

# Valtra Team

Journal des clients Valtra • 2/2010

Le moteur avec technologie SCR réduit  
**la consommation  
de carburant**

Page 6-7

GAEC de la Croix  
Propriétaire d'un  
**T162e Versu**

Page 4

**EcoPower**  
Economiser du  
carburant avec un  
simple interrupteur

Page 10

**Valtra Série S**  
Le tracteur  
le plus économe  
en carburant de  
sa catégorie

Page 13





## Le Valtra Série S

### – le premier tracteur à adopter la technologie SCR, page 13

Éditorial .....	3	Toutes les ressources d' un tracteur au coeur de la Laponie ....	17
GAEC De la Croix propriétaire d'un T162e Versu .....	4	Entreprise Point les Valtra au pied du Mont Ventoux .....	18
Les nouveaux moteurs préservent votre porte-monnaie et l'environnement .....	6	L'AOC Côtes du Rhône .....	19
La commune de Ramonchamp travaille en Valtra hiver comme été .....	8	Focus sur l'arrachage de la vigne et la préparation de la parcelle .....	19
2841 km – en tracteur de Finlande jusqu'à l'Italie .....	9	Les Valtra ont la banane dans les îles ! .....	20
EcoPower – un interrupteur pour économiser du carburant ....	10	Un extincteur géant pour les terrains difficiles .....	21
La technique SCR économise énormément de carburant .....	12	Une exploitation laitière de moyenne montagne dans les Vosges .....	22
Le Série S, tracteur le plus sobre de sa catégorie .....	13	Old-timer: Valtra, pionnier dans la recherche de carburants alternatifs .....	23
Des tracteurs personnalisés construits par des hommes et des femmes en Finlande .....	14		



**Conduite du nouveau Valtra de l'usine jusqu'en Italie**  
Page 9



**Les constructeurs de vos tracteurs se présentent**  
Page 14



**Le camion de pompiers" norvégien sur une remorque**  
Page 21



## Une fin d'année, c'est le moment de dresser le bilan

Celui de 2010, pour Valtra, n'est ni brillant ni mauvais. Pas brillant car nous avons subi, comme beaucoup la chute du marché et les conséquences de la crise mondiale qui affecte également le monde agricole.

Et même si certains secteurs du marché vont mieux, d'autres sont toujours en négociations et l'on voudrait avoir, comme vous une meilleure visibilité quant à l'avenir.

Pas mauvais car, comme je l'écrivais dans le dernier édito, dans ce monde morose, il faut positiver !

Et pour Valtra, ce qui nous rassure c'est que notre part de marché a progressé depuis le début de l'année. Ce qui indique, malgré tout, des ventes dans un marché en chute. L'arrivée de nos tracteurs Versu et Direct y est sans aucun doute pour quelque chose.

Avant le prochain Valtra Team il y aura le SIMA, lieu de rencontre unique entre Valtra et ses clients. – C'est pour nous un rendez-vous important. Nous serons heureux de vous y accueillir nombreux comme d'habitude.

A très bientôt

Bonne fin d'année 2010

Christian Coslin

## Valtra Team

### Journal des clients Valtra

#### Rédacteur en chef

Hannele Kinnunen, Valtra Inc.  
hannele.kinnunen@valtra.com

#### Édition

Tommi Pitenius, Valtra Inc.  
tommi.pitenius@valtra.com

### Comité de rédaction

Truls Aasterud, Lantmännen Maskin AS  
truls.aasterud@lantmannen.com  
Carlos Villasante, Agco Iberia, S.A.  
carlosvillasante@mad.agcocorp.com  
Sylvain Mislange, Agco Dist. SAS  
sylvainmislange@fr.agcocorp.com  
Lucy Jones, Agco Ltd.  
lucyjones@uk.agcocorp.com  
Kim Pedersen, LMB Danmark A/S  
kim.pedersen@lantmannen.com  
Bogdan Rachwal, Agco Sp. z o.o.  
bogdan.rachwal@valtra.com  
Astrid Zollikofer, Valtra Vertriebs GmbH  
astrid.zollikofer@valtra.com

Éditeur Valtra Inc., Finland, [www.valtra.com](http://www.valtra.com)

Coordination Medita Communication Oy

Lay-out Juha Puiikkonen

Imprimé par Forssa Print 2010

Photographies Archives Valtra, si aucune autre mention

# GAEC De la Croix **Propriétaire d'un**



C'est par une belle journée de juillet que nous sommes allés à la rencontre des associés du GAEC De la Croix, situé sur la commune de Gorhey dans les Vosges.

Cette exploitation regroupe 6 associés – Jérôme et Magali Lanterne, Bruno et Claudine Lanterne, Alexis Chevrier et Guy Perose. C'est ainsi la troisième génération de la famille Lanterne qui est installée sur la commune de Gorhey.

Avec 413 hectares à travailler et un troupeau de 180 vaches, les journées sont chargées au GAEC De la Croix. Les rôles sont bien repartis entre les associés afin de réaliser toutes les tâches. Pourtant, la donne a évolué depuis le début du mois juin avec une reconversion de l'exploitation au biologique sur 5 ans.

Ce changement important entraîne des conséquences aussi bien dans la conduite du troupeau – avec l'abandon de l'atelier

de 100 taurillons – que dans l'assolement avec plus de surfaces de luzerne et moins de maïs ensilage. Ce sera ainsi 100 ha de cultures qui seront autoconsommées sur l'exploitation.

Ce choix s'explique par la volonté, partagée entre les associés, d'être plus respectueux de la nature et en particulier des vaches. L'état sanitaire du troupeau s'améliore déjà, quelques semaines seulement après le début du processus de conversation au bio. De plus, le confort de vie des associés va également progresser, comme le souligne Bruno Lanterne, « le bio, c'est un défi. On se remet en question. L'état sanitaire des vaches est déjà meilleur mais se convertir au bio sur une si grande surface et avec un tel troupeau, c'est le fruit d'une longue réflexion de tous les associés ».

Pour épauler les associés, les tracteurs Valtra sont bien présents sur l'exploitation.

On en dénombre pas moins de 3 modèles avec un 6350, un T191 Advance et un T162e Versu.

Le 6350 a été acheté d'occasion en 2008. Il totalise 5,000 heures et il est principalement utilisé dans les bâtiments pour nourrir le troupeau et nettoyer les stabulations.

Le T191, qui est équipé d'un relevage avant et d'une prise de force avant, a été acheté début 2009 et il totalise déjà 1,700 heures. Il est principalement utilisé pour la fauche et l'autochargeuse Krone de 43 m<sup>3</sup>.

Le T162 Versu, avec fonction EcoPower, possède déjà 452 heures et Jérôme Lanterne prévoit d'utiliser ce tracteur en moyenne 800 à 900 heures par an. Il ajoute : « Au début, j'en voulais un en couleur noir mais comme ce modèle était disponible de suite et que nous avions un besoin urgent, nous l'avons acheté à la concession Antoine. ».

Cet achat urgent donne pleine satisfaction aux associés comme l'explique Bruno Lanterne

# T162e Versu



De gauche à droite : Alexis Chevrier, Jérôme Lanterne et Bruno Lanterne.

« Le Versu, il est super à la presse à balles carrées car il a le régime lent. On en est vraiment content. En plus, il a 5 rapports pour plus de souplesse et la sélection du meilleur rapport. ». Il ajoute même : « J'ai remarqué que les Valtra consomment moins que les John Deere que nous avons sur l'exploitation, en particulier le T162e Versu. Au travail du sol, on descend sous les 1,700 trs/min avec un excellent couple. ». Le moteur Agco Sisu Power fait bel et bien parti des atouts des tracteurs Valtra. Selon Jérôme Lanterne « Les moteurs Sisu sont coupleux, ça tire bien ! En plus, ils démarrent très à froid et cela convient bien à notre région l'hiver. »

Dans ce secteur des Vosges, la marque Valtra commence à avoir une solide réputation. Bruno Lanterne revient sur les raisons de l'achat de son premier Valtra : « Nous

nous sommes intéressés aux Valtra quand **Bernard Vuillemin**, le vendeur des Ets Antoine, nous a présenté le T191. Ce tracteur était plus puissant que le tracteur déjà sur l'exploitation mais nous avons besoin de plus de puissance pour gagner du temps, surtout à la période des foins. »

Au sujet de la concession Antoine et en particulier du commercial **M. Bernard Vuillemin**, la satisfaction est présente, comme le souligne Bruno Lanterne :

« La concession est serviable, c'est appréciable. Nous sommes à 7 km de l'atelier. Pour tout notre matériel, on travaille avec Bernard Vuillemin ».

Si demain les associés devaient acheter un nouveau tracteur, ils se tourneraient vers un Valtra Série N de 120 chevaux avec la suspension de pont avant, la suspension de

cabine, la climatisation, la transmission à 5 rapports sous charge Versu et ...la couleur Rouge !

Avant de quitter Gorhey et les associés du GAEC De la Croix, nous leur posons une dernière question : Quel serait pour vous le Valtra du futur ?

