

VALTRA TEAM

VALTRA

+ Tracteur biogaz
**Les besoins
des utilisateurs
à l'origine du
développement**

page 12

+ AutoGuide
**L'efficacité du
travail même
sur de petites
parcelles**

page 16

+ **Valtra
en Beaufort**

page 20

Nouvelle Série T

**L'EXPÉRIENCE
SUSCITE
LA CONFIANCE**

page 3

ÉDITORIAL



L'équipe Valtra est fière de la récompense reçue dans le cadre du salon SIMA en février dernier. La nouvelle Série T a été élue machine de l'année dans la catégorie tracteurs de 180 à 280 chevaux par un panel de journalistes européens. Ce prix vient confirmer tous les retours positifs que vous – utilisateurs – nous avez déjà manifestés lors de présentations et salons. De plus, les premiers modèles sont déjà livrés et travaillent pour les semis de printemps pour la plus grande satisfaction de leurs propriétaires.

Chez Valtra, nous avons organisé un grand Démo Tour européen qui a fait escale en Suisse au cours du mois d'avril. Ce fut une occasion unique de tester la nouvelle génération de Série T ; de rencontrer une partie de l'équipe Valtra avec un camion qui arbore la nouvelle identité de la marque.

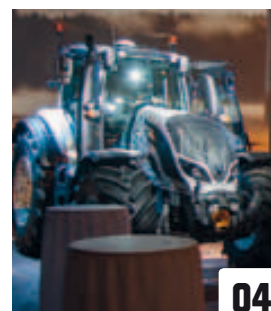
Bonne lecture.

Markus Angst



06

LES PREMIERS SÉRIE T LIVRÉS CHEZ LES CLIENTS



04



10



16

DANS CE NUMÉRO :

- 03** Série T de quatrième génération : Machine de l'Année
- 04** News: 1500 visiteurs découvrent la nouvelle Série T
- 05** News FR
- 06** Les tracteurs de la nouvelle Série T au travail dans toute l'Europe
- 10** Conduire un Valtra peut être un exutoire
- 12** Nouvelle génération de tracteurs biogaz
- 14** Nouvelle Série T : plus de 20 % de frais d'entretien en moins
- 15** Découvrez les premières images du Démo Tour

- 16** Autoguidage et gestion de la pulvérisation : d'excellents outils même sur de petites parcelles
- 19** La transmission à variation continue a déjà presque 50 ans
- 20** Valtra et le fromage de Beaufort
- 22** Les stars du hockey entraînent les enfants d'agriculteurs
- 23** Valtra Collection
- 24** Les modèles Valtra



12

La quatrième génération de la Série T

Innovation



**MACHINE
DE L'ANNÉE 2015**

LA MACHINE DE L'ANNÉE

La nouvelle génération de la Série T s'est vue décerner le titre de Machine de l'Année au SIMA à Paris. Ce prix est attribué tous les ans en alternance au SIMA et au salon Agritechnica. Cette année, le jury était composé de 19 journalistes représentant 17 journaux de France, d'Allemagne, de Pologne, de Roumanie, du Danemark, de Croatie, de Hongrie et de Suède. Terre-net et la maison d'édition allemande

DLV organisaient conjointement le concours.

La Série T a été récompensée Machine de l'Année dans la catégorie des 180–280 ch. Les prix ont été distribués à chacune des 17 catégories du concours qui réunissait 94 candidats. Le jury s'est particulièrement attaché à distinguer le caractère innovant et l'avantage des machines pour l'utilisateur. •

valtra.fr

NEWS



Le lancement de la nouvelle Série T a rencontré un vif succès en Allemagne. À cette occasion, concessionnaires et importateurs ont commandé plus de 1000 tracteurs.

1500 VISITEURS DÉCOUVRENT LA NOUVELLE SÉRIE T

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

1 500 concessionnaires, importateurs et journalistes ont découvert la nouvelle Série T à l'occasion de son lancement à Wörth am Main en Allemagne en novembre dernier.

La présentation s'est déroulée sur deux semaines. Chaque jour, elle a accueilli environ 150 invités en soirée pour découvrir le nouveau tracteur, suivi le lendemain d'une démonstration sur le terrain. Les visiteurs ont eu la possibilité de se familiariser avec le tracteur sous tous ses as-

pects. Ils ont pu conduire le nouveau modèle sur les champs équipé d'un cultivateur ou d'une charrue de labour, sur route, et également avec le chargeur frontal et le poste de conduite inversé TwinTrac.

Les 11 tracteurs de la nouvelle Série T ont permis d'effectuer des essais de conduite à tous ceux qui le souhaitent. Les faibles coûts d'utilisation du tracteur et sa facilité d'entretien, sans oublier l'entretien lui-même, ont été expliqués en détails pendant la présentation.

Le tracteur a reçu un accueil très favorable qui s'est traduit par la commande de plus de 1000 tracteurs de la nouvelle Série T de la part des importateurs et des concessionnaires.

