

«Cheval de tête» venu du Japon



Avec la gamme «M6002», Kubota lance trois tracteurs équipés de moteurs 4 cylindres. *Technique Agricole* a soumis le modèle «M6-142» à une série d'essais pratiques, en association avec des outils portés de Kubota.

La gamme «M6» a été entièrement développée par Kubota. L'hydraulique frontale provient du fournisseur MX. Photos: Martin Abderhalden

Martin Abderhalden*

Le tracteur «M6-142» est le «cheval de tête» de la nouvelle gamme Kubota équipée de moteurs 4 cylindres. Il est plus massif que son prédécesseur. Ces machines ont été entièrement assemblées au Japon. Sous le capot prend place un moteur de 6,1 litres de cylindrée, de 142 chevaux de puissance. Pendant les trajets sur route, la fonction Boost permet de déployer 20 chevaux supplémentaires à partir de 20 km/h. La consommation de carburant est réduite grâce à un système d'injection directe à rampe commune. Un couple de 600 Nm peut être exploité dans une plage de régime entre 1200 et 1900 tr/min. C'est surtout lorsqu'on effectue des travaux lourds que les tracteurs Kubota donnent toute leur mesure.

Pour profiter de toute la plage de puissance, la conduite à bas régime requiert une certaine habitude. Le conducteur s'en rend vite compte, surtout lors des trajets sur route et lors des phases de transport. Un commutateur permet d'activer le sys-

* Martin Abderhalden est agriculteur et teste régulièrement des machines et des engins pour *Technique Agricole*.

tème de gestion du régime, servant à en minimiser les fluctuations notamment durant les travaux à la prise de force.

Réglage de la suspension avant

Le singulier pont avant à portique, avec entraînement par engrenage conique, dispose d'une suspension ajustable dont les vérins affichent 116 mm de course. Les suspensions sont soit bloquées, soit configurables en mode auto. Elles s'adaptent alors automatiquement selon la vitesse et des efforts exercés par le relevage arrière. Par ailleurs, les amortisseurs s'ajustent aussi en fonction des suspensions.

Le mode «Bi-Speed» est surtout prisé en grandes cultures. S'il est activé, dès que l'angle de braquage atteint une valeur prédéfinie, le rapport de transmission du pont avant change de manière à le faire tourner plus vite, forçant le tracteur à prendre le virage. Il est ainsi possible de changer de trace sans faire demi-tour. L'angle de braquage des essieux à portique atteint près de 50 degrés, rendant ce tracteur très maniable avec ses 269 cm d'empattement. La garde au sol de 44 cm offre assez de hauteur pour l'andainage et le travail au champ. La force de levage est de 7000 kg à l'arrière, contre 3260 kg à l'avant. Compte te-

nu d'un poids à vide de 6550 kg, il reste 3250 kg pour la charge utile. Les freins multidisques humides assurent une bonne tenue au freinage.

Rapports sous charge programmables

Le tracteur intègre une transmission Powershift 24x24, avec huit vitesses sous charge dans trois gammes robotisées qui peuvent être complétées par une gamme lente optionnelle. Les vitesses se passent via le levier multifonctions sur l'accoudoir. Il existe aussi un mode auto dans lequel les rapports sous charge sont passés automatiquement. Les changements de rapports (y compris de démarrage) peuvent être présélectionnés sur le moniteur. En mode auto,

Brève évaluation

- + excellente manœuvrabilité
- + bonne répartition des poids et force de traction
- + suspension confortable du pont avant
- distributeurs mécaniques uniquement
- absence d'une position de parking
- fermeture difficile des portières avec vitre arrière fermée

le passage au rapport supérieur se produit au moment approprié, mais pour rétrograder, il faut d'abord réduire le régime, ce qui demande au conducteur un temps d'adaptation. L'inverseur, également réglable et d'un maniement délicat, s'effectue en basculant un levier à gauche du volant ou en actionnant les boutons sur le levier de conduite. L'étagement des rapports est bon, même si le changement de gamme pourrait être plus rapide. Le Kubota atteint 40 km/h dès 1640 tr/min. Les freins hydrauliques multidisques permettent de doser facilement le freinage et fonctionnent par engagement du pont avant. On déplore l'absence d'une position de parking. Seul le levier du frein à main proéminent à gauche du siège permet de sécuriser le tracteur. Pour le travail au chargeur frontal, l'utilisateur dispose de la fonction «Xpress-Restart» qui permet d'arrêter le tracteur en pressant la pédale de frein et de redémarrer sans actionner la pédale d'embrayage.