Leur réponse est précise : « Ce serait un Valtra en 6 cylindres avec une cabine à quatre montants. Le siège pneumatique disposerait de l'accoudoir Advance mais avec un grand écran couleur et une console à droite un peu plus avancé vers l'avant. Les commandes de la climatisation seraient disposées au niveau du plafond à droite pour regrouper sur le même côté tous les réglages. Enfin, il y aurait à gauche un siège passager avec assise confortable et surtout, un support pour le téléphone portable. »

■ Sylvain Mislange

Le moteur avec technologie SCR réduit la consommation de carburant

## Les nouveaux moteurs préservent votre porte-monnaie et l'environnement



**Les moteurs équipés du système SCR seront montés en 2011 sur les plus puissants modèles de la série T Valtra. Une période de transition accompagne les nouvelles directives, permettant aux constructeurs de tracteurs et de moteurs de s'adapter progressivement aux nouvelles techniques.**

*Depuis déjà plusieurs années, les autorités en Europe et en Amérique du Nord ont établi un calendrier destiné aux constructeurs de machines agricoles automotrices afin de réduire les émissions d'oxydes d'azote et de particules des machines produites.*

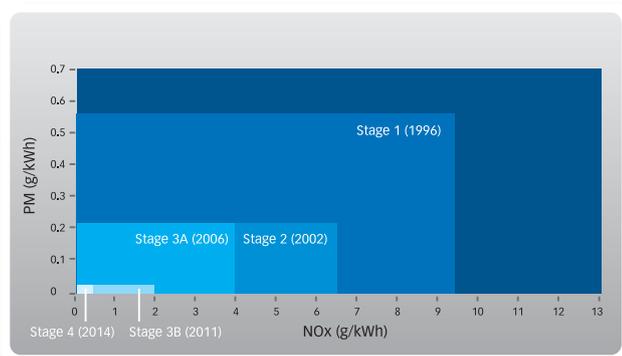
*La raison est évidente : les particules sont directement préjudiciables à la santé et les oxydes d'azote sont de leur côté, responsables de l'effet de serre et de pluies acides.*

Valtra a choisi la technologie SCR – réduction sélective par catalyse – pour être en conformité avec les directives sur les émissions. La série S a été le premier tracteur au monde équipé de cette technique. Avec la série S, Valtra a acquis beaucoup d'expérience dans cette nouvelle technique et s'est placé en pionnier de la protection de l'environnement pour les machines automotrices.

«Grâce à la technique SCR, le carburant est utilisé dans le moteur au meilleur rendement possible et les émissions sont traitées dans le pot catalytique. Cela permet une amélioration du rendement du moteur par rapport aux précédentes générations ou aux techniques de la concurrence », affirme Juha Tervala, Directeur Marketing chez AGCO Sisu Power.

Sur les tracteurs SCR, le diesel brûle le plus efficacement possible à l'intérieur du cylindre. Dès le début, les émissions en hydrocarbures et en monoxyde de carbone sont minimisées avec les nouveaux réglages du moteur.

Juste avant le circuit catalytique situé dans le tuyau d'échappement, de l'AdBlue à base d'urée et d'eau est injectée dans les gaz d'échappement. Dans le circuit catalytique, l'AdBlue entre en réaction avec les oxydes d'azote en les transformant en un composé non toxique. En sortie de pot



**À partir du 1er janvier 2011 les tracteurs qui seront fabriqués (de plus de 174 chevaux) ne devront plus produire plus de 2 grammes d'oxyde d'azote et 0,025 gramme de particules par kilowatt heure. En 2014, la quantité d'oxyde d'azote passera encore de 2 grammes à 0,4 gramme. Les émissions de particules et d'oxyde d'azote des automoteurs tomberont alors à seulement 3 % du niveau d'émissions d'échappement tolérés en 1996. Cette énorme réduction d'émissions nécessite de lourds investissements de la part des constructeurs de machines et de la part des utilisateurs.**

d'échappement, c'est essentiellement de l'eau et de l'azote qui sortent.

Le dioxyde de carbone est un gaz nocif qui se forme inévitablement lors des phases de combustions mais sur le moteur avec SCR, cette formation est moindre car la quantité de carburant consommée est réduite.

La technologie SCR est utilisée depuis déjà des dizaines d'années dans les centrales électriques. De plus, de nombreuses années d'expérience ont été accumulées sur les camions qui utilisent déjà le SCR : la méthode a fait ses preuves. Avec les directives relatives à la réduction des émissions de gaz d'échappement à venir en 2014, les constructeurs de machines qui n'utilisent pas encore le SCR devront l'appliquer.

La technologie SCR est pratique pour l'utilisateur du tracteur. L'électronique du tracteur prend en charge le fonctionnement du système. Le conducteur doit seulement remplir le réservoir d'AdBlue de la même façon que le réservoir de carburant ou du lave-glace. Du point de vue de l'utilisateur, l'aspect le plus important apporté par la technique SCR est sans doute la réduction d'environ 10 % de la consommation de carburant par rapport à la précédente génération de moteurs. En fonction du modèle de tracteur et de son utilisation, l'économie peut être cependant plus ou moins importante.

■ Tommi Pitenius



## Technique SCR (Réduction Catalytique Sélective)

- Réduit les émissions d'oxydes d'azote et de particules
- Réduit la consommation de carburant d'environ 10 %
- Réduit l'encrassement de l'huile de graissage du moteur
- Réduit la production de chaleur du moteur
- Filtre à particules séparé non nécessaire
- Retour des gaz d'échappement vers le moteur inutile

## L'additif AdBlue est consommé à hauteur de 3 à 5 % par rapport au volume de carburant

Le système SCR nécessite l'injection de l'additif AdBlue dans le pot catalytique à l'intérieur du tuyau d'échappement. L'AdBlue est appelé également DEF (Diesel Exhaust Fluid) principalement en Amérique du Nord. L'AdBlue est conforme aux standards DIN70070 et ISO22241.

L'AdBlue est composé de 67,5 % d'eau et 32,5 % d'urée. La solution claire ou bleu-clair n'est pas inflammable ni dangereuse pour l'environnement. Son transport ou son stockage ne font l'objet d'aucune restriction particulière. L'AdBlue commence à s'épaissir à une température de - 11 degrés mais ne gèle qu'au bout de 24 heures à une température inférieure à - 25 degrés. Le gel ne produit pas d'effet sur sa composition et le produit peut

être utilisé après l'avoir dégelé. Si le produit entre en contact avec la peau, la machine ou le sol, on peut alors le rincer à l'eau.

L'AdBlue est disponible dans les points de ventes Valtra et chez les fournisseurs de carburant. Les principaux volumes disponibles sont : 10, 20, 200 et 1000 litres.

L'installation d'un réservoir (par exemple de 200 ou 1000 litres) à côté du réservoir de carburant est pratique. Lorsque le réservoir d'AdBlue est équipé de sa propre pompe et d'un flexible, on peut faire son plein d'AdBlue en même temps que celui du carburant. Il convient de respecter les mêmes précautions de propreté pour l'AdBlue et le carburant car des impuretés peuvent colmater le système ou endommager le pot catalytique.



## Le Valtra fonctionne également au biogaz

Cet été, Valtra a présenté à Borgeby Fältdaggar en Suède un tracteur d'essai au biogaz. Le tracteur possède un moteur dual-fuel fonctionnant soit au diesel, soit avec un mélange diesel-gaz. En utilisant le biogaz, 70 à 80 % de la puissance provient du gaz mais un petit volume de diesel doit être injecté dans le cylindre pour l'allumage.

Le tracteur constituant le modèle N101 possède des réservoirs à gaz de 170 litres à une pression de 200 bar. Ce volume de gaz correspond à environ 30 litres de diesel. Les tests de conduite et le développement du tracteur au biogaz se poursuivent en collaboration avec de nombreuses entreprises.



## Valtra a diminué son empreinte carbone

Valtra a réduit son empreinte carbone en collaboration avec la société de transport DHL. Entre le mois d'août et la fin de l'année dernière, les émissions de CO2 produites par les messageries de Valtra ont diminué de 270,16 tonnes. La campagne se poursuit et concerne le fret express de Valtra c'est-à-dire les transports internationaux moyens courriers de pièces détachées.

En sa qualité de premier grand client industriel en Finlande, Valtra a participé au programme GoGreen de DHL. Dans le cadre de ce programme, DHL a réduit les émissions de CO2 de différentes façons en renouvelant notamment son matériel de navigation et ses itinéraires. La réduction des 270 tonnes d'émissions s'est traduite en contrepartie par des plantations effectuées sur les forêts publiques de Padasjoki l'été dernier.



## La commune de Ramonchamp travaille en Valtra hiver comme été

Les services municipaux de la commune de Ramonchamp, située dans les Vosges, utilisent un tracteur Valtra N101 Municipalité depuis octobre 2009. Nous avons souhaité en savoir plus sur leurs utilisations et leur appréciation du tracteur.

Avec un peu plus de 2,000 habitants sur une superficie de 1,773 Ha dont 500 Ha de forêt, le Valtra de Ramonchamp est sollicité au quotidien tout au long de l'année par les services techniques municipaux.

Avec 4 chauffeurs et plusieurs outils comme une faucheuse SMA Puma et un chargeur Faucheur, le N101 a déjà travaillé 450 heures depuis sa mise en service. Le bilan est très satisfaisant selon les conducteurs :

« En octobre 2009, il a pris la relève d'un tracteur d'une autre marque. On en est content. Moteur, boîte, il est impeccable ! ».

Dans la commune située en Haute vallée de la Moselle, les tâches diverses ne manquent pas avec l'entretien du réseau routier (bitume), le fauchage des accotements ou le déneigement l'hiver.

N101 équipé pour le déneigement – hiver 2009/2010

Le Valtra a été commandé aux Ets Gremillet & Fils de Lépanges Sur Vologne, concessionnaire Valtra sur une partie du département



88. Il dispose ainsi d'équipements spécifiques à l'activité de la commune comme les pneus renforcés TRI2 de Nokian et la couleur orange métallisée. **Thierry Gremillet**, le directeur de la concession, confirme :

« Lors de la vente du N101, nous avons pris le temps de valider avec les services de la commune les différents équipements nécessaires pour une utilisation polyvalente. Ainsi, l'investissement réalisé est pleinement utilisé dans des conditions de sécurité optimum pour le personnel de la mairie ».

Après 8 mois d'utilisation au déneigement, au fauchage des accotements ou à l'entretien des routes, le confort du Valtra étonne :

« Notre Valtra est vraiment plaisant à la faucheuse. En plus, il est très bien climatisé. Son inverseur hydraulique est souple et précis ce

qui le rend agréable au chargeur. »

L'ergonomie à bord du Valtra est également louée par les chauffeurs. « La cabine est ergonomique ; tout est à portée de main. Le siège pivote à 180°. En plus, sur les ailes « arrière », on dispose de bouton-commandes permettant de remonter le relevage. Cela évite d'avoir à remonter en cabine. »

Lors de notre rencontre, le N101 était équipé du chargeur Faucheur.

Ces témoignages d'utilisateurs satisfaits prouvent que la fiabilité et la conception des Valtra en font une solution pertinentes pour les collectivités et les entrepreneurs cherchant un tracteur polyvalent pour l'entretien des paysages.

