VALTRA TEAM

2/2026

Le spécialiste du transport hautement performant
PAGE 10

Un Valtra N175 entretient une piste de speedway de classe mondiale en Suède
PAGE 16



UN TRACTEUR AU FONCTIONNEMENT INTUITIF

PAGE 6

VALTRA 75 YEARS

YOUR WORKING MACHINE

VALTRA TEAM

EDITORIAL



Chers lecteurs et chères lectrices,

L'année 2026 appartient déjà presque au passé. Une année qui, du point de vue de Valtra, a été entièrement placée sous le signe de la série G à variation continue : après une première visite au salon Tier&Technik ainsi que les journées d'essais en avril, le moment tant attendu est enfin arrivé à la fin de l'automne : les premières machines destinées au marché suisse sont sorties de l'usine de Suolahti, en Finlande. Plus de 40 tracteurs sont en cours de production, en route vers la Suisse ou ont déjà été livrés. Nous avons nous aussi commandé une belle machine de démonstration qui n'attend plus que d'être mise en service.

Avec la série T à transmission à variation continue, Valtra a immédiatement dévoilé sa prochaine innovation. Nous nous réjouissons de tester ce tracteur dès que possible avec nos concessionnaires et nos clients finaux, et d'importer les premières machines en Suisse.

Bien sûr, nous avons de nouveau pris la route pour rendre visite à deux clients Valtra : le service d'entretien des cours d'eau Thur/Rhin du canton de Zurich mise sur un Valtra N175 pour ses missions de transport exigeantes. Et dans le paysage vallonné de la Haute-Ajoie, le Valtra A115 de Muriel Vögtli et Swen Maillard est confronté à des conditions particulières.

Nous vous souhaitons une fin d'année couronnée de succès et nous nous réjouissons de continuer à vous accompagner en 2027.

Beat Fluck
Chef des ventes Valtra
GVS Agrar AG

DANS CE NUMÉRO

3 Nouveaux accoudoirs pour la Série T6
4 Le nouveau T6 permet un semis de précision à plus de 40 km/h
5 Tracteur de démonstration Valtra Q305
6 Valtra Série T de sixième génération
9 FarmENGAGE connecte les technologies d'agriculture de précision
10 Le spécialiste du transport hautement performant
12 Nouveau moteur pour la Série T6
14 Valtra conserve mieux sa valeur que les autres marques de tracteurs
16 Un Valtra N175 entretient une piste de speedway de classe mondiale en Suède
19 Kimi Räikkönen achète un Valtra G135
20 De nombreuses tâches différentes – un Valtra multifonctionnel
22 Quand un tracteur a été transformé en véhicule blindé



COUVERTURE : La nouvelle Valtra T-Serie de la 6ème génération avec plus **de 2.400 modifications par rapport à son** prédécesseur.

Nouveaux accoudoirs pour la Série T6

RENDRE LE MEILLEUR ENCORE MEILLEUR

TEXT TOMMI PITENIUS FOTOS VALTRA ARCHIV

Lors de son lancement en 2017, l'accoudoir SmartTouch était de loin le meilleur accoudoir de tracteur du marché. En matière d'expérience utilisateur, ses concurrents les plus proches se trouvaient dans le secteur de l'électronique grand public, en particulier parmi les smartphones, et SmartTouch surpassait la plupart d'entre eux en termes de facilité d'utilisation.

Lorsque le moment est venu de développer une nouvelle génération d'accoudoirs, les concepteurs de Valtra ont été confrontés à un défi stimulant : comment rendre le meilleur encore meilleur ? La solution était évidente : écouter les retours des clients. Au cours des dix dernières années, les commentaires des utilisateurs ont été recueillis afin d'améliorer encore ce qui fonctionnait déjà très bien. Le nouvel accoudoir intègre de nombreuses fonctions demandées par les clients, tandis que certaines fonctions de l'interface ont été développées alors même que les utilisateurs n'auraient pas pensé à les demander. Bien entendu, toutes les meilleures fonctions éprouvées ont été conservées.

Les travaux de développement ont également abouti à un accoudoir entièrement nouveau pour les modèles Active de la Série T6 équipés d'une hydraulique mécanique. Le nouvel accoudoir Active dispose du même joystick que l'accoudoir SmartTouch, mais il ne possède pas son propre terminal. Il fonctionne à la place conjointement avec l'écran du montant A. L'accoudoir Active est désormais plus étroitement intégré au combiné d'instruments du montant A, et une logique d'utilisation contextuelle facilite le réglage de nombreux paramètres. Par exemple, une pression sur le bouton de prise de force affiche automatiquement les réglages de la fonction, sans avoir à parcourir le menu.

Les deux nouveaux accoudoirs sont disponibles sur les tracteurs de la Série T6 avec la transmission à variation continue comme avec la transmission Powershift à dix rapports. Tous les tracteurs de la Série T de sixième génération équipés de la transmission Powershift à cinq rapports sont dotés du nouvel accoudoir Active. •



SmartTouch Gen2

- ✓ Écran tactile de 12 pouces
- ✓ Nouvelle interface utilisateur
- ✓ 10 mémoires de réglages
- ✓ Inverseur avant-arrière à commande au doigt
- ✓ Indicateur LED de l'hydraulique sur la poignée



Active Gen2

- ✓ Même nouveau joystick que SmartTouch
- ✓ Jusqu'à 8 mémoires de réglages
- ✓ Petit levier d'avancement
- ✓ Point de fixation arrière et prise USB-C pour les terminaux auxiliaires

LE NOUVEAU T6 PERMET UN SEMIS DE PRÉCISION À PLUS DE 40 KM/H

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

La Série T de sixième génération établit déjà des records du monde avant même son lancement officiel. Un tracteur Valtra T236 équipé d'une transmission Powershift à dix rapports a été chronométré en train de semer du maïs à plus de 40 kilomètres par heure avec un semoir rapide Väderstad Tempo de 6 mètres. Le tracteur était chaussé de pneumatiques Nokian Soil King, dont la pression pouvait être ajustée en roulant grâce à un système centralisé de gonflage des pneumatiques (CTIS).

« Nous voulions démontrer la vitesse à laquelle cette combinaison permet d'effectuer un semis de précision. La vitesse d'avancement était de 40,125 km/h et l'objectif était de dépasser 95 % de précision, objectif que nous avons nettement surpassé », explique **Robin Jüngling**, spécialiste Ingénierie commerciale et Marketing produit chez Valtra.

Le record du monde a été établi le 12 mai à Diepenau, près de Hanovre, dans le nord de l'Allemagne. La parcelle plane couvrait sept hectares. La vitesse maximale a été atteinte dans les lignes droites, avec des vitesses naturellement plus faibles dans les fourrières. Sur l'ensemble de l'opération, la vitesse moyenne a dépassé 35 km/h.

« Des microgranulés ont été utilisés comme engrais, avec un granulé déposé à côté de chaque grain de maïs. Le résultat du semis était excellent et le rendement bon. La conduite était étonnamment facile grâce au guidage automatique et à la modulation de dose, qui contrôlait la quantité de semences », ajoute Jüngling. •



BRIEFS

UN TRACTEUR T6 CONDUIT À 87 KM/H

Un nouveau tracteur de la Série T6 a établi un record de vitesse à 87 km/h lors d'essais réalisés cet été. Le record a été établi à la mi-août sur le circuit Red Bull Ring, en Autriche.