Les premiers tracteurs ont été livrés en Finlande, en France et en Allemagne, suivis rapidement par des livraisons vers les autres pays. La production journalière du nouveau modèle a progressivement augmenté au cours de l'hiver dernier pour atteindre son plein régime. •

Internet: valtra.fr

VALTRA TEAM

Rédacteur en chef Hannele Kinnunen, Valtra Inc., hannele.kinnunen@agcocorp.com

Édition Tommi Pitienius, Medita Communication Oy, tommi.pitienius@medita.fi

Comité de rédaction Marc de Haan, Mechaan Groep, m.de.haan@mechagroep.nl // Adam Wiatroszak, AGCO Sp. z o.o., adam.wiatroszak@agcocorp.com //

Emanuela Agostini, AGCO Italia SpA, emanuela.agostini@agcocorp.com // Siegfried Aigner, AGCO Austria GmbH, siegfried.aigner@agcocorp.com //

Sylvain Mislange, AGCO Distr. SAS, sylvainmislange@fr.agcocorp.com // Thomas Lesch, AGCO Deutschland GmbH, thomas.lesch@agcocorp.com //

Lindsay Haddon, AGCO Ltd., lindsay.haddon@agcocorp.com

Éditeur Valtra Oy Ab, Valmetinkatu 2, 44200 Suolahti

Lay-out Juha Puikkonen, INNOverkko **Imprimé par** Grano Oy **Photographies** Archives Valtra, si aucune autre mention Valtra is a worldwide brand of AGCO



Le 28 février dernier, M. & Mme **Tremblay** se sont dit oui à l'Église et la mairie de Les Hermites en présence de leur famille et de leurs amis. Parmi eux, un Valtra T163 Direct, vendu par les Ets Berny M&S de Monthodon (37110), aménagé spécialement pour

l'évènement et utilisé comme voiture pour les mariés.

Les jeunes mariés se sont arrêtés sur le bord du lac municipal le matin de la cérémonie pour prendre quelques photos avec leur cher Valtra avant de rejoindre leurs 150 convives.



Le préfet avec M. Benâtre de la concession Fournier.

Après un lancement « Instant T4 » réussi, la concession Fournier a reçu la visite du Préfet et de la sous-préfète de la Mayenne à l'occasion de la reprise de la concession par Mr et Mme Benâtre suite au départ en retraite du couple ayant créé cette société.

Le président de la communauté était également présent pour l'évènement avec une dizaine de maires du canton, dont nombreux sont agriculteurs ainsi que la presse. Les invités ont pu à cette occasion (re)découvrir la marque Valtra.

A photograph showing three men with a white Valtra T4 tractor. One man is standing on the tractor's steps, another is sitting in the driver's seat, and a third is standing behind the tractor. The tractor has large black tires and a white body. The background is a plain, light-colored wall.

Christian Horn et Ralf Geissler sont ravis avec leur nouveau T4 qu'ils ont reçu de leur concessionnaire Udo Seibert.

Ralf Geißler fait l'éloge des dimensions compactes et de l'agileté de la nouvelle série T, ainsi que la surface vitrée du toit qui est très utile lors du ramassage des balles de pailles et de foin.

Premières Séries T de quatrième génération

L'EXPÉRIENCE INSPIRE LA CONFIANCE

La fabrication de la Série T de quatrième génération a débuté à l'usine de Suolahti dès le lancement du nouveau modèle de tracteur en Allemagne. Les premiers nouveaux tracteurs de la Série T travaillent désormais sur les champs des clients à travers l'Europe. Les livraisons ont débuté l'année dernière en Allemagne, en France et en Finlande. Nous nous sommes rendus en Allemagne pour assister à une livraison et avons interviewé les propriétaires du nouveau tracteur.

TEXTE THOMAS LESCH IMAGE ARCHIVES VALTRA



Le tracteur T174 Direct blanc équipé du moteur EcoPower se trouve dans la cour du concessionnaire Valtra Udo Seibert LKG à Babenhausen, au sud de Francfort. Hasard des circonstances, l'endroit se situe à seulement quelques kilomètres de Wörth où la Série T a été présentée en novembre dernier aux importateurs et concessionnaires Valtra ainsi qu'à la presse spécialisée.

Le nouveau tracteur a été livré à MBLV. Ce client a un statut particulier proche d'un groupement de machines, d'une association et d'une entreprise de prestations de services, mais il n'est en fait rien de tout cela.

Ralf Geissler, Manfred & Christian Horn et Wolfgang Geissler, trois membres de MBLV viennent partager leur nouveau Valtra. Ils ont déjà tous une longue expérience des Valtra et possèdent les modèles T202 et N142 achetés par MBLV. Le nouveau tracteur de la Série T va remplacer le N142.

Les trois fermes font confiance à l'expertise finlandaise et à leur concessionnaire. Ralf Geissler possède lui-même un modèle N92. Les fermes bien que financièrement indépendantes, cultivent ensemble 350 hectares de céréales et 50 hectares d'herbes. Les fermes sont dans le



Les 3 membres de MBLV ont une confiance absolue en la technologie Finlandaise et au support de leur concessionnaire local.

groupement de machines depuis 1995 et au sein de MBLV depuis 2010.

La rotation des cultures sur les champs céréaliers est très diversifiée. Le blé, l'orge, l'épautre et le seigle sont cultivés sur environ 200 hectares, la betterave sucrière sur 35 hectares. Les autres cultures sont le maïs, le colza, le fenouil avec également du gazon sur la ferme des Horn. La qualité des terres est variable et la récolte moyenne de blé s'élève à 7 tonnes l'hectare. Au besoin, les céréales sont séchées, stockées sur la ferme et vendues directement au moulin. Les champs en herbes assurent l'approvisionnement de 60 élevages de chevaux des environs. Des céréales fourragères et de la paille sont également livrées à ces mêmes élevages de chevaux.