Le système hydraulique à détection de charge possède une pompe d'un débit de 115 l/min suffisant pour le fonctionnement de gros appareils par la connexion Power-Beyond. Le poste de conduite compte jusqu'à quatre distributeurs mécaniques.



La cabine est lumineuse et sobre. Les principaux organes de commande sont logés sur l'accoudoir réglable.

Une cabine spacieuse

L'échelle d'accès à la cabine est large. Des poignées solides et des marches bien aménagées assurent une bonne prise, même avec des chaussures boueuses. Le levier, très utile, permet de faire pivoter le volant rapidement vers le haut. La cabine de 166 cm de large à suspension mécanique se distingue par sa sobriété. Un adulte peut s'asseoir confortablement sur le siège passager.

L'accoudoir, réglable, contient les accessoires nécessaires à la conduite. Les données utiles sont affichées sur le tableau de bord. Autre nouveauté: l'écran tactile de 7 pouces compatible Isobus effectue les réglages de la transmission et de l'hydraulique. Un moniteur de performance affiche les données de consommation et un compteur de surface. Le tracteur peut être doté d'une caméra de recul et d'un système de guidage par GPS.

La cabine à quatre montants offre une bonne visibilité. Vitre arrière fermée, la fermeture des portières exige une bonne poussée. Le climatiseur fonctionne bien, même à une température extérieure de 32 degrés. Lorsque le hayon arrière est clos, le niveau sonore de 72 dB à hauteur d'oreille peut être qualifié d'agréable. 16 projec-



La liaison Isobus à l'épandeur d'engrais a bien fonctionné, ce qui a permis de travailler aisément et avec la fiabilité requise.

Le Kubota «M6-142» en chiffres

Moteur: diesel Kubota 4 cylindres turbocompressé, 6,1 l de cylindrée, 142 ch (avec Power Boost 162 ch)

Transmission: Powershift, 8 rapports sous charge dans 3 gammes robotisées, 40 km/h à 1650 tr/min

Essieux: pont avant à portique avec fonction «Bi-Speed» et suspension réglable
Hydraulique: à détection de charge avec débit de 115 l/min, 4 distributeurs à commande mécanique

Dimensions: longueur avec relevage avant 478 cm; hauteur 289 cm; largeur 250 cm

Poids à vide/total: 6550 kg/9800 kg

Prix: CHF 122 230.- (modèle «Swiss Profi», TVA incluse)

Données du constructeur

teurs à LED éclairent la nuit comme s'il faisait jour.

Essais pratiques

Le test incluait des trajets sur route, dans les champs et sur une prairie avec un épandeur d'engrais «Geospread» mis à notre disposition. La connexion Isobus a fonctionné immédiatement; les réglages sur le moniteur se sont avérés simples et clairs. Le Kubota «M6-142» a été attelé devant un cultivateur à cinq socs réglés en profondeur pour le pousser à la limite de ses capacités. Les performances ont été jugées impressionnantes et il s'est révélé à la hauteur de sa tâche de «cheval de tête» au champ.

Conclusion

De construction massive, avec un poids à vide de 6550 kg, le Kubota «M6-142» fait plutôt valoir ses atouts au champ et dans les prairies. Il excelle davantage dans le rôle de «cheval de tête» que dans celui de «cheval de course». La conduite est facile, le confort appréciable et le moteur parfaitement en accord avec le concept global. Sans encombrement excessif, la cabine est pré-équipée pour le branchement d'outils compatibles Isobus.

L'habitacle, lumineux et spacieux, offre un accès sûr. La fonction «Bi-Speed» contribue à l'efficacité du travail au champ. Le poids à vide élevé et sa bonne répartition permettent souvent de se passer de lest frontal.

Le prix catalogue est de 122 230 francs en finition «Swiss Profi». Il bénéficie en outre de cinq ans ou 2000 heures de garantie. ■



Le capot du compartiment moteur, relativement haut, gêne légèrement la visibilité vers l'avant, mais la cabine à quatre montants bénéficie d'un bon éclairage grâce à son toit vitré et offre une vue panoramique.