« Le tracteur était très stable, même à grande vitesse. Sa conduite était facile et sûre, bien que la vitesse soit nettement supérieure à celle des déplacements routiers habituels », explique le pilote **Marko Vilén**.

Le tracteur était équipé d'une transmission Powershift à dix rapports. Il disposait des plus grands pneumatiques possibles, la puissance du moteur avait été optimisée et le régime moteur porté à 2 500 tr/min, mais la transmission elle-même était entièrement standard.

La Série T de sixième génération a suivi un programme d'essais complet, comprenant des milliers d'heures de travaux agricoles et de travaux d'entreprise classiques, tandis que des essais plus extrêmes ont également permis d'explorer les limites du tracteur. •

VALTRA TEAM, JOURNAL DES CLIENTS VALTRA

ISSN 2243-4488 (print)
ISSN 2243-4496 (online)

Rédacteur en chef Katja Vuori, Valtra Oy Ab, katja.vuori@agcocorp.com
Édition Tommi Pitenius, Markkinointiviestintä Pitenius Oy, tommi@pitenius.fi
Comité de rédaction Sebastian Karasiewicz, AGCO Sp. z o.o., sebastian.karasiewicz@agcocorp.com // Sebastian Quijano, AGCO Iberia S.A., sebastian.quijano@agcocorp.com // Siegfried Aigner, AGCO Austria GmbH, siegfried.aigner@agcocorp.com // Valerie Smessaert, AGCO Distribution SAS, valerie.smessaert@agcocorp.com // Christian Keßler, AGCO Deutschland GmbH, christian.kessler@agcocorp.com // Ashley Briggs, AGCO Limited, ashley.briggs@agcocorp.com // Göran Eriksson, Valtra Inc., goran.eriksson@agcocorp.com // Dominik Oesch, GVS Agrar AG, dominik.oesch@gvs-agrar.ch // Janni Lysgaard, AGCO Danmark A/S, janni.lysgaard@agcocorp.com
Éditeur, lay-out Valtra Oy Ab, Valmetinkatu 2, 44200 Suolahti
Coordination Viestintätoimisto Medita Oy
Imprimé par Grano Oy



Prêt à convaincre les personnes intéressées de ses qualités.

TRACTEUR DE DÉMONSTRATION VALTRA Q305

Il allie puissance et intelligence en une seule machine : le Valtra Q305, dans sa couleur orange brûlé très tendance, est le tout dernier fleuron de la flotte de démonstration de GVS Agrar AG.

TEXTE & IMAGES DOMINIK OESCH

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Un moteur 6 cylindres de 7,4 litres développant une puissance maximale de 305 PS constitue la base qui permet au Valtra Q305 d'être polyvalent. La pompe hydraulique, d'un débit supérieur à 200 l/min et dotée d'une capacité d'huile de 75 litres, garantit que le Q peut fonctionner avec n'importe quel équipement. La transmission à variation continue achemine cette puissance exactement là où elle est nécessaire et assure une traction régulière et efficace à bas régime. Avec un poids en ordre de marche de 9,2 tonnes pour un poids total maximal de 16 tonnes, une charge utile élevée est également garantie.

Les fonctions d'agriculture intelligente telles que Valtra Guide, Section Control, Variable Rate Control, la gestion des fourrières U-Pilot, SmartTurn et ISOBUS sont commandées via l'accoudoir SmartTouch bien connu. La chaîne cinématique intelligente et le système automatique SmartTouch transmettent la puissance au sol, à l'outil de travail ou à la prise de force – pour un régime adapté et une efficacité maximale. Ce qui peut sembler compliqué est en réalité plus simple à utiliser que votre smartphone. •



Le Valtra Q305 broie du maïs lors d'une démonstration.

Contactez-nous directement si vous avez une mission à confier au Valtra Q305.

Suisse orientale : Beat Fluck
052 631 16 20, beat.fluck@gvs-agrar.ch
Plateau suisse : Philipp Knechtli
076 455 15 54, philipp.knechtli@gvs-agrar.ch
Suisse romande : Cédric Sprunger
079 864 81 67, cedric.sprunger@gvs-agrar.ch

Valtra Série T de sixième génération

UN TRACTEUR AU FONCTIONNEMENT INTUITIF

Visuellement, la Série T de sixième génération peut sembler proche de la génération précédente, mais, sous la carrosserie, presque tout a changé. Un nouveau moteur, une nouvelle transmission, de nouvelles commandes et d'autres évolutions améliorent encore l'expérience utilisateur. Par rapport à la génération précédente, le T6 bénéficie de plus de 2 400 modifications.

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA



Dans le monde des tracteurs, les générations de modèles se succèdent parfois par petits pas, parfois par grands bonds. Le passage de la Série T Valtra de cinquième génération à la sixième constitue un grand bond en avant. Le fait que l'apparence du tracteur ait peu changé peut être trompeur.

Sous la carrosserie, tout évolue : le moteur, la transmission, les commandes et de nombreux détails, des feux au système de filtration de l'air de la cabine.

« La gamme comprend six modèles. La puissance reste globalement la même qu'auparavant, mais le couple disponible est supérieur. La courbe de couple est presque horizontale entre 900 et 1 500 tr/min. Lors des essais en travaux lourds, le tracteur s'est montré excellent, même à bas régime », confirme **Johan Grotell**, spécialiste Produit Technologie chez Valtra.

La puissance et le couple sont fournis par le nouveau moteur six cylindres Core75 d'AGCO Power, d'une cylindrée de 7,5 litres. Le même moteur équipe tous les tracteurs de la Série T. Lors des essais au banc, le nouveau moteur consomme 5 % de carburant de moins que le précédent. En conditions réelles, l'association du moteur Core75 et de la transmission à variation continue AGCO s'est également révélée très économique, tant en consommation de gazole que d'AdBlue.

Trois options de transmission

La Série T de sixième génération propose trois transmissions différentes : une transmission à variation continue, ainsi que des transmissions Powershift à 10 ou 5 rapports. La transmission à variation continue AGCO comporte deux gammes de vitesse.

« La transmission Powershift à dix rapports est entièrement nouvelle. Elle est conçue et fabriquée à Suolahti, en Finlande. La transmission Powershift à cinq rapports repose sur l'ancienne transmission Versu », explique Grotell.

Les tracteurs T6 configurés avec la transmission à variation continue ou la nouvelle transmission Powershift à dix rapports sont disponibles avec l'accoudoir SmartTouch modernisé ou avec l'accoudoir Active doté de leviers pour l'hydraulique mécanique. Les modèles équipés de la transmission Powershift à cinq rapports reçoivent toujours le nouvel accoudoir Active.

Les modèles Powershift sont disponibles avec une prise de force proportionnelle à l'avancement, tandis que les autres modèles proposent les régimes de prise de force 540E, 1 000 et 1 000E. Sur les modèles à variation continue, les régimes disponibles sont 540, 540E, 1 000 et 1 000E. La capacité de relevage arrière est de 9,5 tonnes et celle du relevage avant de 4 tonnes. Les modèles à variation continue disposent de 6 distributeurs hydrauliques, tandis que les modèles Powershift en comptent 4, auxquels s'ajoute un raccord Power Beyond. Le débit hydraulique peut être configuré à 115, 160 ou 200 litres par minute.