Les faibles pluies et les terrains sablonneux nécessitent sur tous les champs l'utilisation de systèmes d'irrigation, captant l'eau des puits ou les eaux de surface. Les terres légères sont fertilisées avec du fumier de cheval pour être ensuite labourées. Les terres plus lourdes



La nouvelle casquette de toit convainc le client. Aussi l'affichage de C3000 est déjà installé pour le système de GPS d'Autoguide.

sont cultivées mais pas labourées.

Beaucoup de travaux attendent le tracteur de la nouvelle Série T dans les prochaines années. Les semis, la protection phytosanitaire, la fertilisation, le travail du sol et le transport nécessiteront plus de 1000 heures de travail par an pour le nouveau tracteur. Le système AutoGuide avec l'écran C3000 et le signal de correction RTK se révéleront très utiles. Le chargeur avant sera également

beaucoup utilisé sur les trois fermes.

Ralf Geissler apprécie l'agileté du tracteur, ses dimensions compactes, la surface vitrée du toit, utiles pour la manipulation des bales de foin et de pailles, et pour de nombreux travaux notamment autour de la ferme. Les trois fermes ont choisi à l'unanimité le tracteur Valtra après l'avoir comparé aux autres machines de MBLV et à leur propre expérience de différents tracteurs. •



Remise du tracteur dans la cour de Seibert LKG à Babenhausen. De gauche à droite Reiner Haas, Udo Seibert, Ralf Geißler, Ludger Heydler et Christian Horn.

MBLV – GROUPEMENT DE MACHINES, ASSOCIATION OU ENTREPRISE DE PRESTATIONS DE SERVICES ?

MBLV a été créée en 1992 à l'origine comme un groupement de machines. À l'époque, son mode d'exploitation était celui d'une association chargée de l'entretien des terres et des surfaces couvertes d'eau. Elle n'était cependant pas inscrite comme un groupement traditionnel de machines mais comme une société, car la législation du land de Hesse le permettait. MBLV regroupe 550 membres dont la majorité sont des agriculteurs avec également des entrepreneurs et des municipalités. Tous les membres bénéficient de l'avantage d'acheter leurs machines par l'intermédiaire de MBLV.

Le concept de MBLV est le suivant : au minimum 3 membres décident d'utiliser en commun un trac-

teur ou une machine. MBLV fait l'acquisition de la machine en la finançant et la met ensuite à la disposition de ses membres. De leur côté, les membres ont le droit mais également le devoir d'utiliser la machine.

Les membres utilisateurs de la machine notent précisément le nombre d'heures d'utilisation par an. À la fin de l'année, MBLV collecte les informations et facture les heures d'utilisation aux membres. Les frais variables comme le carburant ou l'additif AdBlue sont payés par l'utilisateur lui-même. Le tracteur quitte ainsi la ferme avec le réservoir toujours plein et dans le même état où il est arrivé. Une personne responsable de chaque machine est désignée parmi les uti-

lisateurs. Elle coordonne l'utilisation de la machine et s'assure de son bon état de marche. MBLV effectue également des contrôles à l'improviste chez l'utilisateur pour vérifier l'état des machines.

Le financement de l'activité de MBLV est assuré par le versement d'une cotisation de la part de ses membres. De son côté, MBLV effectue une facturation transparente des coûts, permet un niveau d'utilisation élevé des machines et donne aux fermiers la possibilité d'affecter leur capital personnel à d'autres postes de leur exploitation. Ces avantages favorisent l'ensemble des membres de MBLV. En effet, les champs cultivés sont en constante progression alors que le nombre de membres est resté stable. •

Derniers réglages de précision
du marquage d'accostage.

CONDUIRE UN VALTRA PEUT ÊTRE UN EXUTOIRE

Robert Kratzer est étudiant en psychologie à Leipzig. En marge de ses études, c'est volontiers qu'il aide son père dans l'exploitation agricole familiale et trouve ainsi une compensation à sa vie d'étudiant. Étant assigné au fauteuil roulant la plupart du temps depuis sa naissance, il lui fallait bien trouver un exutoire. La solution qu'il a trouvée fait plaisir à voir.

L'exploitation de la famille Kratzer se situe en Franconie, dans la commune d'Oberndorf bei Ornbau.

C'est là que **Gottlieb** et **Betty Kratzer** élèvent 80 bovins en plein air. La surface utile de l'exploitation se répartit en champs et en prés et les récoltes servent à nourrir le bétail ou sont envoyées à une minoterie. Depuis 2012, le principal tracteur de l'exploitation est un Valtra N111e HiTech qui a été acquis par l'intermédiaire de la société Heiß Landtechnik de Großbreitenbronn. La plupart des tâches d'une année sont effectuées à l'aide de ce tracteur.

Afin de pouvoir lui aussi participer

à l'exploitation pendant son temps libre, Robert s'est penché de manière approfondie sur cette décision d'acquisition. Plusieurs idées étaient évoquées, mais qui étaient pour la plupart trop compliquées à mettre en œuvre ou tout simplement trop chères. Jusqu'à l'idée d'utiliser une plate-forme élévatrice. Avec l'aide du concessionnaire Heiß & Valtra, une plate-forme élévatrice pour motocyclettes susceptible de convenir fut rapidement achetée et les ajustements nécessaires furent entrepris.



En haut : Robert Kratzer.

En bas, de gauche à droite : Martin Lierhammer (Hei Landtechnik), Gottlieb Kratzer, Ludger Heydler (directeur régional Valtra), Thomas Hei (Hei Landtechnik).



Simple et efficace : la plate-forme élévatrice pour motos après conversion.