■ Sylvain Mislange

# 2841 km

## En tracteur de Finlande jusqu'à l'Italie

**Vladi Peresson est un producteur laitier italien. Il savait qu'à l'usine Valtra de Suolahti, les tracteurs étaient construits sur mesure en fonction des besoins des clients et que ces derniers étaient bienvenus à l'usine pour réceptionner leur achat. Lorsqu'il a décidé d'acheter un Valtra N142 Versu, il était évident pour lui de le conduire pour le ramener à la maison.**

« La conduite du tracteur à travers l'Europe a été une aventure agréable qui m'a permis de voir en même temps du pays », affirme Vladi Peresson.

C'est Claudio, le père de Vladi, qui s'est occupé de l'exploitation laitière à Arta Terme au nord de l'Italie, pendant que Vladi faisait le trajet en Finlande. Sa soeur Daniela, le concessionnaire Valtra Guido Ortis, les amis de la famille Peresson Paulo Stroili, Peter Stefanutti, Mirco Gigliani, Elena Bressani ainsi que le chef

de produit Valtra Italie Franco Scorsi étaient également du voyage. Ils se sont relayés au volant à l'exception de Daniela et d'Elena. Le groupe a voyagé dans un camping-car qui a permis aux accompagnateurs de dormir.

Le voyage a débuté à Suolahti le 2 août à 11h30 sur un tracteur équipé d'une transmission 40 km/h. Le périple les a conduits à travers l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, l'Autriche pour finalement arriver en Italie. Sur la route, ils se sont notamment arrêtés chez les distributeurs et importateurs Valtra ainsi qu'au bureau de la confédération des producteurs agricoles de Pologne. Ils ont donné plusieurs dizaines d'interviews aux journaux, à la télévision et également à la radio. Pendant le voyage, le groupe a reçu de nombreux soutiens de la part d'agriculteurs et d'automobilistes. De plus, les Peresson ont collecté plusieurs milliers d'euros d'aide financière destinés à la fonda-

**Un groupe de huit personnes ont participé au voyage : Franco Scorsi, Vladi Peresson, Daniela Peresson, Elena Bressani, Mirco Gigliani, Peter Stefanutti, Paolo Stroili et Guido Ortis.**



**Le voyage s'est déroulé agréablement grâce à la cabine silencieuse et à la suspension efficace du Valtra.**

tion lettone « Kopa ar mums » qui s'occupe de foyers d'accueil pour enfants et d'orphelins.

La dernière étape de 140 kilomètres depuis la frontière autrichienne jusqu'à la maison s'est déroulée en convoi (voisins, amis) et des avec à la tête le tracteur Valtra. Au total, le voyage s'est étalé sur 2841 kilomètres pendant sept jours. La consommation de carburant s'est élevée à 1090 litres soit une moyenne de 14,5 litres par heure pour 75 heures de conduite réelles. Le tracteur a fonctionné de façon irréprochable et sa conduite agréable a fait l'objet de la satisfaction générale.

« Pendant notre voyage à travers l'Europe, nous avons vu beaucoup de paysages très différents et rencontré des gens sympathiques. Les vacances sont maintenant terminées pour nous tous et les travaux peuvent commencer avec le nouveau tracteur », nous dit Daniela Peresson de retour à Arta Terme.

■ Tommi Pitenius



# EcoPower

## Un interrupteur pour économiser du carburant

Les agriculteurs s'efforcent constamment à trouver des moyens pour réduire leurs coûts. En 1998, Valtra a été le premier constructeur de tracteurs à lancer un tracteur équipé d'un interrupteur d'économie en carburant. C'était le Valtra Valmet 8350 EcoPower à six cylindres (135 cv/1,800 tr/min, 650 Nm/1,100 tr/min). 3,500 modèles ont été vendus à travers le monde. L'année 2001 a vu l'introduction du Valtra EcoPower 6750 à quatre cylindres (105 cv / 1,800 tr/min, 530 Nm / 1,150 tr/min) vendu à 4,500 exemplaires. Ces tracteurs ont depuis été remplacés par les tracteurs de la série N (124 cv) à quatre cylindres et de la série T (173 cv) à six cylindres.

### Moteur AGCO Sisu Power

Une des raisons du développement des tracteurs à bas régime était la robustesse et la fiabilité du moteur AGCO Sisu Power monté sur les tracteurs Valtra. Les moteurs Sisu sont extrêmement résistants et fiables. De plus, ils possèdent un couple élevé et leurs coûts d'entretien sont réduits. L'idée était de prendre le modèle de tracteur le plus puissant équipé d'un refroidisseur intermédiaire pour réduire le régime de 2,200 tr/min à 1,800 tr/min. Comme le moteur à bas régime possède déjà un couple important à une vitesse relativement réduite, son usure diminue.

### Deux tracteurs en un

En fait, il s'agit de deux tracteurs en un seul. Une des caractéristiques d'EcoPower permet



*Un simple interrupteur permet d'économiser de 10 à 15 % de carburant.*

au conducteur de choisir entre le mode Eco économique et le mode Power normal. Valtra a vendu plus de 5,000 modèles EcoPower ces sept dernières années à travers le monde. Un modèle EcoPower utilisé en mode Eco permet d'économiser de 10 à 15 % de carburant. La vitesse moyenne du piston est 20 % plus basse que celle des moteurs normaux. Les chemises de cylindres humides et le radiateur intermédiaire permettent d'augmenter la durée de vie des moteurs Sisu Power.

### Albert de Kleine de Heteren en Hollande

utilise un Valtra T151 EcoPower depuis novembre 2007.

« Nous sommes très contents de notre tracteur. Nous l'utilisons beaucoup en été et en hiver et le conduisons en moyenne de 70 à 80 heures par semaine. Ainsi, la présence d'un interrupteur permettant d'économiser du carburant constitue un atout très important. Le mode EcoPower est presque toujours en service et il nous permet d'économiser de 10

*Gerrit van de Werff est un conducteur économique. Il conduit un tracteur Valtra N111 EcoPower qu'il utilise toujours en mode Eco.*

à 15 % de carburant. Nous utilisons le tracteur pour les travaux forestiers. Grâce à ses 163 chevaux, c'est un tracteur extrêmement puissant. Le tracteur a maintenant travaillé 3,900 heures. Nous transformons le bois en copeaux (notamment du bois de peuplier dur) et détruisons également les souches pour nos clients partout aux Pays-Bas. Pour ce dernier travail, nous désactivons le mode Eco ».

### Gerrit van de Werf de Creil en Hollande

utilise un Valtra N111 EcoPower depuis deux ans et demi.

« Je suis très satisfait de mon tracteur. Mon concessionnaire Offringa dit toujours que je suis le conducteur le plus économique de la région. J'utilise le Valtra N111 pour le transport des tulipes et des glaïeuls, pour le labour et pour beaucoup d'autres travaux. Le tracteur consomme en moyenne de 7 à 9 litres de carburant pour un régime de 1,300-1,400 tr/min. Avant d'acheter le Valtra N111 EcoPower, j'avais un Valtra EcoPower 6750. Il m'a donné entière satisfaction pendant cinq ans. Le plus gros avantage des tracteurs Valtra, c'est leur cabine spacieuse qui en termes de confort et de fonctionnement n'a jamais fait défaut ces dernières

années. La conduite économique est comme un jeu pour moi. Lorsqu'on lève le pied de la pédale d'accélérateur, freine au bon moment pour accélérer légèrement à nouveau, on peut économiser beaucoup de carburant et bien sûr de l'argent. Le tracteur dure également plus longtemps. »

**Bernd et Florian Hillen  
d'Essen en Allemagne**

ont conduit leur T140e sur leur exploitation laitière. Ils possèdent 100 vaches laitières, 120 génisses et deux grandes porcheries. Sur les conseils du concessionnaire **Helmut Backhaus**, le père et le fils ont décidé d'acheter un Valtra T140e. Avant l'achat, Florian a essayé le tracteur dans de nombreux travaux de la ferme. Il a remarqué que le tracteur peut fournir une performance élevée, il est équipé d'un moteur robuste, sa cabine spacieuse offre une excellente visibilité et le tracteur a une construction solide. Et Florian poursuit :

« Le Valtra T140 accomplit facilement ses tâches à bas régime, souvent pas à plus de 1,200 tr/min. Vous n'avez simplement pas besoin de faire tourner le moteur plus que ça. Nous montrons toujours à nos étudiants comment obtenir la même capacité et force de traction avec un régime bas. Nous avons semé le maïs et testé avec la combinaison d'un rouleau à l'avant. Tout c'est très bien passé, grâce en partie au sol sablonneux. Le tracteur a consommé 9,8 litres de carburant à 1,400 tr/min avec une prise de force à 540 tr/min. »

Florian poursuit en utilisant les maths pour recommander le tracteur EcoPower :



**Albert de Kleine utilise intensivement son tracteur. Il fait des économies de coûts importantes en enfonçant simplement l'interrupteur Eco.**

«Lorsqu'il est utilisé dans des conditions normales, le tracteur durera 10,000 heures.

« En utilisant un tracteur qui consomme inutilement beaucoup de carburant, on perd de l'argent. Si vous achetez par exemple un tracteur qui consomme quatre litres de plus que le tracteur Valtra, vous utilisez alors au cours d'une durée de fonctionnement moyenne, 40,000 litres de carburant supplémentaires. Avec un prix au litre de 1,13 euros, vous perdez 40,000 euros ce qui est dommage bien sûr. Je ne veux pas conduire un tracteur tout simplement pour le plaisir d'être dans un tracteur, je veux gagner de l'argent. C'est pourquoi, je conduis un Valtra ».

■ **Annelies Bakker**  
Photos: **Annelies Bakker**

**Nouveau siège passager  
sur les séries N et T**

Un nouveau siège passager est disponible sur les tracteurs des séries N et T. Équipé d'un dossier et d'une ceinture de sécurité, c'est un siège confortable et conforme aux normes administratives. La matière du siège, résistante et facile à entretenir est similaire à la banquette repliable précédente.

Le nouveau siège est fixé avec les mêmes fixations que la banquette repliable ce qui permet de monter un siège plus confortable sur un ancien tracteur. La nouvelle banquette moins encombrante que le nouveau siège peut être montée sur un nouveau tracteur.