Les équipements Valtra connus et uniques, comme le poste de conduite inversé TwinTrac et la cabine forestière, restent naturellement disponibles. Le système de filtration de l'air de la cabine est proposé avec un nouveau filtre Cat2 HD pour les environnements poussiéreux et un filtre à charbon actif Cat4 pour des travaux tels que la pulvérisation.

Le système de caméras de cabine a également été modernisé. Différentes combinaisons de solutions analogiques et numériques sont disponibles à l'avant comme à l'arrière.

Tous les feux sont à LED. Dans le pack Basic, les LED produisent 6 600 lumens, contre 28 000 lm dans la version Premium et 39 200 lm de luminosité totale dans le pack Premium+.

Accoudoir SmartTouch de deuxième génération

La nouvelle évolution de l'accoudoir SmartTouch Valtra, primé et référence de sa catégorie, affine également l'utilisation et le contrôle de la nouvelle Série T. En outre, les modèles Active à hydraulique mécanique reçoivent un tout nouvel accoudoir Active Gen2, qui fonctionne conjointement avec le terminal du montant A. L'écran tactile du SmartTouch Gen2 passe quant à lui de 9 à 12 pouces, doublant ainsi sa surface.

« La puissance de traitement a été multipliée par dix. Sur l'ancien SmartTouch, les terminaux étaient eux-mêmes des ordinateurs. Désormais, l'intelligence est intégrée dans le panneau latéral de la cabine et les écrans sont de simples afficheurs. Grâce à cette intelligence centralisée, tout fonctionne de manière plus fluide et sans latence », explique Grotell.

L'écran SmartTouch peut désormais être divisé en plusieurs zones plus petites, par exemple une moitié pour l'ISOBUS et l'autre pour le guidage automatique. Les accoudoirs SmartTouch et Active disposent désormais de beaucoup plus de mémoires de réglages qu'auparavant. Les préférences peuvent également être enregistrées dans des profils SmartTouch, rapidement accessibles depuis le menu supérieur. Si l'utilisateur a besoin d'aide, il peut appuyer sur le bouton « i » de l'écran, qui explique la fonction de l'icône correspondante. Les deux accoudoirs intègrent désormais également l'inverseur avant-arrière dans le joystick, tandis que le levier d'inverseur familier reste situé sous le volant.

« Le système de guidage automatique propose lui aussi de nombreuses nouvelles fonctions. Par exemple, il est désormais possible de poursuivre sur la ligne de guidage suivante de sorte que le tracteur suive automatiquement le bord de la zone sélectionnée sur la carte, au lieu du milieu de la ligne. Une fonction pratique pour les entrepreneurs est qu'à l'ouverture du fichier de parcelle, un code QR permet d'accéder à Google Maps et d'afficher le point d'entrée de la parcelle », ajoute Grotell.

Le Section Control a également été amélioré et prend désormais en charge 144 sections individuelles, contre 96 auparavant. Cela permet, par exemple, de commander individuellement les buses de pulvérisation localisée sur les pulvérisateurs de protection des cultures.

La production commence avec le plus grand modèle

La Série T de sixième génération entrera en production à l'usine de Suolahti immédiatement après son lancement, début octobre 2026, en commençant par le plus grand modèle, le T236. Après le changement d'année, les volumes de production quotidiens augmenteront et la gamme s'étendra à toutes les classes de puissance et à toutes les options de transmission. •

L'agriculteur Ville-Matti Vuollet a déjà conduit plus de 2 000 heures avec la Série T6 :

« LES APPARENCES SONT TROMPEUSES : CE TRACTEUR EST TOTALEMENT DIFFÉRENT DU T5 »

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA



Des prototypes de la nouvelle Série T6 ont été testés pendant plus de deux ans et plus de 2 000 heures dans l'élevage bovin de **Ville-Matti** et **Juha-Pekka Vuollet**. Ils avaient en outre testé certains composants, comme la transmission Powershift à dix rapports, plusieurs années auparavant, mais le tracteur disposait encore à l'époque de l'ancien moteur et de l'ancienne cabine.

« Ne vous laissez pas tromper par son apparence. La Série T de sixième génération est un tracteur entièrement nouveau et différent de la Série T de cinquième génération. Le changement est comparable au passage de la Série 8000 à la Série T, ou de la Série T3 à la Série T4. Même si l'extérieur du tracteur a peu évolué, la transmission, le moteur et les commandes ont bel et bien changé. Je dirais que 90 % du tracteur est nouveau. Nous ne nous attendions pas à une telle différence par rapport à l'ancien », reconnaît Ville-Matti Vuollet.

« Le nouveau moteur Core est incroyablement performant. Le couple et la plage de couple sont impressionnants. Avec une tonne à lisier trois essieux, on peut démarrer à un carrefour au ralenti et atteindre facilement la vitesse maximale en 600 mètres. À l'automne, nous avons tiré un cultivateur avec un modèle Powershift et laissé le régime moteur descendre à 400 tr/min, sans que le moteur ne cale. Même si nous n'avons pas comparé directement la consommation en réalisant exactement les mêmes travaux côte à côte avec l'ancien et le nouveau modèle, je dirais que le nouveau semble effectivement plus économe en carburant », indique Ville-Matti.

« Les quatrième et cinquième générations étaient déjà bien plus maniables que la troisième, et la maniabilité ne pose plus problème depuis des années, mais la sixième génération est encore un peu plus agile », ajoute-t-il.

La puissance semble être transmise jusqu'au sol

Ville-Matti Vuollet est particulièrement impressionné par la manière dont la nouvelle chaîne cinématique semble transmettre toute la puissance du moteur jusqu'au sol.

« Nous avons testé la transmission à variation continue et la 10PS, mais pas la 5PS. La différence la plus marquée concerne la 10PS par rapport à l'ancienne Versu. La nouvelle automatisation de la transmission est si performante que nous nous sommes demandé comment un tracteur Powershift pouvait fonctionner aussi bien. Le tracteur réagit bien aux hausses de charge à bas régime. L'automatisme semble passer les rapports de manière intuitive », décrit-il.

« Nous avons toujours apprécié la transmission Direct, mais la nouvelle transmission à variation continue AGCO est très douce. Elle convient mieux aux travaux de précision, comme l'utilisation de fourches de tracteur. Il y a moins de rapports en marche arrière qu'auparavant, ce qui pourrait manquer à certains utilisateurs, par exemple lors de la fauche avec TwinTrac à plus de 30 km/h », souligne Ville-Matti.

