aile pour amarrer le siège d'enfant via un support fait maison avec deux larges fers plats. Le siège d'enfant s'insère et se verrouille simplement depuis le haut, derrière la console du siège passager. Le dossier du siège passager, rendu « amovible », est d'abord déverrouillé et enlevé. Ce siège passager n'est donc momentanément plus utilisable, mais il peut être réinstallé dans son état originel en deux minutes. Les ceintures de sécurité ne bougent pas. L'enfant regarde vers l'avant et son visage se trouve à peu près à la hauteur de celui du conducteur, ce qui facilite les échanges entre les deux personnes. Il reste juste assez de place pour monter et descendre du tracteur. S'il le faut, on utilise la porte de droite.

Le Sibeco est livré avec une embase interchangeable munie de quatre boulons avec écrous à ailettes. Le siège se laisse donc démonter sans outil et peut être transféré sur un autre tracteur, pourvu que ce dernier soit aussi pourvu d'une plaque d'adaptation. On économise ainsi l'achat d'un deuxième siège. Le challenge consiste encore une fois à créer et arrimer une console solide au véhicule. Mais toute personne dotée d'un minimum d'habileté technique devrait être en mesure d'en fabriquer une à partir de l'embase livrée avec le siège. Sinon, la tâche sera confiée à un atelier qui devrait pouvoir réaliser l'opération pour un prix abordable.

Ceinture 5-points et suspension réglable (10 kg à 35 kg)

Le siège Sibeco est doté d'un appui-tête se déployant en hauteur jusqu'à 74 cm. Les fixations de la ceinture 5-points se déplacent de conserve; elles se mettent donc automatiquement au bon niveau. Le bouclage et le réglage de la ceinture sont très pratiques aussi. Pas besoin d'acrobaties pour adapter la longueur de la sangle ou la verrouiller. Il suffit d'une pression sur la boucle du milieu pour libérer toutes les autres boucles. La fermeté de la suspension se règle en tournant un bouton, pour des poids entre 10 et 35 kilos; la course du ressort est de l'ordre de 5 cm. L'assise est composée de cinq coussins en matière synthétique, disponibles en bleu, jaune, vert ou noir. Les coussins sont maintenus par deux vis chacun; ils se remplacent sans peine s'ils sont endommagés.

Ce qu'en jugent les enfants

Trois enfants de respectivement 14 mois, 7 et 12 ans, ont participé à notre essai et exprimé leur jugement. La différence d'âge a permis de mettre en évidence les limites du siège. Avec **Julia** (14 mois), l'amortisseur fonctionne très bien, tout en douceur, compte tenu des quelque 12 kilos de poids propre du siège. Les ceintures maintiennent l'enfant en position même quand il s'endort. Dans cette circonstance, les parties latérales de l'appui-tête pourraient être un peu plus allongées vers l'avant afin de maintenir la tête du passager. C'était le cas avec les premières versions du siège.

Mais l'objet devenait trop encombrant à la hauteur précise où les parois des cabines du tracteur se courbent vers l'intérieur. Il a donc fallu adopter un compromis et réduire la largeur à hauteur de la tête pour permettre le montage du siège.

Il serait aussi pratique de pouvoir un peu incliner le siège vers l'arrière, pour que le passager endormi glisse moins vers l'avant. Vu son âge, l'utilisatrice n'a pas pu donner expressément son avis, mais l'enthousiasme qu'elle a montré pour se laisser installer encore et encore

Art. 61, al. 2

Selon l'article 61, alinéa 2 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), « (...) les enfants de moins de sept ans doivent être surveillés par un passager de plus de quatorze ans ou installés sur un siège d'enfant offrant toute sécurité :

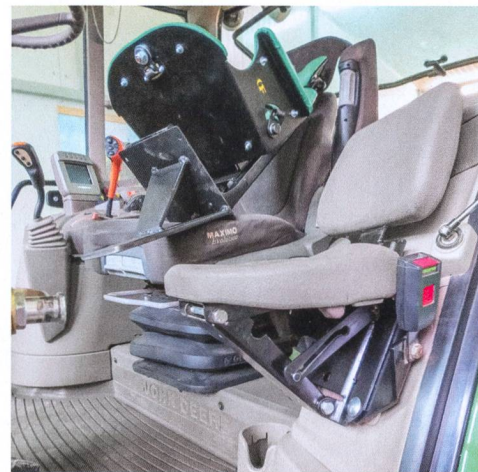
- a. sur les véhicules automobiles agricoles et leurs remorques;
- b. sur les tracteurs industriels dont la vitesse maximale ne dépasse pas 40 km/h, les chariots à moteur et les chariots de travail, ainsi que leurs remorques, lorsque ces véhicules sont utilisés pour des courses agricoles. »

Julia s'est endormie. La ceinture 5-points lui assure un bon maintien, mais un soutien latéral de la tête serait bienvenu, tout comme la possibilité d'incliner le siège vers l'arrière.



dans le tracteur était très parlant. L'impression laissée aux parents est positive aussi.