**Le réservoir de carburant  
en acier de la série N**

Les caractéristiques forestières exceptionnelles de la série N sont désormais complétées par le réservoir à carburant en acier. La capacité du réservoir monté à l'usine est de 150 litres et celui-ci offre une bonne protection contre les branches, les souches et les pierres qui peuvent l'endommager. Le réservoir est sur le côté gauche du tracteur et il est équipé d'une boîte à outils. Il ne réduit pas la garde au sol du tracteur.

Le nouveau réservoir en acier est disponible sur les modèles Versu et Direct de la série N. Sur les modèles HiTech, le réservoir est protégé comme précédemment par le châssis central en acier. Le Direct équipé du réservoir en acier est le premier tracteur avec transmission à variation continue destiné à une utilisation forestière. De nombreuses caractéristiques sont disponibles avec notamment une prise de force proportionnelle pour la traction de remorques, une cabine forestière et un poste de conduite inversé TwinTrac.

Avantages du mode Eco	Mode Power offrant
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Régime nominal 1,800 tr/min</li> <li>• Économies en carburant jusqu'à 10 %</li> <li>• Niveau sonore réduit</li> <li>• Vitesse du piston réduite, durée de vie prolongée du moteur</li> <li>• Couple extrêmement élevé déjà avec régimes bas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ la même puissance avec en plus transport boost</li> <li>• Régime nominal 2,200 tr/min</li> <li>• Puissance supplémentaire Transport boost 11 cv (8 kW)</li> <li>• Vitesse maximale 50 km/h ou 40 km/h</li> <li>• EcoSpeed possible</li> <li>• Prise de force 1,000 tr/min</li> </ul>
<p><b>Le mode Eco est recommandé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la préparation du sol</li> <li>• Pour les travaux en général</li> <li>• Pour les travaux variés</li> <li>• Pour les travaux nécessitant une prise de force à 540 tr/min</li> </ul>	<p><b>Le mode Power est recommandé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour les travaux intensifs nécessitant l'utilisation de la prise de force</li> <li>• Pour les vitesses élevées</li> <li>• Pour les travaux nécessitant un débit hydraulique élevé</li> </ul>



## Production intensive de copeaux de bois avec le S352

L'allemand Jürgen Bongard a réalisé un peu moins de 1,000 heures de travaux contractuels avec le S352 et il considère que la puissance et la consommation de carburant réduite du moteur SCR constituent leurs meilleurs atouts. La consommation d'AdBlue est moins importante que prévue et son remplissage est facile.

# La technique SCR économise énormément de carburant

*Le Sauerland au nord-ouest de l'Allemagne, dans le sud de la région industrielle de la Ruhr, est réputé pour ses forêts, ses montagnes et ses vastes étendues. En hiver, les touristes viennent ici pour faire du ski alpin, du ski de fond, de la luge et en été pour de la randonnée dans les forêts. L'agriculture de la région tourne également fortement autour des forêts.*

« Avec le S352, j'ai produit des copeaux de bois pendant 850 heures et l'économie en carburant est considérable par rapport aux tracteurs précédents. Bien que mon nouveau tracteur soit beaucoup plus puissant que l'ancien, la consommation de carburant n'a jamais été aussi réduite », affirme Jürgen Bongard, entrepreneur.

Bongard met du bois en copeaux pour différents clients dans un large rayon de cent kilomètres autour de son village dans la région de Neuenrade-Blintorp. Le tracteur travaille plus de 2,000 heures par an, mais la neige abondante de l'hiver dernier a perturbé ses travaux contractuels réduisant ainsi le nombre d'heures travaillées. Les clients sont principalement des propriétaires forestiers de la région et le volume moyen d'un travail se situe entre 100 et 3,000 mètres cubes de copeaux.

« J'ai fait ce travail pendant 15 ans dont 10 années à temps complet. Je n'ai jamais fait de publicité pour mon entreprise si ce n'est par la qualité et l'efficacité de mon travail. »

À l'origine, il n'y avait pas beaucoup de concurrence dans le domaine de la production

de copeaux, mais maintenant, d'autres entrepreneurs ont trouvé le filon. Le fait d'être spécialisé dans la production de copeaux constitue un des atouts de Bongard. De nombreux concurrents s'occupent en plus de leur ferme ou font par exemple des travaux de déneigement. Bongard est capable d'offrir aux clients de la flexibilité sans que son programme de travail soit perturbé par la gestion d'un troupeau ou les chutes de neige.

« J'ai commencé la production de copeaux à temps partiel. Au début, la machine était petite et son alimentation était manuelle. Par la suite, j'ai eu différents tracteurs et un camion comme machines. À partir de 2000, j'ai travaillé à temps complet. Le Valtra S352 est le meilleur tracteur que je n'ai jamais eu pour ce travail », estime Bongard.

Le poids total du S352 + broyeur Jenz est de 26 tonnes. La capacité de cette combinaison est telle, que Bongard préfère dans la plupart des cas, laisser le transport à la charge du client ou demander les services d'un transporteur. La chaîne de transport doit être bien organisée lorsqu'on produit jusqu'à 100 mètres cubes à l'heure.

### Un moteur tenace

Le moteur du S352 donne particulièrement satisfaction. Il est bien sûr puissant, possède un couple important mais il est aussi extrêmement tenace et ne peine même pas sous de lourdes charges. La consommation de carburant s'élève à environ 400 litres pour une journée de dix heures de travail, ce que Bongard considère comme une excellente performance.



Jürgen Bongard a une longue expérience de producteur de copeaux de bois. Il a derrière lui 15 années de travaux contractuels pour un volume actuel de 2,000 heures par an.

« La consommation en AdBlue est étonnamment réduite et représente environ un pour cent de celle du carburant. J'étais surpris que la consommation du produit ne soit pas plus élevée lorsque le concessionnaire Hubertus Krenzel a contrôlé le tracteur. Tout était en normal, et la consommation d'AdBlue ne doit pas être plus importante dans ces conditions », explique Bongard.

Dans le hangar, Bongard possède côte à côte un réservoir de diesel et un réservoir de mille litres d'AdBlue. Le réservoir d'AdBlue est équipé d'une pompe électrique qui facilite le remplissage du réservoir du tracteur lorsqu'on fait le plein en carburant.

« Le plein simultané en AdBlue et en carburant est facile. Le réservoir de 1,000 litres dure longtemps et ne nécessite que quelques remplissages par an. Je commande de l'AdBlue au même endroit que le carburant. Les deux sont livrés ensemble sur un simple coup de fil le jour suivant : l'ancien réservoir d'AdBlue disparaît et il est remplacé par un nouveau. Cela ne peut pas être plus facile », constate Bongard.

■ Tommi Pitenius



**La consommation de carburant de la série S de Valtra et du tracteur correspondant d'AGCO a fait récemment l'objet de nombreuses études. Ces tests ont révélé que le rendement énergétique de la série S est le meilleur dans sa catégorie.**

Dans un test réalisé par l'université du Nebraska, un tracteur AGCO DT, tracteur équivalent à celui de la Série S, a été comparé à cinq tracteurs concurrents dans différentes catégories de puissance. Les tracteurs testés étaient des modèles équipés du powershift et de la transmission à variation continue.

La consommation en carburant de la série S a toujours été la plus basse quels que soient la classe de puissance et les concurrents. La consommation du Valtra a été de 3,8 à 17,2 % inférieure à celle du meilleur concurrent. Le classement des tracteurs à l'intérieur des catégories de puissance était également toujours le même : Valtra consommait le moins de carburant et la position des tracteurs concurrents était dans l'ensemble la même quelle que soit la classe de puissance.

Les tests ont mesuré la consommation de carburant en grammes par kilowatt heure produit à partir de la prise de force. La consommation d'AdBlue nécessaire au fonctionnement des moteurs SCR de la série S de Valtra n'a pas été prise en compte. La consommation en AdBlue représente de 0,1 à 4 % de la consommation de carburant et son prix est approximativement le même que celui du diesel. Ainsi, même si la consommation d'AdBlue avait été ajoutée à celle du diesel, le résultat global n'aurait pas changé.

### Des économies substantielles grâce à la technologie SCR

La série S de Valtra a été le premier tracteur au monde équipé de la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction). Celle-ci réduit considérablement les émissions de gaz d'échappement et elle est utilisée depuis de nombreuses années sur les camions. Le système SCR pulvérise une solution à base d'urée dans les gaz d'échappement qui sont

## La série S, le tracteur le plus économe en carburant de sa catégorie

### La série S consomme près de 17 % de diesel de moins que les autres tracteurs

ensuite dirigés vers le pot catalytique. L'oxyde d'azote se transforme dans le pot catalytique en un mélange inoffensif d'eau et d'azote.

Une économie en carburant d'environ 10 % signifie d'importantes économies financières. En fonction du nombre d'heures d'utilisation et du type de travail effectué, les coûts annuels en carburant de la série S sont plusieurs milliers d'euros moins importants que ceux des marques de tracteurs concurrentes.

### Des tests allemands enregistrent une consommation en carburant inférieure de 16,6 %

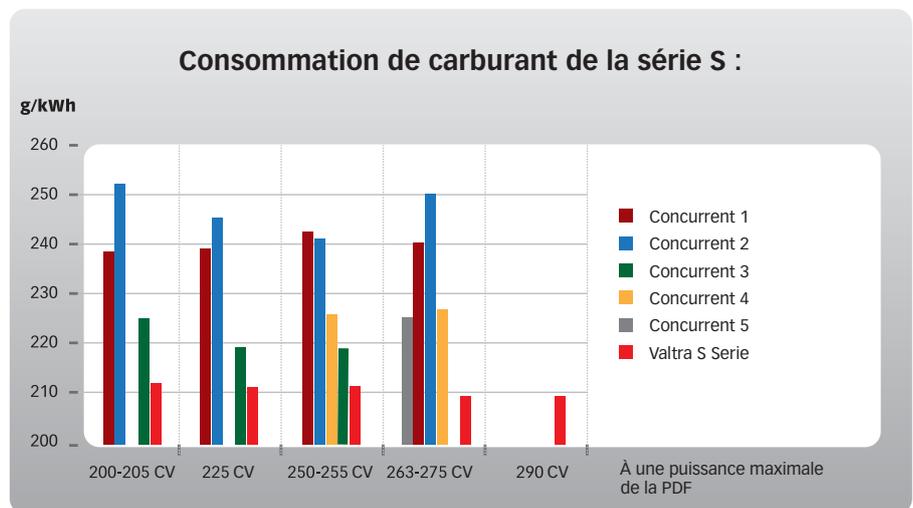
Le DLG (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft), institut de recherches allemand reconnu dans le domaine des techniques agricoles a testé un tracteur de la série 8600 Massey Ferguson cor-

respondant à la série S de Valtra. Une consommation de carburant réduite record a été mesurée sur le tracteur. En fonction du travail, la consommation était de 10 à 20 % inférieure à celle des autres marques de tracteurs testés. La consommation moyenne était inférieure de 16,6 %.