« L'accoudoir SmartTouch offre davantage de possibilités de programmation et de fonctions. La logique de base et les représentations du tracteur sur l'écran d'accueil restent les mêmes, mais il est désormais possible de faire glisser les icônes et de passer d'un écran principal à l'autre par un balayage latéral. Le deuxième réglage du régulateur de vitesse est également apprécié. »

Les Vuollet ont utilisé les prototypes de la Série T6 pour les travaux habituels de l'exploitation, dans des conditions normales. Environ deux tiers des heures ont été réalisés par Ville-Matti et Juha-Pekka eux-mêmes, et un tiers par des chauffeurs salariés. Les tracteurs ont notamment été utilisés pour l'andainage, le déneigement avec prise de force avant, la traction d'une tonne à lisier 3 essieux, d'une remorque à ensilage et d'une benne, le nivellement et le balayage des routes, le hersage, le chargement de la mélangeuse dans le bâtiment d'élevage, ainsi que de nombreux autres travaux. Leur exploitation compte 150 hectares en propre et les Vuollet réalisent également des prestations d'ensilage sur environ 900 hectares, deux fois par saison de végétation. •

Une méthode plus simple pour transférer les fichiers de tâches, les lignes de guidage, les rapports et autres données

FARMENGAGE CONNECTE LES TECHNOLOGIES D'AGRICULTURE DE PRÉCISION DE VALTRA ET D'AUTRES MARQUES

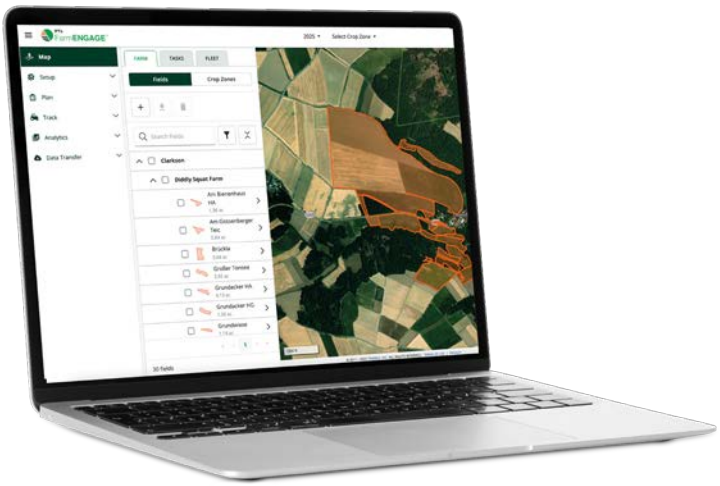
TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

Dans l'idéal de certains constructeurs de machines, les exploitations restent fidèles à une seule marque. Dans la réalité, la situation est différente : les agriculteurs achètent rarement toutes leurs machines auprès d'un seul constructeur. Avec l'agriculture de précision, cela est devenu un défi, car il est difficile de transférer facilement des données entre des machines de marques ou d'âges différents, ou, par exemple, entre l'ordinateur de l'exploitation et les machines.

« FarmENGAGE permet désormais de créer les plans de culture, de travailler au champ et d'analyser les résultats avec le même logiciel. Et peu importe désormais que certaines machines soient d'une autre marque ou nettement plus anciennes », explique **Juho Erkkilä**, spécialiste Produit chez PTx.

À l'heure actuelle, des machines de marques telles que John Deere, New Holland et Case IH peuvent être connectées au système. Par exemple, si un agriculteur utilise le système Operations Center de John Deere, il peut désormais acheter un tracteur Valtra et le connecter à ce même système. De même, une moissonneuse-batteuse New Holland peut être connectée au système FarmENGAGE. Certaines fonctions peuvent présenter des limitations selon le modèle et l'âge de la machine concernée.

Les logiciels de gestion d'exploitation sont très spécifiques à chaque pays. Des interfaces sont donc développées en permanence pour le système FarmENGAGE.



Le système Farm Engage développé par AGCO, Valtra et PTx réunit dans un même logiciel d'agriculture de **précision l'ordinateur de l'exploitation, les Valtra, Fendt et Massey Ferguson, ainsi que, par exemple, les John Deere, New Holland et Case IH. Le système peut également être installé en rétrofit sur des machines** plus anciennes, y compris sur des Valtra des Séries 6000 et 8000.

« Un agriculteur ou un entrepreneur peut créer au bureau des lignes de guidage, des limites de parcelles, des cartes d'application et d'autres plans, en faire un fichier de tâche et l'envoyer au tracteur. De la même manière, une carte de rendement peut, par exemple, être envoyée sans fil depuis la moissonneuse-batteuse vers le système FarmENGAGE via une connexion à distance, ou transférée à l'aide d'une clé USB », explique Erkkilä.

Le système fonctionne dans un navigateur et peut être utilisé non seulement sur l'ordinateur du bureau, mais aussi, par exemple, au moyen d'une application mobile.

Tout peut être installé en rétrofit

Le système FarmENGAGE peut être utilisé avec presque toutes les machines. Pour les tracteurs Valtra, son utilisation est la plus simple si la machine dispose déjà d'un système de guidage automatique compatible et de l'outil de gestion des tâches Task Doc Pro utilisé avec SmartTouch. Si ces équipements ne sont pas encore disponibles, ils peuvent être installés en rétrofit, tout comme le système de guidage automatique Trimble.

« Toutes les fonctions sont disponibles entre les marques AGCO, Valtra, Fendt et Massey Ferguson, ainsi qu'avec les équipements Trimble, tandis que certaines limitations peuvent subsister avec d'autres marques. Le système est toutefois étendu en permanence, et à un rythme soutenu. » •



Kilian Ott (2e à partir de la gauche) et son équipe, encadrés par les Valtra N175 et 6350.

Entretien des cours d'eau de la Thur et du Rhin dans le canton de Zurich

LE SPÉCIALISTE DU TRANSPORT HAUTEMENT PERFORMANT

Depuis environ un an, un Valtra N175 est utilisé dans le cadre de l'entretien du cours d'eau Thur/Rhin. Sur ce territoire d'environ 800 hectares, cette machine équipée d'une grue est principalement chargée des tâches de transport.

TEXTE & IMAGES DOMINIK OESCH

Au cœur du Weinland zurichois, plus précisément à Andelfingen, se trouve le centre d'entretien dirigé par Kilian Ott, responsable d'exploitation, et ses huit ouvriers spécialisés en génie hydraulique. Cette équipe fait partie de l'un des six services d'entretien des cours d'eau du canton de Zurich et est rattachée à l'Office des déchets, de l'eau, de l'énergie et de l'air. Ott et son équipe s'occupent d'environ 200 km de berges de rivières et de ruisseaux, qui appartiennent au bassin versant du Rhin et de la Thur. Leurs tâches consistent principalement à entretenir les talus des berges, à entretenir les peuplements d'arbustes et à faucher les prairies. L'objectif principal : garantir la capacité d'écoulement afin d'assurer la sécurité contre les crues. Par ailleurs, le service d'entretien des cours d'eau taille les haies, lutte contre les néophytes envahissantes telles que la renouée et évacue les débris flottants.

Les collaborateurs chargés de l'entretien des cours d'eau réalisent ces travaux de transport de grande envergure à l'aide d'un Valtra N175, qui fait partie du parc de machines depuis environ un an. La série N a remplacé son prédécesseur, le Valtra T151. « Nous utilisons le Valtra là où la puissance est indispensable », explique M. Ott, responsable d'exploitation. Cette machine à forte charge utile dispose d'un excellent équipement : un attelage à crochet avec

grue montée sur le timon, un chargeur frontal ainsi qu'un système hydraulique avant pour les souffleries ou les treuils. De plus, le tracteur est équipé d'une cabine forestière avec toit panoramique, du poste de conduite inversé TwinTrac, ainsi que d'une protection du soubassement et d'une protection forestière. M. Ott est satisfait du Valtra : « On remarque bien qu'il ne s'agit pas d'un tracteur agricole classique. Nous étions ravis que l'équipement supplémentaire, nécessaire pour la forêt ou les terrains accidentés, soit disponible directement en usine. »

La zone d'intervention du tracteur s'étend sur environ 800 hectares. Que ce soit près des chutes du Rhin ou aux abords de Winterthur, la machine rejoint l'endroit souhaité en une trentaine de minutes. Grâce à sa grue, le Valtra N175 permet de travailler en solo : un employé se rend sur le lieu d'intervention, charge des troncs d'arbres ou des branches sur la remorque et les achemine jusqu'au dépôt souhaité, où le matériel est à nouveau déchargé à l'aide de la grue. Le poste de conduite inversé TwinTrac s'avère particulièrement utile dans ce contexte. Le siège pivotant, équipé d'un bras de commande, permet de travailler confortablement avec la grue sans avoir à se contorsionner. Le poste de travail peut ainsi pivoter de 180 degrés vers l'arrière ou, si nécessaire, de seulement 90 degrés. Cette fonctionnalité est pratique pour travailler parallèlement à une rive, par exemple afin de démanteler un barrage de castors ou de déboucher un système de drainage, moyennant une autorisation spéciale.