Robert reçu à cet égard l'aide de Martin Lierhammer, un collaborateur de la société Hei, qui apporta des idées de son cru et procéda à la conversion de la plate-forme. Afin de sécuriser l'accès au tracteur, un garde-corps équipé de dispositifs de blocage pour le fauteuil roulant fut ajouté à la plate-forme, ainsi qu'une « passerelle ». Sur le tracteur lui-même, il n'y eut qu'à ajouter un marquage de repère de distance et une petite colonne sur le garde-boue. C'est ainsi que Robert peut maintenant monter sur le tracteur et

en descendre en totale autonomie. Il monte à l'aide de la plate-forme élévatrice, ouvre la porte, abaisse la passerelle en direction du siège du conducteur. L, il se lève et s'installe sur le sige en se tirant à travers la large ouverture d'accès de la cabine du Valtra. Un câble lui permet de rabattre la passerelle vers le haut et de fermer les portes.

La légèreté des pédales d'embrayage, de frein et des gaz, qu'il peut actionner avec les pieds, mais aussi le levier d'inversion de marche et, bien sûr, les boutons d'accouple-

ment HiShift installés sur les leviers de changement de vitesses, sont ici particulièrement avantageux pour la conduite.  la fin du travail, Robert s'aligne sur la plate-forme élévatrice à l'aide du marquage, abaisse la passerelle, se sert du garde-boue comme toboggan ( l'aide de la petite colonne) et se rassoit dans son fauteuil roulant. Grce à cette solution simple mais efficace, Robert Kratzer peut aider ses parents aux travaux du sol, en particulier à la floraison, tout en ayant trouvé un exutoire à son quotidien. •

NOUVELLE GÉNÉRATION DE TRACTEURS BIOGAZ

Depuis déjà de nombreuses années, Valtra construit des tracteurs biogaz en petites séries. Les tracteurs ont été développés au fil du temps et les modèles Dual Fuel N103.4, N113 et N123 sont maintenant disponibles. Tous les tracteurs peuvent être équipés de la transmission HiTech 3 ou HiTech 5.

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

Dès le départ, le développement des tracteurs biogaz Valtra a répondu aux besoins des utilisateurs. Le tracteur doit fonctionner parfaitement au diesel comme au biogaz quels que soient les travaux, les conditions de travail et les options dont il est équipé. Le conducteur ne devrait pas se rendre compte s'il roule au diesel ou au biogaz. Les autres principes importants du tracteur biogaz sont le maintien d'un rendement élevé, l'optimisation de la proportion de gaz et le contrôle des émissions. Pour le propriétaire du tracteur, l'utilisation du biogaz peut également signifier d'importantes économies en frais de carburant.

On peut conduire les tracteurs Dual

Fuel soit avec du diesel soit avec un mélange diesel et gaz. Une petite quantité de diesel est toujours nécessaire pour enflammer le carburant sous pression. Le moteur du tracteur fonctionnant seulement au gaz doit être équipé de bougies d'allumage, ce qui n'autorise plus le tracteur à rouler seulement au diesel.

Alors que le carburant des premiers tracteurs au biogaz Valtra comprenait de façon stable 83 % de gaz et 17 % de diesel, la proportion varie aujourd'hui en fonction des différentes conditions de conduite. Ainsi, après le démarrage à froid, le moteur peut fonctionner seulement au diesel et dans des travaux intensifs la proportion de gaz peut s'élever jusqu'à 90 %.

Les tracteurs au biogaz N103.4, N113, N123 HiTech et HiTech 5 sont construits dans le Studio Unlimited de Valtra.

Travail de développement en Suède et en Allemagne

Le tracteur au biogaz de Valtra a été développé en collaboration avec le projet Meka financé par l'État suédois et le projet du land de Bavière en Allemagne. Un des objectifs du projet de la Suède est d'obtenir des données mesurées pour la législation suédoise et éventuellement pour l'Union Européenne. En effet, les tracteurs au biogaz doivent ac-



Dès le départ, le développement des tracteurs biogaz Valtra a répondu aux besoins des utilisateurs.

tuellement être enregistrés sous un agrément exceptionnel en raison de l'absence de législation.

Le tracteur au biogaz a reçu un très bon accueil également en Russie, où il a obtenu la médaille d'argent à l'AgroSalon de Moscou. Le carburant des tracteurs en Russie n'est pas vraiment du biogaz mais du gaz naturel.