Dans le cadre de ces tests, les tracteurs ont effectué une large gamme de travaux agricoles à la fois à pleine puissance et à 60 % de puissance. La consommation de carburant a été mesurée en litres par hectare et en grammes par kilowatt heure.

D'un point de vue général, le tracteur a fait l'objet d'éloges avec sa cabine spacieuse et la puissance de son relevage avant.

■ Tommi Pitenius



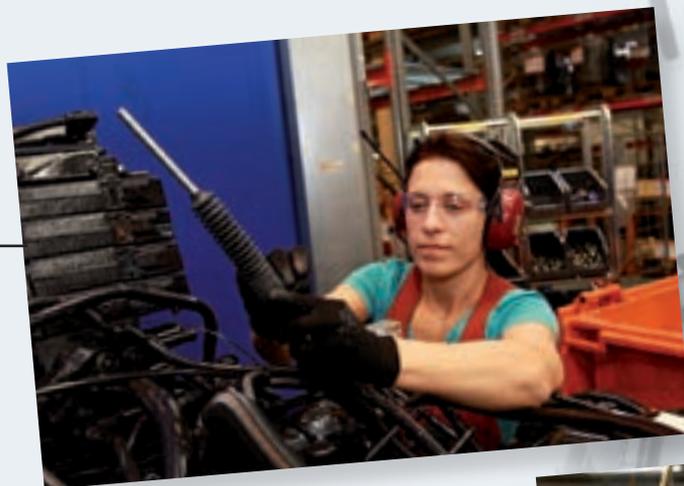
# Des tracteurs personnalisés construits par des hommes et des femmes en

## Les constructeurs de vos tracteurs se présentent

**Katja Laitinen** travaille sur la chaîne de tracteur dans l'usine de Suolahti. Elle prend en charge le tracteur lorsqu'il sort de la salle de peinture au milieu de la chaîne d'assemblage. En moins de vingt minutes, Katja effectue de nombreuses opérations sur le tracteur. Elle retire les protections utilisées dans la salle de peinture, graisse tous les tétons et pose le cylindre du frein à main. Les manchons de fixation et le tapis insonorisant sont posés sous la cabine.

Le bout de la chaîne d'assemblage où travaille Katja a été entièrement modernisé cet été. Les pièces nécessaires au tracteur en cours de production arrivent de l'entrepôt et sont rassemblées sur un chariot automatique exactement selon la commande du client. Pour Katja, il n'est plus nécessaire de chercher elle-même les pièces. Ces dernières arrivent prêtes devant elle, ce qui diminue les risques d'erreur et améliore l'efficacité du travail.

Katja habite à une vingtaine de kilomètres de l'usine. Pendant ses loisirs, elle cueille en automne des baies sauvages dans la forêt.



**Ville Suihkonen** travaille sur le développement des freins, des essieux avant et des directions. Son travail nécessite beaucoup de négociations avec les sous-traitants et de projets d'études afin de définir les exigences des systèmes et des composants. En dehors du travail, Ville va souvent à la ferme familiale située à 80 kilomètres de Suolahti. Son cousin exploite une ferme de 120 vaches équipée de deux robots de traite. Ville prend de temps en temps un tracteur du centre de développement Produit pour le tester. Les tracteurs Valtra T170, M150, 6800, 2105 et 705 travaillent sur la ferme. À côté de son activité agricole, Ville joue au volley-ball en seconde division.

**Martti Peura** usine les carters de l'inverseur sous charge, de la prise de force et les carters des réducteurs arrière. Le travail se fait en 3x8, le matin, le soir et la nuit. Les pièces en forme de carter sont fixées dans les dispositifs de serrage de l'usinage et sont introduites au fond du centre d'usinage à commande numérique FMS. Celui-ci usine la pièce en fonte dans quatre centres d'usinage automatiques différents et la pièce est lavée si c'est nécessaire. Martti travaille à l'usine de transmissions depuis déjà 36 ans. Martti occupe ses loisirs par la chasse et l'élevage de chiens pisteurs. Il arbitre notamment les épreuves de chiens de piste.



## Finlande



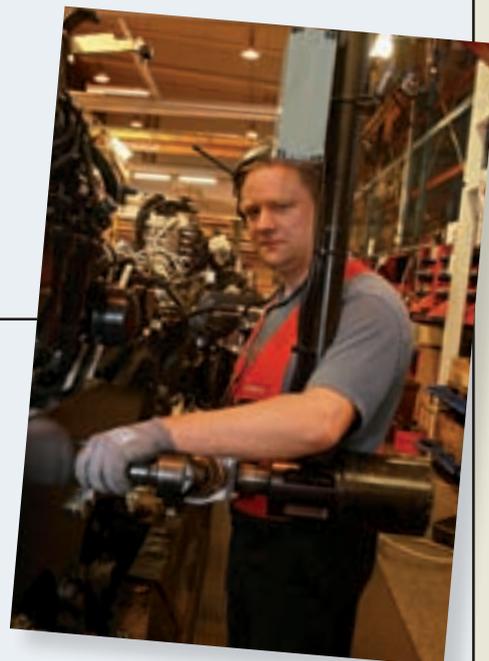
**Jussi Puttonen** conditionne les envois de pièces détachées pour l'étranger. À l'entrepôt, ses collègues rassemblent les pièces commandées et les amènent à Jussi et aux autres conditionneurs. Tous les jours, les pièces partent aux quatre coins du monde.

À côté de son travail, Jussi travaille sur son exploitation céréalière de 32 hectares à proximité de Suolahti. Les champs sont cultivés en herbe et en céréales. Jussi vend l'herbe sur pied aux propriétaires de bêtes des environs. Pendant ses congés et le weekend, Jussi laboure, sème, bat et sèche les céréales. Le Valmet 565 à quatre roues motrices travaille quelques centaines d'heures par an. L'exploitation possède 37 hectares de forêt. Dans le service des pièces détachées, son expérience d'agriculteur lui permet de comprendre les besoins des clients : quelque part dans le monde, un client attend en urgence une livraison rapide.

Jussi vit avec son épouse **Elina** et sa fille **Iida** de deux ans.

**Kim Kytöpuuro** monte les équipements spécifiques commandés par les clients au début de la chaîne d'assemblage. L'essentiel de son travail est le montage des composants pneumatiques. Un assemblage partiel est réalisé à côté de la chaîne mais le montage proprement dit est effectué en plusieurs phases sur la chaîne. En effet, les freins à air comprimé et la suspension pneumatique de l'essieu avant de la série T notamment, doivent être montés à plusieurs endroits de la ligne. Il installe également les prises de force avant.

Kim vit à la campagne à dix kilomètres de l'usine. Il est le papa de trois garçons de 4, 5 et 8 ans. Son épouse travaille également chez Valtra, dans le service des pièces détachées. Depuis son plus jeune âge, il s'intéresse aux vieilles voitures américaines. Il conduit actuellement une Chevrolet Impala restaurée de 1960, et travaille en ce moment sur une Impala de 1975. D'autres projets de rénovation sont en attente.



### Johanna a remporté les championnats d'Europe

Johanna Herlevi, pilote de l'équipe Valtra Shell Pulling Team, a gagné en septembre les championnats d'Europe de tractor pulling dans la catégorie Pro Stock, à Hörby en Suède.

L'équipe a été couronnée de succès puisque son frère **Matti** est arrivé en troisième position. La médaille d'argent a été attribuée à l'équipe hollandaise Next Sensation également avec un Valtra.

En coupe Euro, l'équipe hollandaise Valtra Next Sensation a remporté la victoire et également les championnats de Hollande. La dernière épreuve de l'année en coupe Euro a été annulée en raison de fortes précipitations.



### Un nouveau site internet d'échanges est ouvert pour les fans de Valtra

Valtra a ouvert un nouveau site internet destiné à tous les propriétaires Valtra et à leurs fans. Le service est destiné à mettre en contact tous les fans Valtra du monde entier. « My Valtra » est un site d'échanges permettant de partager des histoires, des photos et des vidéos de tous les pays où les gens travaillent avec leur Valtra.

Dans ce site participatif, vous pouvez parler de vous, de votre travail, de vos machines, des situations dans lesquelles vous avez utilisé un Valtra et partager votre expérience avec d'autres utilisateurs.

Une carte mondiale constitue l'interface du service. Tous les fans Valtra enregistrés avant la fin de l'année pourront participer à un concours. Créez dès à présent votre compte ; racontez-nous votre histoire et venez participer à la construction d'un monde commun à Valtra.

[www.myvaltra.com](http://www.myvaltra.com)



*« j'étais là le premier ! »  
Les rennes peuvent parfois traverser la route qui va au village de Lokka. Les conducteurs sont prévenus !*

**Raimo Mattila, éleveur de rennes et propriétaire de gîtes touristiques à Sodankylä, a choisi comme partenaire de travail un Valtra N92 HiTech. Raimo est un exemple de chef d'entreprise diversifiée à la campagne, ce qui nécessite un tracteur s'adaptant à des tâches variées. En plus des travaux d'élevage de rennes, Mattila a besoin de son tracteur pour les travaux forestiers et agricoles, pour les travaux contractuels et même pour son activité touristique.**

Sur le versant de la colline, un vaste panorama d'un bleu opale éclatant s'étend au dessus du lac. Sans les sommets des collines se dessinant vaguement à l'horizon, il serait impossible de dire où la terre se termine et où le ciel commence.