Kilian Ott et son équipe travaillent intensivement avec la série N. « Avec le modèle précédent, nous avons totalisé près de 1 000 heures de fonctionnement par an ; avec le N175, ce chiffre devrait se situer à peu près au même niveau. » Et ils peuvent se réjouir de recevoir un renfort finlandais supplémentaire. L'ancien Valtra 6350 sera remplacé prochainement par un deuxième Valtra N175. •



Grâce à TwinTrac, le conducteur peut commander la grue en tout confort.



Transport de troncs d'arbres en forêt.

Nouveau moteur pour la Série T6

LE MOTEUR AGCO POWER CORE75 RÉCOMPENSÉ POUR SON RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

La Série T de sixième génération bénéficiera également de la dernière génération de moteurs AGCO Power. Présentée il y a trois ans, la famille de moteurs Core est réputée pour son rendement énergétique. Elle a déjà reçu le titre de « Diesel Engine of the Year », et les tracteurs équipés de moteurs Core ont affiché la meilleure sobriété lors de plusieurs mesures PowerMix réalisées par l'organisme allemand DLG..

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA



MOTEURS CORE75

- 6 cylindres
- Jusqu'à 335 ch à 1 850 tr/min (147 à 250 kW)
- Cylindrée de 7,5 litres
- Couple maximal de 1 450 Nm à 1 500 tr/min
- Turbocompresseur à wastegate électronique
- Consommation minimale de carburant : 188 g/kWh
- DOC + DPF + SCR, sans EGR



La nouvelle Série T Valtra a été entièrement repensée, moteur compris. Le moteur Core de dernière génération d'AGCO Power prend place pour la première fois à l'avant d'un Valtra. Cette nouvelle famille de moteurs a été conçue de zéro pour les applications tout-terrain exigeantes et pour offrir un rendement énergétique exceptionnel. Par rapport à la génération précédente, les chemises de cylindres humides ont été abandonnées et la distribution se trouve désormais à l'arrière du moteur.

« La conception de base du moteur est très robuste et a démontré sa fiabilité. Le vilebrequin est solide, et le bloc-cylindres ainsi que la culasse ont été optimisés par simulation pour résister à de fortes pressions dans les cylindres, ce qui procure un excellent couple même à bas régime. Le moteur est ultramoderne et très performant, mais les solutions techniques ont privilégié la simplicité et la fiabilité. Par exemple, aucun système de recirculation des gaz d'échappement (EGR) n'est utilisé. Un travail de fond considérable a été consacré à l'optimisation de la combustion, tant à l'intérieur du cylindre qu'en matière de gestion de l'air. Le développement et l'intégration au moteur du système de post-traitement des gaz d'échappement ont également été très réussis », explique **Juha-Pekka Asikainen**, chef de projet senior pour la famille de moteurs Core.

Le moteur Core compte environ 25 % de composants en moins que le moteur de génération précédente, ce qui améliore encore sa fiabilité et réduit ses coûts d'exploitation. La capacité d'huile a été maximisée dans les limites de l'espace disponible, ce qui améliore la lubrification, équilibre la charge thermique et prolonge la durée de vie du moteur.

« Les essais n'ont jamais été interrompus à cause des moteurs »

La conception de la famille de moteurs Core a fait appel aux technologies les plus récentes, notamment à des simulations poussées. Bien que les moteurs Core ne partagent pratiquement aucun composant avec les anciens moteurs HD, leur fiabilité a été satisfaisante dès le départ.

« Les pilotes d'essai nous ont adressé des retours positifs, tant sur les performances que sur la fiabilité. Les essais n'ont jamais été interrompus à cause des moteurs, malgré le nombre élevé d'heures. Les simulations et les calculs modernes permettent de concevoir un moteur beaucoup plus abouti avant même les essais réels et les retours du terrain », indique Asikainen.

La courbe de couple du moteur Core75 est très régulière entre 1 100 et 1 500 tr/min, ce qui facilite le travail à bas régime et permet ainsi d'économiser du carburant. Depuis la cabine, le conducteur peut sélectionner les modes de conduite Eco, Normal et Power à l'aide d'un interrupteur physique.

Les futures sources d'énergie ont également été prises en compte dans la conception du moteur. Différentes versions du moteur Core peuvent, par exemple, être développées pour une utilisation hybride ou avec divers carburants alternatifs. Les dimensions extérieures du moteur sont également compactes, ce qui permet son installation aussi bien dans un faux-châssis que comme élément porteur direct du châssis. Le moteur dispose aussi d'un préchauffage de l'air d'admission et est prééquipé pour recevoir un réchauffeur de bloc moteur.

La meilleure sobriété globale dans les comparatifs

Le nouveau moteur Core offre une excellente économie de carburant, ou plus précisément une excellente sobriété globale des fluides, selon la terminologie désormais employée. Celle-ci désigne la consommation cumulée de carburant et d'AdBlue. Le moteur HD74 de génération précédente consommait au mieux 196 grammes de carburant par kilowattheure, contre 188 grammes pour le nouveau moteur Core. Cela représente une économie moyenne de carburant de 5 %.

Différentes versions du moteur Core ont participé à de nombreux comparatifs, mesures et essais indépendants dans le monde. Par exemple, lors de deux mesures PowerMix réalisées par l'organisme allemand DLG, l'association du moteur Core75 et de la transmission à variation continue AGCO a affiché la meilleure sobriété jamais mesurée. Les essais au dynamomètre simulent 14 travaux agricoles différents, du labour au transport routier.

Les économies de carburant ne sont bien sûr pas seulement théoriques : elles se répercutent directement sur les résultats économiques de l'exploitation ou de l'entreprise de travaux agricoles. •

Étude européenne du magazine de machinisme agricole Koneviesti

VALTRA CONSERVE MIEUX SA VALEUR QUE LES AUTRES MARQUES DE TRACTEURS

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

Le magazine finlandais de machinisme et de tracteurs Koneviesti a récemment comparé la conservation de la valeur des tracteurs dans plusieurs pays européens. Selon l'étude, les tracteurs Valtra sont ceux qui conservent le mieux leur valeur. Les données portaient sur tous les tracteurs des millésimes 2015 à 2020 développant au moins 136 ch et totalisant moins de 8 000 heures de fonctionnement. Elles ont été recueillies sur les sites Tractorpool et Mascus, spécialisés dans la vente de tracteurs d'occasion, en décembre 2025 et février 2026.

Les prix affichés hors TVA des tracteurs ont été comparés au prix catalogue du même tracteur neuf en Finlande. Lorsque le modèle n'avait pas été commercialisé en Finlande, le prix de comparaison provenait d'Allemagne. La part du prix correspondant au relevage avant et au chargeur frontal a été déduite. L'incidence du nombre d'heures sur le prix de vente a été neutralisée en ramenant le prix de chaque tracteur au nombre moyen d'heures de son millésime. Le nombre d'heures a une incidence nettement plus forte sur le prix d'un tracteur d'occasion que son millésime.