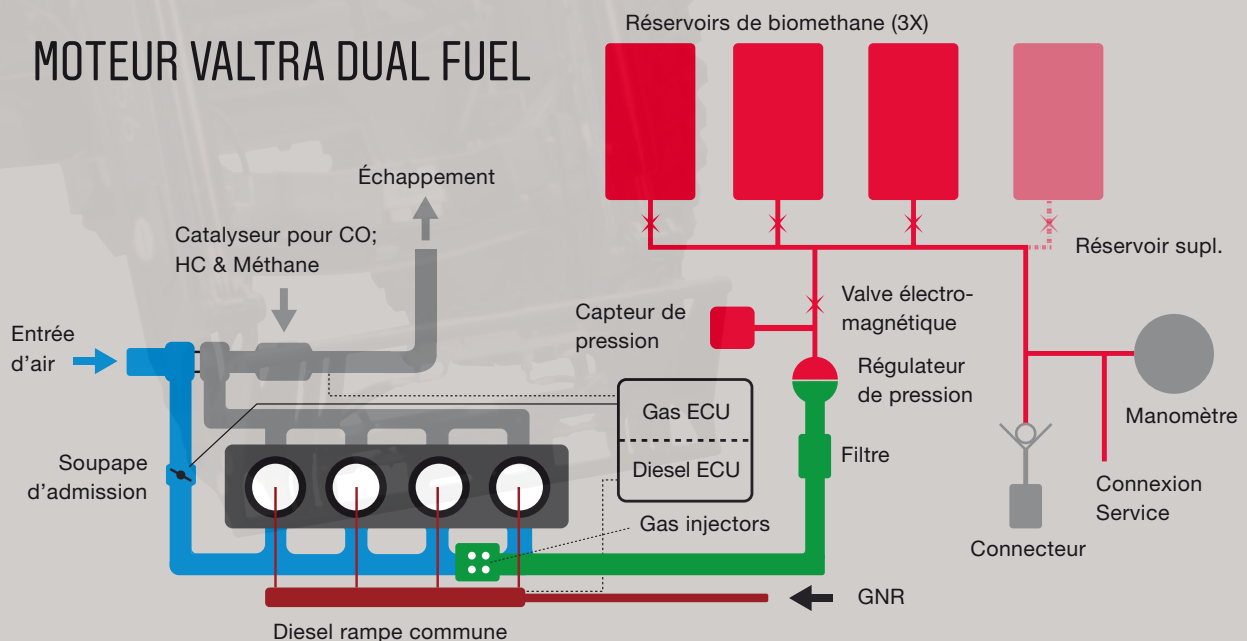
Ces dernières années, les travaux de développement du tracteur au biogaz ont porté sur l'intensification de la production en série et sur la maîtrise des émissions.

Le tracteur au biogaz est par définition respectueux de l'environnement,

car son carburant est une ressource renouvelable. On cherche cependant à diminuer les émissions d'oxydes d'azote, de particules fines et surtout de méthane. À l'intérieur des moteurs au biogaz, une faible quantité de méthane non brûlé traverse le moteur. Afin d'y remédier, les efforts s'orientent notamment sur un contrôle intelligent du phénomène de combustion et sur un pot catalytique séparé.

Pour faciliter la gestion des pièces détachées et la production en série des tracteurs biogaz, les composants sont standardisés et documentés. Par exemple, les réservoirs de carburant avec leurs pièces de montage sont acheminés sur le lieu de montage en un seul kit. Le tuyau d'échappement a été redéfini seulement pour le tracteur biogaz et le pot catalytique du méthane s'adapte au carter du pot catalytique doc traditionnel. •

MOTEUR VALTRA DUAL FUEL



Le moteur Dual Fuel fonctionne à la fois au gaz et en mélange avec du diesel, mais également si nécessaire seulement au diesel. Les deux carburants ont leur propre injection. Le système contrôle l'injection de telle façon que le conducteur ne remarque pas de différence entre les carburants dans des conditions de conduite variées.

« Une journée de 25 heures en pleine saison ? C'est maintenant possible. »

Plus de 20 % de frais d'entretien

EN MOINS SUR LA NOUVELLE SÉRIE T

TEXTE TOMMI PITENIUS IMAGE ARCHIVES VALTRA

L'intervalle d'entretien est passé de 500 à 600 heures sur la nouvelle Série T. Les frais d'entretien de la Série T sont également extrêmement bas par rapport à ceux des concurrents.

– Une économie de 20 % en frais d'entretien peut correspondre à plusieurs milliers d'euros pour l'entretien des 5000 heures par exemple, affirme **Jussi Lappi**, spécialiste de l'entretien.

Plusieurs raisons permettent l'allongement de l'intervalle d'entretien. La simple utilisation de la technologie SCR sans le système de recirculation des gaz d'échappement EGR, réduit la charge thermique du moteur et l'encrassement de l'huile du moteur. La séparation des huiles hydraulique et de la transmission

permet des intervalles de remplacement plus longs pour ces huiles. Il est important de noter que l'intervalle prolongé concerne non seulement les huiles mais également tous les filtres et les autres points à entretenir.

– L'entretien périodique est également plus facile et plus rapide à réaliser. Le réglage des soupapes est notamment une des tâches les plus délicates de l'entretien. Aujourd'hui, il est nettement facilité et il est effectué après les 600 et les 2400 heures puis toutes les 2400 heures. Auparavant, il était réalisé aux 500, 1500 heures et toutes les 1000 heures, poursuit Lappi.

L'argent économisé sur l'entretien a un effet direct sur le porte-monnaie, et de façon plus concrète, le

travail n'est pas interrompu par un entretien en pleine saison de travail. Si on conduit le tracteur 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, l'intervalle d'entretien est 4 jours plus long. Si on conduit le tracteur en pleine saison, jusqu'au 12 heures par jour, l'intervalle d'entretien est alors prolongé de 8 jours.

– Un intervalle d'entretien prolongé d'une semaine peut se révéler déterminant en pleine saison de travail. Lorsque le temps est idéal et que la récolte bat son plein, l'interruption du travail pour l'entretien du tracteur n'est pas envisageable. Avec un intervalle de 600 heures, l'entretien se fait moins souvent et n'a pas besoin d'être reporté à cause de la pleine saison, rappelle Lappi. •

Viellenave – 9-04



YOUR 
**WORKING
MACHINE
ON TOUR.**

St Jean d'angely – 7-04



Beaurepaire – 16-04



Revel – 14-04



Ste Bazeille – 8-04



AutoGuide dirige le tracteur avec un niveau de précision de quelques centimètres. La rampe Amazone de 21 mètres est divisée en 7 tronçons. La gestion des tronçons du pulvérisateur assurée par Isobus ouvre et ferme les tronçons en fonction du besoin, lorsque le tracteur évolue par exemple sur une surface non pulvérisée en forme de V.