Celine (7 ans, env. 120 cm pour 25 kg) se sent très à l'aise sur ce siège. L'appui-tête se déploie suffisamment et la suspension fonctionne bien. Son jugement est positif aussi, encore qu'un repose-pied serait bienvenu; nous avons pallié à cette absence en utilisant le siège passager (voir photo). C'est désagréable pour l'enfant quand ses jambes se balancent longtemps en appui sur le bord de l'assise du siège.



Nous avons réalisé une embase adaptable pour notre John Deere Premium. Le siège passager se monte et se démonte en un rien de temps avec deux écrous à ailettes.

A 12 ans, Fabienne n'arrive plus à s'asseoir dans le siège d'enfant. Elle se sent nettement mieux sur le siège passager normal qui lui convient très bien.

Fabienne



Un levier permet de régler la hauteur de l'appuie-tête en fonction de la taille de l'enfant. Les points d'attache de la ceinture suivent le mouvement. Un bouton sert à régler la suspension par rapport au poids du passager.

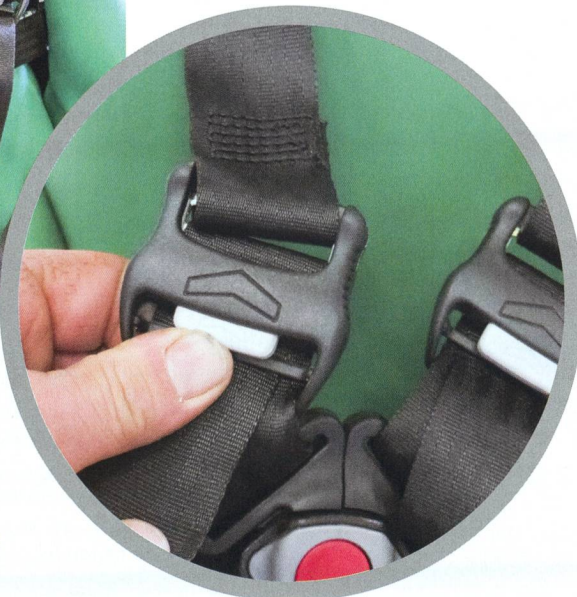


Tous les coussins sont vissés et peuvent être changés rapidement et sans peine.



Les ceintures 5-points sont à la fois pratiques et solides. Un bon point: le bouton de verrouillage central. Pour raccourcir la ceinture, il suffit d'appuyer sur le bouton gris.

La longueur des ceintures est facile à régler par cette fixation.



Deux autres sièges d'enfant

Le marché des sièges d'enfant pour tracteur est très petit; il existe néanmoins d'autres produits disponibles. Voici un petit aperçu de l'offre.

Le siège Bambino

Le siège Bambino, du fabricant allemand HECO, figure aussi au catalogue du SPAA. Ce siège est lui aussi suspendu et doté d'une ceinture 5-points. Il présente un encombrement de 38 cm en profondeur, 38 cm en largeur, pour une hauteur de 56 cm.

L'appuie-tête est inclus. Le prix du siège se monte à 525 francs; la console supplémentaire coûte 25 francs. Disponible au SPAA.



Fabienne (12 ans, env. 32 kg) trouve le siège trop petit et « plus très cool ». A cet âge, le siège passager normal et sa ceinture sont parfaitement adaptés.

Conclusion: le siège Sibeco est très solide, il bénéficie d'une superbe finition et les enfants apprécient ses différents coloris. La suspension fonctionne de façon irréprochable. La ceinture et les possibilités de réglage sont très appréciables. Les

Le siège Tamina en modèle SPAA

Le siège d'enfant Tamina: le siège proposé de longue date par le SPAA est un modèle éprouvé. Il convient aussi aux espaces exigus. Sans suspension, il mesure 40 cm de profondeur, 40 cm en largeur et 34 cm en hauteur. Avec suspension, sa hauteur atteint 44 cm. La ceinture de sécurité avec sangle de poitrine est un modèle 3-points. Un appuie-tête est disponible en option. Il améliore substantiellement le confort de l'objet. La variante non suspendue coûte 295 francs, le modèle avec amortisseur 525 francs, le prix de l'appuie-tête est de 75 francs. Ajouter également 75 francs pour une console supplémentaire. Disponible au SPAA ou chez les vendeurs de machines agricoles.