Valtra est numéro un

Valtra est arrivé en tête. En moyenne, les tracteurs Valtra ont conservé 66 % de leur valeur. La marque autrichienne locale Lindner a obtenu le même résultat, mais son succès s'explique en partie par l'absence, dans sa gamme, de gros tracteurs qui se déprécient plus rapidement. Les tracteurs John Deere ont conservé 62 % de leur valeur, Massey Ferguson 60 % et Fendt 58 %.

Dans le milieu du classement, les tracteurs Claas et New Holland ont conservé 55 % de leur valeur, Case IH 52 % et Deutz-Fahr 45 %.

En bas du classement figuraient Kubota avec 36 %, Same/Lamborghini avec 41 %, Belarus avec 42 % et Zetor avec 43 % de valeur résiduelle.

Les tracteurs plus petits conservent mieux leur valeur

Les tracteurs de 136 à 190 ch conservent mieux leur valeur que les modèles plus puissants. En moyenne, les plus petits tracteurs conservent 63 % de leur valeur, contre 55 % pour ceux de 191 à 272 ch et seulement 50 % pour ceux de 273 à 340 ch. En revanche, les gros tracteurs de 341 à 408 ch conservent 57 % de leur valeur, même si l'échantillon de cette catégorie était assez limité.

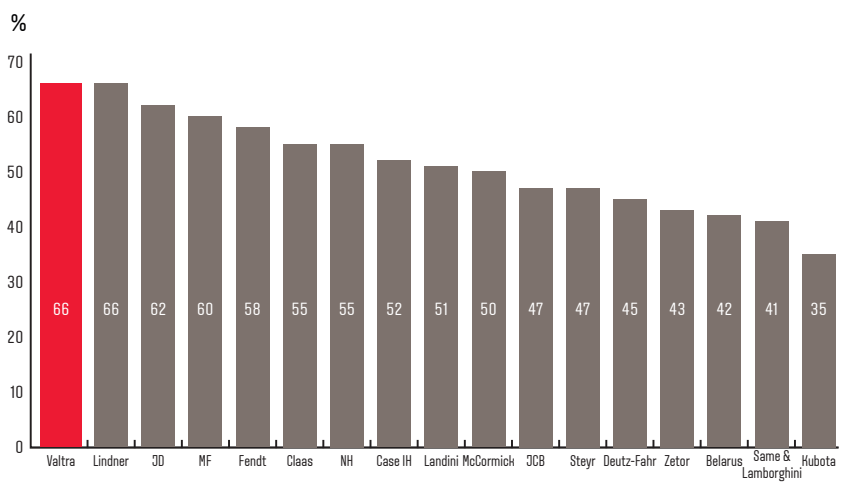
Les tracteurs conservent le mieux leur valeur dans les pays nordiques

Parmi les pays comparés, la valeur des tracteurs se maintient le mieux en Suède, en Finlande et au Portugal. Les tracteurs d'occasion sont les moins chers en Allemagne, en France et dans plusieurs pays d'Europe de l'Est, comme la Lettonie et la République tchèque.

En Suède, par exemple, un tracteur conserve en moyenne 70 % de sa valeur et, en Finlande, 67 %. En Allemagne et en France, il n'en conserve que 55 % dans une situation comparable, contre 56 % en Pologne et 59 % au Royaume-Uni.

Le choix de la marque du tracteur peut avoir une incidence économique importante, puisque la valeur d'un tracteur d'occasion de même catégorie peut atteindre 78 % ou tomber à 33 % de sa valeur d'origine, soit en pratique un écart de plusieurs dizaines de milliers d'euros. •

Conservation de la valeur des tracteurs en Europe, par marque



GVS AGRAR

YOUR WORKING MACHINE



VALTRA

TRACTEUR POLYVALENT. SPÉCIALISTE DU CHARGEUR FRONTAL.

Valtra Série G CVT à variation continue

- **Confort** maximal pendant les longues journées de travail
- **Puissance** maximale de **105** à **135 ch**
- **Précision** maximale grâce au **Smart Farming**

Contactez dès maintenant votre concessionnaire Valtra pour plus d'infos ou une démonstration !

GVS Agrar AG, Im Majorenacker 11, 8207 Schaffhausen

GVS-AGRAR.CH



Le Valtra N175 met la piste de speedway de Målilla, en Suède, dans un état optimal avant le Grand Prix.

Un Valtra N175 entretient une piste de speedway de classe mondiale en Suède

« NOUS AVONS BESOIN D'UN TRACTEUR DE CLASSE MONDIALE, C'EST POURQUOI NOUS ROULONS EN VALTRA »

Les meilleurs pilotes de speedway au monde exigent des pistes préparées au plus haut niveau. C'est pourquoi un Valtra N175 est utilisé pour le Grand Prix FIM de speedway de Suède. « Le tracteur est un facteur déterminant, à la fois pour les performances et pour la sécurité », explique Magnus Johansson, responsable de l'entretien de la piste de speedway de Målilla.

TEXTE & IMAGE HYBRID STATE

Magnus Johansson est responsable de la préparation de la piste de speedway de Målilla, en Suède, depuis plus de 20 ans. L'équipe locale de speedway Dackarna dispute ses compétitions à domicile sur la piste de Målilla dans le championnat suédois, considéré comme l'un des meilleurs d'Europe. Le Grand Prix FIM de speedway de Suède y est également organisé chaque été.

Johansson a aussi préparé des pistes de speedway pour des Grands Prix dans d'autres pays européens et sait de quel type de tracteur il a besoin pour offrir le meilleur résultat possible aux meilleurs pilotes de speedway au monde.

« Les pilotes sont de classe mondiale, la piste doit donc l'être elle aussi », déclare Magnus Johansson.

En Suède, les tracteurs Valtra sont également utilisés avec succès pour l'entretien des pistes de trot. Un tracteur Valtra de Série Q assure par exemple la préparation de la piste de Solvalla, où se déroule l'Elitloppet, l'une des plus grandes et des plus prestigieuses courses de trot au monde. La Série Q Valtra est également utilisée sur la piste de trot de Tingsryd, la seule piste dite « mile track » d'Europe du Nord. Le tracteur est parfaitement

adapté à cette tâche et contribue à créer des conditions de premier ordre pour les compétitions internationales de trot de haut niveau.

Pour la piste de speedway, c'est un tracteur Valtra de Série N qui est utilisé. Dotée d'un moteur quatre cylindres sobre, la Série N est souvent décrite comme un outil de travail puissant, mais compact et agile. La Série N met l'accent sur l'ergonomie, la facilité d'utilisation et les solutions intégrées d'agriculture de précision.

Le club de speedway du Småland utilise naturellement aussi le tracteur pour la manutention, mais principalement pour préparer la piste avant, pendant et après les courses. Après chaque troisième manche, Magnus Johansson entre sur la piste pour ramener sur les trajectoires la matière meuble repoussée vers le bord extérieur par les pilotes.

« Il est très important que la piste soit régulière et exempte d'ornières profondes ou d'irrégularités. Si nous ne faisons pas notre travail avec soin, les performances des pilotes en pâtissent et le risque de blessure augmente nettement », souligne Johansson.