L'autoguidage et la gestion

DES TRONÇONS FACILITENT LA PULVÉRISATION

L'autoguidage et la gestion des tronçons facilitent considérablement la pulvérisation, affirme Jyrki Rantsi, éleveur de porcs à Varpaisjärvi, en Finlande.

TEXTE ET IMAGE TOMMI PITENIUS

L'autoguidage est souvent considéré comme un outil pour les immenses surfaces, mais avec la gestion des tronçons, on en retire tous les avantages sur des parcelles petites et de formes irrégulières. Le système n'exige aucunement des connaissances d'ingénieur de la part de l'utilisateur, mais seulement la volonté de faire efficacement et facilement un travail de qualité.

Jyrki Rantsi exploite un élevage de porcs à Varpaisjärvi dans la province de Pohjois-Savo. Sur son exploitation d'environ 160 hectares,

il élève 400 truies et vend près de 10 000 porcs par an. La plus grande partie de ses champs se situe dans un rayon de 5 kilomètres, et les parcelles les plus éloignées sont à 15 kilomètres de la ferme.

– Beaucoup de gens pensent que l'autoguidage et la gestion des tronçons ne sont utiles que sur les immenses prairies ou dans les steppes. Mais en fait, c'est justement sur ces petits champs vallonnés et de forme irrégulière où il est difficile de conduire en lignes droites, que l'on en a le plus besoin, estime Rantsi.

Rantsi possède un tracteur Valtra

T163 Direct et un pulvérisateur traîné Amazone UX3200. Les systèmes du tracteur et du pulvérisateur fonctionnent harmonieusement grâce à Isobus. Le tracteur se déplace sur le champ avec l'autoguidage et le système ouvre et ferme les 7 tronçons d'une rampe de 21 mètres en fonction du besoin. Les produits phytosanitaires sont pulvérisés seulement sur les surfaces non traitées, même si on conduit en diagonale sur le terrain partiellement traité. Les buses s'ouvrent et se ferment précisément au bord de la surface non pulvérisée.

– Je ne m'intéresse pas du tout ni à la technique ni aux ordinateurs. L'utilisateur n'en a pas besoin. Ce qui m'importe est d'obtenir un travail fait le plus efficacement et facilement possible et avec la meilleure qualité. La mise en service du tracteur et son

« Ce qui m'importe est d'obtenir un travail fait le plus efficacement et facilement possible et avec la meilleure qualité. »



utilisation se sont passées avec une facilité déconcertante.

Rantsi considère les frais du système tout à fait raisonnables. Avec l'autoguidage, il utilise le signal e correction RTK qui permet une conduite avec un niveau de précision de quelques centimètres. Le signal de correction est également nécessaire dans les régions septentrionales où les satellites se situent à l'horizon, souvent derrière les arbres ou les collines. D'un autre côté, à cause des collines, le système doit également identifier les inclinaisons du tracteur et de l'outil et corriger la direction en conséquence.

– Les frais du signal s'élèvent à environ 4 euros par an et par hectare. En retour, ils permettent d'obtenir une meilleure récolte. Certains dépensent des milliers d'euros pour de grands

Jyrki Rantsi ne s'intéresse pas aux machines, aux ordinateurs ou à la technique mais seulement à la qualité et à l'efficacité du travail réalisé. L'autoguidage et la gestion des tronçons n'exigent pas de connaissances particulières de la part de l'utilisateur.

pneumatiques qu'ils ne considèrent pas particulièrement chers. Pour moi, AutoGuide est un investissement similaire.

Sur une même année, Rantsi fait les mêmes trajets avec son tracteur, mais cependant pas d'une année à l'autre comme la mémoire d'AutoGuide le permet. Il a également testé le grand écran tactile C3000 et l'écran C1000 plus petit avec clavier. L'un comme l'autre présentent des avantages.

– Le grand écran permet évidemment de mieux surveiller les travaux et on peut l'utiliser comme

écran de la caméra de recul. Il gêne néanmoins la visibilité et l'utilisation de l'écran tactile peut être difficile quand on se déplace. Le clavier du petit terminal est plus facile à utiliser quand la conduite est cahoteuse, estime Rantsi.

Jyrki Rantsi n'achète pas de machines pour le plaisir d'avoir des machines. Pendant plusieurs années, il a essayé d'utiliser la sous-traitance pour tous les travaux sur ses champs. Les horaires et la répartition raisonnable des travaux ont cependant incité Rantsi à utiliser à nouveau ses propres machines. •



Mitas teamwork



EVERY SECOND TRACTOR EQUIPPED WITH TYRES FROM MITAS

Mitas is a long-time manufacturer and trusted **European tyre** supplier to Valtra tractors. Our **reliability** and our **teamwork** in tyre development and production has been proven by AGCO's „Supplier Award 2013“ in the „Quality“ category. We are proud of this and we will be working hard to make sure that our partnership continues.



La transmission à variation continue à dérivation de puissance hydrostatique-mécanique a été introduite sur le Valmet 565 en 1966.

pédale. Pour la première fois, on a parlé de pédale de vitesse à propos de la pédale d'accélérateur du modèle H800.