Le Valtra N92 HiTech de 2009 « ronronne » au bord du lac. Près de l'eau, un homme costaud aux manches retroussées, met un petit bateau de pêche à l'eau. Sans cette machine de 101 chevaux, la journée de travail de Raimo Mattila serait différente dans son village de Lokka.

Il propose des balades accompagnées en bateaux pour les touristes et les pêcheurs, et avec le tracteur la mise à l'eau du bateau se passe bien, explique l'homme en suivant la mise à flots de l'embarcation.

## Raimo Mattila élève des rennes, loue des chalets

# Toutes les ressources d'

### Un chef d'entreprise dans les vastes étendues de la Laponie

Lokka est une destination appréciée parmi les randonneurs de toute l'Europe car le village est situé à côté du célèbre parc national Urho Kekkonen. Du printemps à l'automne, de nombreux touristes viennent apprécier la tranquillité des régions inhabitées de Lokka.

« Les touristes viennent surtout d'Europe occidentale et de Grande-Bretagne », précise Mattila.

En ce moment, la famille Mattila loue ses propres chalets et place en location de nombreux gîtes pour les randonneurs, les pêcheurs, les chasseurs, les ramasseurs de champignons et de baies sauvages qui viennent dans la nature de la Laponie. Des services de restauration, de transport et d'accompagnement sont proposés selon les besoins en plus de l'hébergement. Mattila propose par exemple aux pêcheurs de saumons l'assistance de guides et des balades en bateau sur la rivière Luiro qui traverse le village.

Le tracteur est beaucoup utilisé pendant la saison touristique. Le bois de chauffage pour le sauna doit être acheminé jusqu'aux chalets

loués et le bateau doit être transporté d'un lac à l'autre si le touriste veut suivre les itinéraires de randonnées du parc national ou pêcher le saumon durant les nuits claires de l'été du Nord.

Malgré son activité professionnelle diversifiée, Mattila reste cependant un éleveur de rennes et sa ferme vit au rythme des saisons.

### Les quatre roues motrices et l'accouplement hydraulique en usage intensif

Les travaux effectués par le tracteur de Mattila sont aussi nombreux que variés. En hiver, lorsque les rennes sont dans les pâtures d'hiver dans les étendues inhabitées à la frontière entre la Finlande et la Russie, Mattila fait des travaux forestiers et des travaux contractuels d'entretien.

« Nous avons convenu avec les exploitations forestières et quelques propriétaires de chalets que je me charge du déneigement des routes en hiver », explique Mattila.

Le déneigement sous nos latitudes n'est pas une petite affaire, car les routes sont étroites, les neiges abondantes et les dénivelés importants.

**Les distances en Laponie sont très grandes et les dénivelés le sont tout autant. Les 4 RM sont donc obligatoires.**





*Les heures de travail sont dictées par le rythme des rennes. Le marquage des oreilles des rennes se fait en été et cela prend 2 longues semaines.*

et guide les touristes dans les vastes étendues de la Laponie

# un tracteur au coeur de la Laponie



*Les Valtra peuvent être utilisés pour nombres de tâches. Dans la forêt de Laponie, Raimo Mattila est dépendant de son N92 pour son activité de tourisme. Il l'utilise pour décharger les bateaux par exemple.*



*L'automne est une période dense pour l'élevage des rennes. Les réparations des enclos commencent en octobre. les piquets de bois sont transportés facilement avec le Valtra à travers la forêt.*

« Dans les montées raides, les quatre roues motrices sont nécessaires. C'est une bonne chose qu'on puisse les engager également lorsque le tracteur est en mouvement », affirme-t-il.

Au printemps, c'est la saison des travaux des champs et de la préparation du bois de chauffage, tandis qu'en été, c'est celle des foin pour le fourrage d'hiver des rennes. Au début de l'automne commencent les travaux de réparations des clôtures pour les rennes. La série N de Valtra est maniable. Elle constitue un outil pratique car la conduite se fait sans efforts sur les terrains où pousse une végétation clairsemée de pins bas. Les pieux sont facilement transportés sur les barres du chargeur frontal à l'endroit où il faut réparer. Par contre, le grillage de la barrière est plus rapide à tirer avec le quad.

« Je ne pourrais pas me passer du chargeur avant. Celui-ci est indispensable notamment pour soulever et transporter les balles rondes et les sacs, et pour les travaux de déneigement. L'accouplement hydraulique facilite les travaux avec le chargeur avant et la conduite dans la forêt. Il permet un démarrage en douceur même

s'il pénalise légèrement la puissance de la machine », constate Mattila en enfonçant un nouveau pieu dans le sol.

## L'entretien marche si la machine casse

Le tracteur de l'éleveur de rennes doit s'adapter aux différentes circonstances et situations de travail. Au cours de l'hiver 2009-2010, la Finlande a subi une saison exceptionnellement froide et enneigée. Le thermomètre est descendu parfois jusqu'à - 40 degrés à Lokka. La neige dépassait le mètre d'épaisseur encore au mois de mars.

L'hiver rigoureux a démontré qu'on ne peut s'en sortir sans équipements supplémentaires.

« Le préchauffage du carburant aurait dû être monté sur mon tracteur dès le moment de l'achat », confie Mattila.

L'hiver dernier, le gel a touché sévèrement aussi le sud de la Finlande de façon exceptionnelle.

« Maintenant, le réseau S.A.V. est sans doute plus à même de comprendre les problèmes que l'on doit affronter chaque hiver sous nos

latitudes », fait-il remarquer malicieusement.

Avant le modèle Valtra N92 HiTech, Mattila possédait deux Valtra qui ont fait leurs preuves dans des conditions nordiques.

« Ici, comme pour n'importe quelle machine, la caractéristique essentielle est la fiabilité car les distances sont importantes. Le mécanicien le plus proche n'est cependant pas très loin pour moi, le premier est à cent kilomètres d'ici », poursuit Mattila en indiquant de la main la direction de la route vers le centre de Sodankylä.

Malgré sa fiabilité, le Valtra de Mattila a quand même subi quelques pannes.

« Dans ces occasions-là, Valtra a effectivement démontré l'efficacité de son service après-vente qui est venu chercher le tracteur dans les deux heures qui ont suivi l'appel au concessionnaire », nous dit Mattila en souriant, l'esprit tranquille.

Dans un village perdu dans les vastes étendues du Nord, on peut considérer ce délai de d'intervention comme tout à fait raisonnable.

■ Riina Mäentausta  
Photos: Tuula Lampela

# Entreprise Point

## Les Valtra au pied du Mont Ventoux

C'est par une journée ensoleillée et des températures dépassant largement les 30° que nous sommes partis à la rencontre de **Christian Point**, entrepreneur dans le Vaucluse.

L'entreprise **Sarl Point** a été créée dans les années 60 par le père de Christian Point qui est aujourd'hui à la tête de l'entreprise. Le siège est à Camaret dans le Vaucluse mais elle opère sur un rayon de 50 kilomètres entre les communes de Bédarrides (84), Bollène (84) et Bagnols sur Cèze (30). Les quelques 150 clients de la société cultivent des céréales mais également de la vigne. D'ailleurs, l'activité est équitablement répartie entre clients céréaliers et viticulteurs. L'avantage est que ces 2 activités se complètent parfaitement pour les périodes de travaux.

La région, dans laquelle l'entreprise Point travaille, possède un parcellaire très morcelé avec une moyenne de 20 Ha pour les clients céréaliers de la société Point. Pour les clients viticulteurs, la moyenne est plutôt de 30 Ha. Les sols sont très secs, surtout en juillet/août avec une composition de terre argileuse.

Les entrepreneurs, surtout dans les régions avec de petites surfaces par exploitations, sont fortement sollicités et ils doivent avoir un parc « machines » à la hauteur des attentes. Le parc matériel de la Sarl Point ne déroge pas à la règle avec bien-sûr, des Valtra :

- 4 tracteurs Valtra T191 Advance, 8550, T170 et T182 Direct.
- 3 machines à vendanger de marque NH
- 4 tracteurs vigneron de différentes marques
- 2 M.B. de marque Claas

En période de pointe la société emploie jusqu'à 5 chauffeurs. Les principaux travaux réalisés sont :

- préparation des sols avec labour, herse et combiné de semis
- traitements
- engrais
- battage
- taille de la vigne & vendanges



**De gauche à droite: Marc Gros (salarié), Christian Point (directeur) et Jean-Pierre Brassard (Ets Benoît Distribution).**

Christian Point a découvert Valtra il y a 12 ans avec un premier essai d'un 8550 qui s'est avéré concluant. A l'époque, la marque n'était pas encore très connue dans la région mais les qualités du Valtra ont séduit l'équipe. Après le 8550, qui est encore en service, 2 autres Valtra ont rejoint le parc de la société.

La fiabilité des tracteurs Valtra est toujours appréciée aujourd'hui car le dernier arrivé en octobre 2008 totalise déjà 2728 heures.

Selon Christian Point, les Valtra possèdent de nombreux atouts – « Ils ont une conduite facile ; ils ne sont pas compliqués. Quand on a plusieurs chauffeurs, c'est mieux. Il faut passer d'un tracteur à l'autre sans perdre de temps à se souvenir comment telle ou telle fonction doit se régler ! ».

Comme les clients et leurs parcelles sont distants de plusieurs kilomètres, la route et le transport des outils sont fréquents. Là encore, les tracteurs finlandais sont appréciés – « Les Valtra, au confort, c'est tout bon ! J'aime bien l'inverseur qui est efficace et souple. C'est une bonne affaire ».

Le fait de pouvoir choisir son tracteur « à la carte » a été aussi déterminant pour

Christian dans son dernier achat. Ainsi, il a préféré le choisir en noir – « spécialement pour ne pas avoir le même tracteur que les autres ! ».

Pour un entrepreneur, la notion de service n'est pas un vain mot et la société POINT a trouvé en la concession Benoît Matériels Agricoles un partenaire proche et fiable. « Je suis très satisfait des Ets Benoît. Le vendeur – M. Brassard – est présent et à notre écoute. Il fait bien son travail et d'ailleurs, on commence à voir des valtra partout dans le secteur ! ».