Magnus et Peter Roslund sont satisfaits de la facilité d'utilisation, de la visibilité et des sensations offertes par le tracteur, et surtout de la qualité du travail.



En speedway, les motos tournent sur une piste ovale en dérapage, toujours dans le même sens. Le sable **projeté du centre vers les bords extérieurs doit être nivelé fréquemment. La pente et le compactage de la surface doivent également être entretenus.**

L'interface SmartTouch est également utile sur la piste de speedway

Magnus Johansson est également très satisfait de la technologie moderne et de l'interface SmartTouch proposées par Valtra.

« Le tracteur est très facile à utiliser, même des messieurs plus âgés peuvent le conduire, et la qualité du travail est toujours excellente. Grâce aux technologies intelligentes modernes, l'hydraulique peut être réglée précisément selon les besoins. Nous avons besoin d'un tracteur de classe mondiale. La saison dernière, un tracteur d'une autre marque a été utilisé ici, à la Skrotfrag Arena, mais cette année, c'est de nouveau un Valtra qui assure l'importante tâche de préparation de la piste », explique Magnus Johansson.

« L'an dernier, le travail était loin d'être aussi agréable, et le résultat n'était pas aussi bon. Le Valtra est plus facile à manier, sa transmission est meilleure, la cabine offre de meilleures sensations et la visibilité est nettement supérieure. Le Valtra N175 a exactement la bonne taille : il est suffisamment puissant et agile. Il est parfaitement adapté à la tâche. Il est également très agréable de travailler avec la lame d'entretien de la piste », ajoute-t-il.

Il sait parfaitement de quoi il parle. Magnus Johansson prépare des pistes de speedway depuis plusieurs décennies et a conduit différents tracteurs lors de Grands Prix, non seulement à Målilla, mais aussi à la Friends Arena de Stockholm et au stade Ullevi de Göteborg. Il a également préparé des pistes de Grand Prix à Varsovie, en Pologne, à Cardiff, au pays de Galles, et à Vojens, au Danemark.

« Lorsque je suis entré sur la piste de Varsovie devant 55 000 spectateurs, j'étais un peu nerveux », raconte-t-il en riant.

Lors du Grand Prix FIM de speedway de Suède de cet été, il est entré sur la piste au volant de son Valtra N175 devant près de 14 000 spectateurs. Inutile de préciser que l'état de la piste était une nouvelle fois digne du plus haut niveau mondial. •


VALTRA
UNLIMITED ULTRA
MAINTENANT DISPONIBLE
POUR LA SIXIÈME
GÉNÉRATION DE LA SÉRIE T





Regarde la vidéo !

KIMI RÄIKKÖNEN ACHÈTE UN VALTRA G135

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

La légende de la Formule 1 **Kimi Räikkönen** a acheté l'hiver dernier un tracteur Valtra G135 Active pour son vignoble du nord de l'Italie. Le tracteur, personnalisé par Valtra Unlimited, est noir mat et équipé d'un chargeur frontal.

« Nous, les Finlandais, savons comment faire avancer les choses, que ce soit sur un circuit ou dans une exploitation agricole. Le Valtra est extrêmement facile à utiliser et ne vous laisse jamais tomber. Et maintenant, laissez-moi tranquille, car je sais ce que je fais », déclare Kimi Räikkönen avec un sourire.

Räikkönen a couru en Formule 1 de 2001 à 2009, puis de 2012 à 2021. Au cours de sa carrière en F1, il a piloté pour Ferrari, McLaren, Sauber, Lotus et Alfa Romeo. Il a remporté le titre avec Ferrari en 2007 et terminé vice-champion en 2003 et 2005. Au total, il a pris le départ de 349 Grands Prix, remporté 21 victoires et obtenu 103 podiums.

Outre la Formule 1, Räikkönen a participé à la NASCAR en Amérique du Nord et même au Championnat du monde des rallyes, où il a signé un meilleur temps de spéciale et marqué des points lors de plusieurs épreuves.

Depuis la fin de sa carrière automobile, Räikkönen se consacre à sa vie de famille et se tient largement à l'écart de la vie publique. Il vit avec son épouse et leurs trois enfants dans le nord de l'Italie, où il possède un vignoble.

Au cours de sa carrière, Räikkönen a reçu le surnom de « The Iceman » en raison de son attitude d'un calme glacial. •



Swen Maillard, Muriel Vögtli et Cheo, le chien de la ferme, devant leur Valtra A115.

Ferme Monterri

DE NOMBREUSES TÂCHES DIFFÉRENTES – UN VALTRA MULTIFONCTIONNEL

Le paysage de l'Ajoie, dans le canton du Jura, est généralement vaste et peu vallonné. Le Valtra A115 de la Ferme Monterri est toutefois confronté à des pentes inhabituellement raides. Grâce à ses pneus jumeaux, il s'acquitte toutefois sans difficulté de ses multiples tâches.

TEXTE & IMAGES DOMINIK OESCH



Le terrain est escarpé tout autour de la Ferme de Monterri.

La pente est raide. Quiconque emprunte le chemin menant de la commune de Cornol à la Ferme Monterri, au pied de la montagne du même nom, doit disposer d'un véhicule suffisamment puissant et équipé de pneus adaptés. C'est exactement le cas du Valtra A115, qui est utilisé dans l'exploitation de **Swen Maillard** et **Muriel Vögtli**. La ferme est située dans la zone de montagne 2, ce qui est rare dans cette région du Jura, par ailleurs plutôt plate.

« Notre exploitation est très diversifiée », explique Muriel Vögtli en détaillant ses différents axes d'activité. L'exploitation s'étend sur 54 hectares de terres agricoles et 5 hectares de forêt ; 25 vaches laitières de race Brune, accompagnées de leur progéniture, fournissent du lait sans ensilage à la fromagerie de Gruyère, tandis que des poulets d'engraissement sont élevés dans un hall de 600 m². Les 150 arbres fruitiers à haute tige sont destinés à la consommation personnelle, servent à ombrager les pâturages et à stabiliser les versants. Sur l'exploitation louée située plus bas, dans la commune voisine de Courgenay, Maillard et Vögtli cultivent 12 hectares de terres arables avec du blé, de l'orge, du colza et du maïs. Le service hivernal ainsi que les travaux forestiers font également partie de leurs activités. « Nous faisons beaucoup de choses ensemble, mais chacun a son domaine de prédilection », explique Muriel Vögtli à propos du quotidien de l'exploitation. Alors qu'elle se consacre avec passion aux animaux – la ferme abrite encore des chevaux, des chiens, des chats, des canards, des oies, des abeilles et des cochons –, son compagnon, forestier de formation, aime passer du temps en forêt.

Pour venir à bout de cette diversité de tâches, les deux agriculteurs misent sur un Valtra A115. Cette machine compacte et polyvalente peut, si nécessaire, être équipée de deux paires de pneus, ce qui lui permet de gravir et de descendre sans peine les pentes raides. Mais ce tracteur est également utilisé pour presque tous les travaux liés à la culture des grandes cultures et à la production fourragère sur les parcelles plates. Ce petit tracteur finlandais totalise environ 500 heures de service par an : avec le treuil en forêt, avec le chasse-neige sur les routes en hiver, avec le chargeur frontal pour le chargement des balles. La liste pourrait s'allonger à l'infini. « Ce tracteur convient parfaitement à notre exploitation, car il est tout aussi polyvalent », explique Muriel Vögtli. De plus, la machine est facile à utiliser et dispose d'une bonne transmission, ajoute Swen Maillard. Comme une grande partie des clients Valtra, ils ont eux aussi profité des options proposées par Valtra Unlimited et ont opté pour une peinture bleue et des jantes noires. Maillard souligne également les conditions de financement avantageuses rendues possibles par AGCO Finance. Le rapport qualité-prix était tout simplement parfait, s'accordent-ils à dire.