Valtra possède une longue expérience de la transmission hydrostatique de près de 50 ans. La transmission Direct lancée en 2008 a rattaché la transmission mécanique et hydrostatique au même arbre de sortie ce qui a permis d'obtenir les caractéristiques nécessaires aux utilisateurs pour les différents travaux du tracteur. •

VARIATION CONTINUE

Au cours des 50 premières années de l'histoire des tracteurs, le développement a porté sur le moteur pour s'orienter sur la transmission les 50 années suivantes. Ces travaux de développement ont abouti à la transmission CVT. Celle-ci a permis de résoudre de nombreux problèmes concernant la facilité d'utilisation, le rendement ainsi que le bon rapport de vitesses.

La transmission CVT signifie transmission à variation continue. C'est plus précisément une transmission à variation continue à dérivation de puissance hydrostatique-mécanique PSCVT (Power Split Continuously Variable Transmission), car les transmissions CVT de tous les tracteurs agricoles normaux présents sur le marché comportent une ligne de transmission mécanique et hydrostatique.

Les transmissions mécaniques ont traditionnellement équipé les Valmet comme les autres marques, mais des pièces de transmission hy-

drostatique ont été utilisées depuis presque aussi longtemps. La boîte de vitesses rampantes disponible en option sur le Valmet 565 a été introduite en 1966. Lorsque les vitesses rampantes étaient engagées, la transmission fonctionnait avec le moteur hydraulique et la vitesse pouvait être réglée en variation continue par palier de 0-3 km/h.

La boîte de vitesses à variation continue suivante a équipé le Valmet H800 sur lequel la transmission était entièrement hydrostatique. Chaque roue de ce tracteur possédait un moteur moyeu à pistons radiaux à trois vitesses et une pompe à débit variable. Le blocage de différentiel était conçu avec des distributeurs qui alimentaient le même volume d'huile à chaque roue. Le moteur hydraulique entraînait également l'arbre de prise de force arrière : le tracteur ne possédait pas du tout de ligne de transmission mécanique fixe. Le réglage de la vitesse s'effectuait soit par le levier, soit par la



Le Valmet H800 est équipé entièrement d'une transmission hydrostatique, sans aucune transmission mécanique.



Le Valtra 202 est équipé d'une transmission CVT moderne appelée transmission Direct, qui est une transmission mécanique et hydrostatique.

Rendez-vous en Savoie :

VALTRA ET LE FROMAGE DE BEAUFORT

TEXTE ET IMAGE SYLVAIN MISLANGHE

Nicolas Bochet avec une partie du troupeau de vaches Tarentaises.

C'est dans un village niché au cœur de la vallée du Beaufortain en Savoie que la famille Bochet nous a accueillis en décembre dernier. Producteurs de lait au sein du GAEC du Beaufortain, **Nicolas et Yvon Bochet** travaillent sur deux sites des communes de Villard sur Doron et Beaufort sur Doron. Ils sont installés depuis 1984 (troisième génération) avec deux salariés et produisent du lait pour l'AOP Beaufort sur leur exploitation composée de 90 vaches laitières de race Tarentaise.

Le Beaufortain a vécu une évolution au milieu du 20^{ème} siècle quand le tourisme lié aux sports d'hiver est venu redynamiser la vallée – notamment avec les stations de ski des Saisies et d'Arêches-Beaufort. C'est également à cette période que le fromage de Beaufort (AOC en 1968 puis AOP en 2009) a pris un virage qualita-

tif avec une volonté des producteurs – regroupés au sein de coopérative comme la Coopérative du Beaufort – de valoriser le produit fini pour en tirer de meilleures rémunérations. Le succès fut au rendez-vous et aujourd'hui, un équilibre s'est constitué entre les producteurs qui participent à la vie rurale et à l'entretien des alpages l'été, et les consommateurs qui bénéficient d'un produit de haute qualité dans le respect strict de conditions d'alimentation du bétail (pas d'aliments fermentés ; uniquement des fourrages et des céréales). Ainsi, dès le mois de mai, les bêtes montent aux alpages afin de bénéficier d'une alimentation naturelle en abondance.

Pour produire le Beaufort, seules les races Tarentaise et Abondance sont autorisées. Sur le GAEC, ce sont donc des vaches Tarentaises qui sont élevées ; les principales caractéristiques de cette race sont la rusticité,

le bon rendement laitier en matières grasses (environ 5 000 kg/an) et sa capacité de résistance à la transhumance.

Les frères Bochet travaillent avec la coopérative laitière du Beaufortain auprès de laquelle ils livrent le lait destiné à la production exclusive du fromage de Beaufort. Composée de 170 adhérents éleveurs et présidée par Yvon Bochet, elle collecte près de 12 millions de litres par an sur le canton pour produire et commercialiser 1300 tonnes de fromage.

Sur l'exploitation, le travail est principalement divisé en deux saisons avec le déneigement et la gestion du fumier pendant l'hiver puis au printemps et l'été, les travaux de fauche et de fenaison. Pour aider les deux frères, Valtra est présent depuis déjà de nombreuses années. C'est en effet lors de son service militaire que Nicolas Bochet a vu un premier Valmet

en démonstration au labour dans la région lyonnaise. C'est ainsi un Valmet 505 qui « monte » dans la vallée en 1988 pour une carrière de 10 années. Ce dernier, équipé d'un chargeur, va comptabiliser plus de 8000 heures de bons et loyaux services. C'est maintenant un N113 flambant neuf qui est arrivé cet hiver sur la ferme pour remplacer le 6300 acquis en 1998. Il est équipé d'un relevage avant LH Link et sa polyvalence va lui promettre une moyenne de 600 heures par an. Plus de fourche avant sur le Valtra car le GAEC dispose également d'un télescopique pour la manutention du foin.