Pour l'avenir, Christian Point est optimiste. S'il devait changer de tracteur pour en commander un nouveau, il prendrait un tracteur plus gros en termes de gabarit avec un moteur plus puissant afin de réaliser plus de travaux en une même période.

■ Sylvain Mislange

### Sarl Point

M. Christian Point  
84850 Camaret  
06 81 10 75 09

# Focus sur l'AOC Côtes du Rhône (source Wikipedia)

Le Côtes-du-rhône est une AOC située sur les rives droite et gauche du Rhône. Il fait partie de l'ensemble géographique et économique formé par le vignoble de la vallée du Rhône. La zone s'étend de Vienne dans l'Isère jusqu'à Avignon dans le Vaucluse. Le vignoble se répartit en deux régions :

- Les côtes-du-rhône septentrionales (de Vienne à Valence)
- Les côtes-du-rhône méridionales (de Montélimar et Bourg-Saint-Andéol à Avignon)

La surface de production est de 73,000 hectares. La production annuelle est en moyenne de 3,5 millions hectolitres (465 millions de bouteilles) et provient de 7,000 exploitations, dont la superficie moyenne est de 10 ha. Seules 2,000 de ces exploitations sont des caves particulières ; les autres sont regroupées en coopératives. Dans l'AOC, on retrouve des productions de rosé, blanc mais la plus connue reste le rouge qui est composée de grenache noir, syrah noire, mourvèdre noir.



*Pour préparer le sol, une charrue « quart de tour » est utilisée pour une profondeur de labour entre 60 et 80 cm. Ici un T182 Direct en plein labour à 65 cm de profondeur.*

## Focus sur l'arrachage de la vigne et la préparation de la parcelle

Comme les parcelles épousent la vallée du Rhône, les dénivellés peuvent être importants, rendant l'exploitation de la vigne ardue. Ainsi, il faut disposer d'un matériel spécialisé tant pour la récolte du raisin que pour la préparation de la parcelle à l'implantation d'une nouvelle vigne. En moyenne, la vigne est arrachée tous les 40 ans.

L'arrachage de la vigne est mécanisé et se déroule en 2 principales étapes :

- passage d'un tracteur équipé d'une charrue défonceuse pour arracher le cep de vigne
- passage d'un tracteur équipé d'une fourche sur le relevage avant pour rassembler les ceps de vigne sur un tas pour le faire brûler

Ces deux étapes nécessitent du matériel fiable mais aussi des conducteurs expérimentés, surtout quand la pente se fait forte.

### Infos sur la société Benoit Distribution

La société Benoit Distribution a été créée en 2006. Elle emploie 19 salariés sur 2 bases à



*Le T170 de la société POINT en plein travail. Il est équipé d'une fourche sur le relevage avant.*

Saint Laurent des Arbres et à Caissargues. La concession couvre une partie de la vallée du Rhône – Orange à Avignon Sud-, le nord des Bouches du Rhône et le sud du Gard. Le chif-

fre d'affaire réalisé en 2009 est de 5,4 millions d'euros.

■ Sylvain Mislanghe

# Les Valtra ont la banane dans les îles !

Les départements de la Martinique (environ 400 000 habitants) et de la Guadeloupe (environ 400 500 habitants) sont situés dans la mer des Caraïbes dans l'archipel des Antilles. Entre le tropique du cancer et l'équateur, le climat tropical de ces îles est favorable aux cultures de fruits et de la canne à sucre.

Chaque année, la Martinique et la Guadeloupe exportent vers l'union Européenne plus de 300 000 tonnes de bananes. Cette production agricole est aujourd'hui reconnue mondialement car elle a su se moderniser et innover pour faire face à la concurrence.



**Les tracteurs Valtra travaillent sous toutes les latitudes ; du froid à proximité du pôle Nord jusqu'aux chaleurs sous les tropiques. Nous partons justement à la découverte de la société FIBandCo implantée en Martinique.**

Implantée à la Martinique, FIBandCo donne une seconde vie aux Pseudo-troncs de bananiers. Cette société innovante utilise une technologie unique au monde : elle valorise une ressource naturelle riche en fibres grâce à un procédé écologique. Au cœur des plantations, elle transforme les cœurs de troncs de bananiers en un matériau noble et haut de gamme : le Green Blade. Le revêtement Green Blade est 100 % fibres naturelles, issu de l'agriculture raisonnée.

## Les Valtra au cœur d'une exploitation bananière de Martinique

L'unité de transformation des cœurs de troncs de bananiers est située dans la commune de Ducos au cœur de l'Exploitation Agricole Rivière la Manche, qui produit de la banane et de la canne à sucre. Le bananier est une herbe qui est coupée après la récolte du régime de bananes. Auparavant, cette ressource naturelle n'était pas exploitée. FIBandCo permet désormais une valorisation respectueuse de l'environnement car le procédé de transformation n'utilise aucun produit chimique et il permet de produire de l'eau d'irrigation, extraite des troncs de bananiers.

L'unité de transformation de Ducos a été conçue pour être respectueuse de l'environnement en y intégrant des panneaux solaires, des chauffe-eaux solaires, mais aussi un système de récupération des eaux de pluies.

Pour son activité, FIBandCo utilise des tracteurs Valtra pour le transport des pseudo-troncs des champs jusqu'à l'usine. Les tracteurs sont utilisés tous les jours, de 7 h à 15 h, chaque équipe de récolte étant composée de 2 tracteurs qui font des rotations pour le chargement et déchargement des troncs.

Les conditions de travail pour les Valtra sont difficiles avec des chemins de terre et des dénivelés importants. En saison de pluie, les chemins peuvent être dangereux pour de lourds transports. Malgré cela, les Valtra sont suffisamment robustes pour y faire face. Les modèles utilisés sont des Série A (en version arceau et cabine), Série N et Série T. Ils sont dotés d'un système d'attelage automatique qui permet aux chauffeurs de préparer seuls et rapidement leurs équipements. Chaque remorque permet de transporter une centaine de troncs pour un poids d'environ 6 tonnes.

## Selon Nicolas Cheminon, FIBandCo a fait confiance à Valtra car

« Ils ont la réputation d'être solides, robustes et fiables. Leur système d'attelage est pratique. De plus, l'exploitation agricole où nous sommes implantés disposait déjà de tracteurs Valtra et nous pouvons ainsi rationaliser notre maintenance et l'achat de pièces ».

**Nicolas Cheminon, de FIBandCo, au volant du A82.**



FIBandCo travaille avec la concession S.D.V.I. Martinique qui assure la commercialisation des tracteurs Valtra et le service après-vente. Le responsable commercial S.D.V.I. Cédric DEBOUDT, confirme que les Valtra sont parfaits pour travailler en Martinique :

« Nous vendons 16 Valtra chaque année en Martinique et nos clients, comme la société FIBandCo sont très satisfaits de la qualité des tracteurs. Ils sont réputés pour être fiables. En plus, les clients peuvent choisir parmi bon nombre d'équipements et d'options ».

D'ailleurs, le système de commande des tracteurs « à la carte » a permis à la société FIBandCo de choisir les couleurs des tracteurs. Ainsi, ce sont des rouges et verts qui sillonnent les chemins de Martinique. Pour les prochains VALTRA, les couleurs ne devraient pas changer mais Nicolas Cheminon nous confirme que « 2 nouveaux Valtra devraient rejoindre la flotte de tracteurs en 2011 ».

■ Cédric Deboudt

## Focus sur la concession S.D.V.I

La société S.D.V.I. est présente en Martinique, Guadeloupe et Guyane. Elle assure la commercialisation d'engins agricoles, d'engins de T.P. et de poids lourds. Elle appartient au groupe LORET depuis sa création en 1998. Elle emploie 60 personnes dont 15 au service après-vente.

Elle vend en moyenne 40 Valtra chaque année et a réalisé 20 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2009.



**Cédric Deboudt  
– Responsable Commercial S.D.V.I.**



**L'association tracteur+véhicule d'incendie est invincible dans les endroits où le fourgon des pompiers ne passe pas.**

## Un extincteur géant pour les terrains difficiles

**En Norvège, les membres de l'association des fermiers et des petits propriétaires de la commune de Finnøy sont prêts à lutter contre les incendies. Dans certains endroits difficiles d'accès pour le camion des pompiers, le tracteur agricole constitue la solution ultime.**

« Nous choisissons des équipements qui résistent aux conditions les plus difficiles », affirme Stig Forbregd, chef du corps des pompiers de Finnøy, au nord de Stavanger.

Il présente avec enthousiasme l'innovation. À l'arrière du tracteur Valtra N101 HiTech Municipalité- est fixé ce qui ressemble au premier coup d'oeil à un épandeur de lisier. La machine est cependant jaune, de la couleur des sapeurs-pompiers locaux.

« Ces engins sont équipés exactement de la même façon qu'un camion de pompiers à la seule différence qu'il n'y a pas de moteur »,

**Le chef du corps des pompiers Stig Forbregd (à gauche) et son adjoint Jakob Bjørklund utilisent des équipements d'extinction très efficaces qui permettent de lutter contre les incendies sur différents endroits.**



nous explique Forbregd en présentant la capacité d'extinction des incendies par le canon à eau monté au sommet du véhicule.

### Très économique

Depuis des années, de nombreux incendies ont été circonscrits grâce à un fermier et à l'utilisation astucieuse d'un épandeur à lisier. Cette initiative a inspiré le chef du corps des pompiers de Finnøy et le personnel de l'entreprise Moi AS, pour transformer la citerne à remplissage à vide de 4 m<sup>3</sup> du constructeur en véhicule d'incendie.

En Norvège, un nouveau fourgon d'incendie coûte de 300,000 à 500,000 euros, mais au même prix la commune peut acquérir de 4 à 6 citernes d'incendie.

« Nous avons également fait des économies en frais d'entretien car le camion de pompiers doit être démarré une fois par semaine afin de le maintenir en état de marche », explique Forbregd.