Même si l'année a parfois été difficile en termes de récolte fourragère et de production laitière, la Ferme Monterri tient absolument à maintenir l'ensemble de ses activités. « C'est tout simplement très épanouissant », résume Muriel Vögtli à propos du quotidien à la Ferme Monterri. « Dans une exploitation aussi diversifiée que la nôtre, la polyvalence du tracteur est très précieuse et très appréciée. » •



En été, équipé d'une faucheuse et d'un conditionneur…



… en hiver, équipé d'un chasse-neige.

QUAND UN TRACTEUR A ÉTÉ TRANSFORMÉ EN VÉHICULE BLINDÉ

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

Développé au début des années 1980, le Panssari-Valmet (« Valmet blindé ») est l'un des véhicules les plus singuliers jamais conçus sur la base d'un tracteur Valtra. Un seul exemplaire a été produit. Le prototype a participé à un appel d'offres des Forces de défense finlandaises pour un véhicule blindé de transport de troupes. Le seul autre candidat était le Panssari-Sisu (« Sisu blindé »), basé sur un camion. Le PaSi a finalement remporté l'appel d'offres et rencontré un succès commercial international, mais le PaVa lui a néanmoins opposé une concurrence sérieuse.

Le Panssari-Valmet était basé sur le tracteur à six roues Valmet 1502. Comme le tracteur 1502, le PaVa était équipé à l'arrière d'un essieu tandem non suspendu, qui s'est révélé être son principal point faible. En tout-terrain, les membres d'équipage rebondissaient dans le compartiment de transport comme des balles de ping-pong, et le transport de blessés ou de matériel sensible était exclu. Parmi ses points forts figuraient de bonnes capacités de franchissement à faible vitesse, une prise de force pour une remorque motrice, une zone de chargement large et continue et une grande trappe de chargement à l'arrière. Sa vitesse maximale sur route était de 80 km/h, tandis que le PaSi basé sur un camion pouvait atteindre 100 km/h. Les deux véhicules pouvaient franchir des étendues d'eau par leurs propres moyens.

L'appel d'offres a été lancé vers 1980 et les véhicules ont été réceptionnés pour des essais sur le terrain au début du printemps 1983. Ils ont été testés de manière intensive, aussi bien dans les neiges hivernales de Laponie que, durant l'été, sur les routes, dans les forêts et sur les lacs du sud de la Finlande. Lors d'un essai dans l'eau, la transmission du PaVa est tombée en panne. Le véhicule a alors été remorqué jusqu'à la rive par un bateau rapide, puis tiré au treuil jusqu'au bord de l'eau, où l'équipe Valmet a été chargée de le récupérer et de le réparer. Le Panssari-Sisu a été déclaré vainqueur de l'appel d'offres juste avant Noël 1983.

Le PaSi et son successeur, le Patria 6x6, sont utilisés par les forces de défense de plusieurs pays, et des milliers de véhicules dans différentes versions ont été commandés. L'unique prototype du Panssari-Valmet a quant à lui été utilisé par le bataillon du génie de Finlande centrale à Keuruu. À l'instruction, les appelés lui ont donné le surnom de « grenouille de combat », en raison des rebonds de son train arrière non suspendu en tout-terrain. Aujourd'hui, le véhicule est exposé au musée des blindés de Parola. •



Le Panssari-Valmet, ou Valmet 1912-6, reposait sur le tracteur à six roues Valmet 1502. Un seul prototype a été fabriqué pour les essais des Forces de défense finlandaises, au cours desquels il s'est incliné face au Panssari-Sisu basé sur un camion.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

- Équipage : chef de bord, conducteur et 16 passagers
- Masse à vide : 12 t
- Moteur : Valmet 611, 155 kW
- Transmission : Clark 4+4R
- Longueur, largeur, hauteur : 6,40 x 2,73 x 2,18 m
- Vitesse maximale sur route : 80 km/h
- Vitesse maximale dans l'eau : 10 km/h
- Autonomie : 800 km

NOUVEAUTÉS !



SWEAT À CAPUCHE 42811122 - 27

Sweat à capuche marron avec intérieur brossé tout doux. 100 % coton. Unisexe.

60,24 €

CASQUETTE 42808400

Avec un empiècement en tissu sur le devant. Taille réglable. 100 % coton, maille de polyester douce dans le dos.

18,17 €

T-SHIRT 42812112-17

Grande photo imprimée sur le devant. 100 % coton.

24,86 €

SWEAT À CAPUCHE ZIPPÉ 42811912-17, 42811922-26

Sweat à capuche zippé avec intérieur brossé tout doux. 100 % coton.

61,20 €







T-SHIRT À MANCHES LONGUES

42810813-17, 42810913-17

100 % coton. 92/98, 104/110, 116/122, 128/134, 140/146

23,90 €

TRACTEUR JOUET 42807020

Longueur : environ 25 cm. Pour les tout-petits à partir de 12 mois.

18,17 €









VALTRA 75 YEARS

VALTRA Q305 MODÈLE DE COLLECTION 42803640

Équipé du pack de campagne « 75e anniversaire » et disponible en couleur marron mat. 1:32.

Édition limitée.

83,18 €

Les articles présentés sont disponibles dans la boutique en ligne shop.valtra.com ou chez votre distributeur Valtra. La gamme varie d'un point de vente à l'autre. Les prix sont TTC. Nous nous réservons le droit de modifier les prix en fonction des marchés.





SÉRIE F

MODÈLE	CH MAX *
F75	75
F95	90
F105	103



SÉRIE A

MODÈLE	CH MAX *
A75	75
A85	85
A95	95
A105	105
A115	115

Les modèles A75-A95 sont disponibles avec la transmission HiTech ou HiTech2, les modèles A105-A115 avec la transmission HiTech4.



SÉRIE G

MODÈLE	CH MAX *	
	STANDARD	BOOST
G105	105	110
G115	115	120
G125e	125	130
G135	135	145

Tous les modèles de la Série G sont disponibles avec une transmission Powershift à 6 rapports ou une transmission à variation continue.



SÉRIE N

MODÈLE	CH MAX *	
	STANDARD	BOOST
N135	135	145
N155e	155	165
N175	165	201

Les modèles de la Série N sont disponibles avec la transmission HiTech, Active, Versu ou Direct.



SÉRIE T

MODÈLE	CH*
T146	170
T156	185
T176	200
T196	215
T216	230
T236	245

Les modèles de la série T sont disponibles avec une transmission powershift à 5 ou 10 vitesses ou une transmission à variation continue.



SÉRIE Q

MODÈLE	CH MAX *	
	STANDARD	BOOST
Q225	230	250
Q245	245	265
Q265	265	290
Q285	285	305
Q305	305	305



SÉRIE S

MODÈLE	CH MAX *	
	STANDARD	BOOST
S286	280	310
S316	310	340
S346	340	370
S376	370	400
S396	400	420
S416	420	420

facebook.com/ValtraFrance
instagram.com/valtrafrance
youtube.com/valtra
tiktok.com/@valtraglobal

*ISO 14396