côtés de l'appuie-tête devraient être un peu plus grands pour éviter que la tête des petits enfants ne vacille lorsqu'ils s'endorment; de même on devrait pouvoir incliner légèrement le siège vers l'arrière. A partir de 7 ans environ (cela varie bien sûr beaucoup en fonction de la taille du bambin), les enfants deviennent trop grands pour les dimensions du siège Sibeco. Reste qu'il s'agit d'un objet très recommandable et plaisant pour le passager et le conducteur de tous les tracteurs dont la cabine est suffisamment spacieuse. A 720 francs, le prix du siège Sibeco est élevé. Mais il le vaut bien, de par sa qualité, son confort et ses coloris à choix. L'embase supplémentaire coûte 54 francs. Ce siège est disponible dans les commerces agricoles, au SPAA ou directement sur www.oscarfaeh.ch. ■

> PRODUITS ET OFFRES

PUBLITEXTE

Barres de semis BTF et TF 1500 : un attelage équilibré

La répartition optimale du poids est une condition incontournable pour l'obtention d'un semis de qualité. La combinaison de trémie frontale - herse rotative et barre de semis apporte de réels avantages en comparaison avec les combinaisons montées à l'arrière. Elle permet une conduite facilitée et plus sûre sur la route et davantage de sécurité dans les pentes. Tels sont les points essentiels que KUHN offre dans sa combinaison de semis BTF.

Le semoir BTF 3000 se compose de 24 éléments Seedflex à doubles disques sur parallélogrammes. Le positionnement compact de la barre de semis en liaison avec la herse rotative minimise le ripage en pente. Le grand dégagement entre les deux rangées d'éléments semeurs présente des avantages incontestables pour les fins de saison humides.

La roue d'appui de grand diamètre gère deux fonctions importantes : elle positionne exactement la graine dans le sillon et maintient une profondeur constante. Le déplacement du réservoir vers l'avant est une solution parfaitement avantageuse qui facilite le travail.

La trémie frontale TF 1500 est équipée d'un dispositif de dosage électrique et d'une contenance de 1500 l. Pour l'obtention d'un plan de semis optimal, le réservoir frontal peut recevoir en option un élément pneumatique de tassage.

Les barres de semis BTF Seedflex existent dans les dimensions 3,0 m avec cadre fixe ou 4,0 m, 4,5 m et 5,0 m avec cadre repliable.

Kuhn Center Schweiz, 8166 Niederweningen
Tél. +41 44 857 28 00, fax +41 44 857 28 08
kuhncenterschweiz@buecherlandtechnik.ch
www.kuhncenterschweiz.ch



Stocker Fräsen & Metallbau AG

Produit de fabrication suisse - dirigeant dans la technique, la Qualité et le prix



www.desileuses.ch

Désileuse de silos

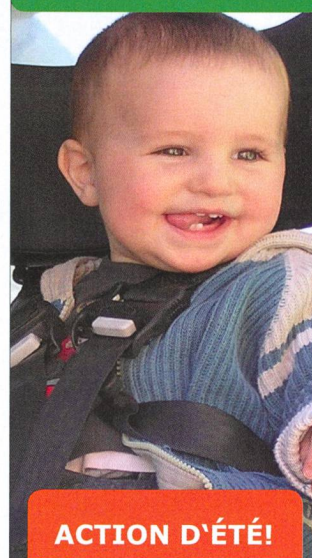
Aspirateur à fumier de cheval

Silo pour fourrage



Böllistrasse 422 • CH-5072 Oeschgen • ☎ 062 871 88 88
Fax 062 871 88 89 • Mobile 079 211 20 73
www.desileuses.ch • info@silofraesen.ch

Le siège de tracteur pour enfants



ACTION D'ÉTÉ!
5% RABAIS
jusqu'au 15.08.15

**SIBECO® - Le siège
d'enfants suspendu
offre plus haut**

Confort ✓
Plaisir ✓
Sécurité ✓



disponible aux couleurs:
jaune, vert, bleu et noir

ICI EN VENTE:
shop.oscarfaeh.ch



OSCAR FÄH AG
CH-9245 Oberbüren
Tel. 071 955 73 10
www.oscarfaeh.ch