### Le fermier fournit le tracteur

Les 2 900 habitants de la commune de Finnøy sont répartis sur quinze îles, de tailles hétérogènes. Un tunnel relie deux des îles et des ferrys assurent la liaison entre les autres. Dans ces conditions, les incendies peuvent facilement prendre l'ampleur de catastrophes avant que le camion de pompiers n'arrive à temps.

Grâce aux véhicules citernes répartis sur les îles de Finnøy, les fermiers peuvent rapidement commencer la lutte contre les incendies. La collaboration entre les fermiers locaux est précisément ce qui permet la réussite du projet : ils apportent leur tracteur et leur main-d'oeuvre et ils ont déjà utilisé l'épandeur à lisier de Moi AS.

Un bon tracteur peut aller à des endroits où le camion des pompiers ne peut accéder.

« L'association tracteur+véhicule d'incendie est une solution idéale sur les terrains difficiles :

le tracteur tire le véhicule d'incendie même à travers les marais », constate Forbregd.

Ces véhicules peuvent avoir un rôle décisif dans la phase de déclenchement des incendies de forêts toujours plus fréquents.

Le Valtra N101 relève le défi et n'a aucun problème pour tirer les véhicules d'incendie. Le Valtra est également utilisé pour d'autres travaux sur la commune et son gabarit lui permet de descendre en toute sécurité des pentes raides lorsqu'il est chargé.

« Avec plus de 74 chevaux, un tracteur peut tirer un véhicule d'incendie rempli de 4,000 litres d'eau. La charge peut ainsi atteindre près de sept tonnes. Un tracteur de 90 chevaux ne rencontrera aucune difficulté pour tirer et faire fonctionner le véhicule d'incendie », précise Forbregd.

Une des raisons qui a motivé le choix de la commune de Finnøy pour un Valtra est sa facilité d'utilisation.

« Une autre raison importante résulte de son excellent niveau de rentabilité », estime le chef du corps des pompiers en faisant référence au contrat de garantie et d'entretien de cinq ans offert par Valtra.

« Nous avons en ce moment deux tracteurs Valtra. Quand nous les aurons utilisés cinq ans, nous les remplacerons par des neufs », confirme Forbregd.

■ Kalle Seip

Une partie de la famille Kress devant ses 2 Valtra.



## Une exploitation laitière de moyenne montagne dans les Vosges

Le Gaec de la Poche du Lénan nous a reçu durant l'été pour nous présenter son exploitation et revenir sur les utilisations de leurs tracteurs Valtra. **Robert Kress** et son fils **Alain** travaillent sur l'exploitation laitière située sur la commune de Labaroche sur le versant alsacien du massif des Vosges. Exploitation typique de cette zone, le Gaec produit un quota laitier de 285,000 litres/an dont 33,000 litres en vente directe.

La surface de l'exploitation est de 89 Ha sur la commune de Labaroche ainsi que 40 Ha plus bas vers la ville de Sélestat. Principalement dédiés au foin et aux pâturages, les

89 Ha comportent également 10 Ha de forêt exploités en bois de chauffage.

Robert Kress et son fils Alain ont fait l'acquisition d'un Valtra N92 il y a un an alors même qu'un premier N101 est en service sur l'exploitation depuis 3 ans. Les principaux travaux réalisés par les tracteurs sont la fauche, le fanage, l'andainage, le pressage, le transport du plateau à foin et également le passage de la tonne à lisier. Ainsi, le N101 totalisé déjà 2,681 heures et le N92 1,100 heures.

Alain Kress, revient pour nous sur ses impressions quant à l'utilisation des Valtra :

« Le Valtra, c'est un bon produit ! Mon

N101 consomme moins que mon ancien JD. D'ailleurs, après le N101, nous avons acheté sans hésiter un N92. Le N92 est stable et maniable au chargeur et en plus, il ne baisse pas de régime quand on sollicite le circuit hydraulique au chargeur. »

Les rudes conditions de la moyenne montagne testent chaque jour la fiabilité des tracteurs. Les températures sont négatives l'hiver et, comme le souligne Alain Kress, les Valtra sont à l'aise :

« Je suis très satisfait. Ils sont robustes et costauds. Cet hiver, il a fait -20° et au premier coup de clef ; les Valtra avec leurs moteurs Sisu ont démarré ».

Ces bonnes performances ont donné des idées à la famille Kress et ils envisagent d'utiliser un Valtra pour faire du déneigement. Cette activité pourrait contribuer à élargir les revenus du Gaec qui peut déjà compter sur une solide expérience de vente de lait à la ferme mais également de vente de bois de chauffage.

L'achat du N92 en 2009 a été une fois de plus l'opportunité pour la famille KRESS de constater que chez Valtra, on commande son tracteur « à la carte » :

« Les 2 couleurs différentes pour nos Valtra me conviennent, en particulier le Rouge du N101. Mon seul regret est de ne pas avoir commandé le N92 avec le joystick sur l'accoureur ; ce qui aurait été encore mieux au chargeur » confirme Alain Kress.



L'exploitation est située sur le versant alsacien des Vosges.

■ Sylvain Mislange

# Old-timer



▲ La série "Alcool" de Valmet do Brasil se composait de trois modèles : le Valmet 88 quatre cylindres et les Valmet 118 et 118-4 six cylindres.

◀ Le tracteur Valmet 702 pendant les essais de Vakola en 1980. La consommation de bois sec a été évaluée à 1,4 kg par kWh.

## Valtra, pionnier dans la recherche de carburants alternatifs

En juin dernier, le tracteur Valtra fonctionnant au biogaz a suscité un grand intérêt en France et en Europe. Valtra a réalisé pendant des dizaines d'années de nombreux essais et recherches sur les carburants alternatifs à la fois en Europe et au Brésil.

En collaboration avec Vakola (Institut Public de Recherches Techniques Agricoles et Forestières), le tracteur Valmet 702 au gaz issu de la fermentation du bois a été construit en 1980. La technique du gaz issu de la fermentation du bois a été validée techniquement et elle a été immédiatement appliquée au Brésil au début de 1980, alors que le pays cherchait différentes orientations pour ses énergies renouvelables. Le carburant issu de l'alcool a cependant pris le pas, et le Brésil est maintenant le leader mondial pour la fourniture de carburant issu de l'éthanol.

Entre 1983 et 1986, Valmet do Brasil a construit 1,700 tracteurs fonctionnant à l'alcool, essentiellement pour les fermes de cannes à sucre du pays qui possédaient leur propre carburant. Le moteur fonctionnait sur le principe du diesel, avec deux pompes d'injection et une pompe en ligne qui alimentait en éthanol ; mais l'allumage se produisait en injectant un petit volume de diesel dans la chambre de combustion. Le projet a été abandonné lorsque du pétrole a été trouvé sur les côtes du Brésil.

De nouvelles recherches sur l'utilisation de l'alcool pour le moteur diesel ont été effectuées en Finlande à la fin des années 80. Le procédé technique consistait à ajouter à l'éthanol un

produit améliorant l'allumage et permettant à l'alcool de s'enflammer par compression. Autrement, les moteurs à alcool fonctionnaient sur le principe d'allumage par étincelles avec des bougies d'allumage. Les expériences étaient positives mais la Finlande ne possédait pas d'infrastructures nécessaires pour une utilisation à grande échelle.

Les essais de conduite avec le biodiesel de première génération ont débuté aux alentours des années 90. **Matti Sundberg**, président-directeur général de Valmet à l'époque, avait même essayé par ses relations de promouvoir l'utilisation de ce carburant auprès du ministère de l'agriculture et des forêts. Les résultats ne se sont pas révélés à la hauteur des attentes, mais l'utilisation du biodiesel a reçu un accueil favorable à l'export, surtout en Autriche et en Allemagne.

Le moteur Elsbett fonctionnant à l'huile végétale constitue une autre expérimentation de cette même époque. Ce type de « moteur à huile brute » a été monté sur le Valmet 605 et a fait l'objet d'essais de conduite à l'institut de recherches à Uppsala en Suède. Le moteur Elsbett utilisé lors des essais est aujourd'hui au musée de l'usine de moteurs AGCO Sisu Power.

Valtra oriente actuellement ses recherches dans deux directions. Valtra do Brasil développe un moteur à alcool d'une nouvelle génération fonctionnant sur le principe du diesel. L'allumage du mélange carburant/air se fait toujours avec du diesel mais on recherche de nouvelles

solutions rentables pour l'injection de l'alcool ; l'industrie automobile a été sollicitée.

De son côté, l'usine Valtra de Suolahti en Finlande fait des recherches sur l'utilisation du biogaz dans les moteurs diesel avec la technique dite Dual-Fuel qui permet l'allumage avec un petit volume de diesel ordinaire ou de biodiesel. Le plus grand obstacle pour l'utilisation de l'énergie renouvelable sur les tracteurs résulte du défaut de législation dans l'Union Européenne, et des décisions homogènes au niveau de chaque pays semblent improbables. Le manque d'infrastructures constitue également un problème. Le biogaz est bien sûr disponible actuellement dans le réseau de distribution de gaz naturel, mais celui-ci n'est pas très étendu dans la plupart des pays. L'avenir des unités de production de biogaz dans les villages ou sur les fermes est incertain. En Suède, la société en général est très favorable à l'utilisation d'énergies renouvelables et le sud-ouest du pays possède déjà un vaste réseau de distribution de gaz.

Les tracteurs au biogaz sont développés avec la collaboration des meilleures entreprises dans ce domaine. Genpowex, aidée par l'usine de moteurs AGCO Sisu Power, a réalisé une centrale électrique au biogaz fonctionnant sur le principe Dual-Fuel, qui conviendrait très bien pour une utilisation sur les fermes.

Quelles que soient les solutions d'énergies pour le futur, Valtra a les moyens de les réaliser.

■ Hannu Niskanen

AGCO Distribution SAS – VALTRA  
41, Avenue Blaise Pascal – ZA n°2  
CS 80412 - 60004 Beauvais Cedex  
Tél : 03 44 13 45 79  
Fax : 03 44 13 45 16  
www.valtra.fr

Collection  
2011-2012

*Valtra Collection  
– with you every step of the way*

Visit your local Valtra dealer  
to find out more details.



View new products also at [www.valtra.com](http://www.valtra.com)