Les deux frères sont très satisfaits de leur matériel, en particulier de leur Valtra. Mais pourquoi avoir fait confiance à cette marque (Valmet à l'époque) alors très peu connue en France ? « A l'époque, j'ai vu un Valmet au labour avec 2 corps avant et 3 corps arrière dans les terres du Lyonnais ; ce qui était très fort ! » nous confie Nicolas Bochet. « De plus, la fiabilité même par températures négatives de -24° n'était plus à faire. Pour preuve, on n'a jamais eu de mal à le démarrer ».

Yvon Bochet abonde « le Valtra est simple en cabine. Il se conduit bien. Le nouveau N113 dispose de la transmission HiTech5 ; du relevage avant pivotant pour l'utilisation d'une faucheuse avant. Il est souple malgré un gabarit costaud ».

Dans cette zone, où les notions de distance mais aussi de temps de route ont leur importance, la proximité d'un concessionnaire est primordiale. « Nous travaillons avec le concessionnaire Serge Monod Equipements de Francin en Savoie. Cela fait plusieurs années que nous travaillons avec. L'achat d'un tracteur ; c'est la concession qu'il y a derrière avec son sérieux, le Service. On est satisfait, S.M.E. a du répondant » valide Nicolas Bochet.

Le Service de la concession s'est également matérialisé lors de la définition des équipements du tracteur ;



La Coopérative laitière de Beaufort produit 30 000 meules par an avec ses 2 ateliers de transformation.



De gauche à droite : Quentin Henrioux (salarié GAEC) – Yvon Bochet – Nicolas Bochet Mathieu Dardelle (vendeur S.M.E.) – Thierry Voisy (salarié GAEC).

en particulier le relevage avant pivotant qui servira lors des travaux de fauche.

« Avec Valtra, on a le choix. Nous avons opté pour un tracteur noir alors qu'avant il était rouge. Il a le pont avant suspendu car vu que notre ferme est sur 2 villages et que pour rejoindre les Alpagnes situés à 20 km ; on doit faire beaucoup de route. Il a aussi bien sûr la cabine suspendue » énumère Nicolas Bochet.

Pour Yvon Bochet, les caracté-

ristiques primordiales qu'il retrouve chez Valtra sont claires « A l'avenir, nous voulons conserver la fiabilité et la simplicité des Valtra : c'est le plus important pour notre activité »... et son frère Nicolas d'ajouter « Et avec un crochet ramasseur pour simplifier davantage les opérations répétitives. La polyvalence des Valtra doit perdurer. Pourquoi pas un Valtra de plus dans notre commune qui dispose déjà d'un 8000? ». •

Le directeur de l'école de hockey JYP-Valtra, Mikko Salmio s'adresse aux juniors passionnés à la patinoire de Rantasalmi.



LES STARS DU HOCKEY ENTRAÎNENT LES ENFANTS D'AGRICULTEURS

TEXTE ET IMAGE TOMMI PITENIUS

Il y a beaucoup d'animation à la patinoire de Rantasalmi construite bénévolement par les supporters de hockey. Une trentaine d'enfants, filles et garçons de 6 à 12 ans vont s'entraîner avec les joueurs de hockey de la première ligue JYP de Jyväskylä.

– Les enfants étaient surexcités déjà sur le parking lorsque nous sommes arrivés. C'est vraiment formidable d'entraîner des gamins aussi passionnés. Cela me rappelle l'époque où j'étais junior, confie **Mikko Salmio**, à la fois directeur de l'école de hockey Valtra-JYP et attaquant de l'équipe JYP.

Les enfants ont écouté avec attention les conseils des stars du hockey et ont répété minutieusement les exercices donnés.

– Beaucoup d'exercices sont exactement les mêmes que ceux de nos entraîneurs du club, mais là les enfants ne bronchent pas et se concentrent à fond sur leur entraînement. On n'apprend pas beaucoup de nouvelles choses en un seul jour, mais cela motive les enfants et la passion des joueurs de la ligue se transmet, nous dit le père d'**Eetu** 11 ans, **Mikko Lappalainen**.

Les Lappalainen possèdent une ferme d'élevage d'un peu moins de 400 vaches et 160 hectares de champs à 9 km de la patinoire. Les tracteurs de la ferme sont les modèles T191, N141, 6400, T130 et 565. Le fils Eetu a commencé le hockey à l'âge de 4 ans et s'entraîne trois fois par semaine dans le club. La star internationale de hockey

Jarkko Immonen a joué lorsqu'il était junior dans la même équipe.

– C'était super. On a appris la maîtrise du palet et la technique du patinage. J'ai regardé les matches de JYP et je connaissais déjà les joueurs qui nous ont entraînés, raconte Eetu.

Parmi les joueurs venus entraîner les enfants figuraient tous les plus grands noms de l'équipe JYP parmi lesquels Mikko Salmio, **Antti Jaatinen**, **Valtteri Kemiläinen** et bien d'autres. Dans le cadre de la longue collaboration entre JYP et Valtra, une rencontre est organisée chaque hiver entre les joueurs de JYP et l'équipe Valtra. Les clients et le personnel de Valtra peuvent jouer contre les joueurs de la ligue dans un match amical. •

Commandez facilement chez vous les articles Valtra Collection sur notre boutique en ligne www.shop.valtra.com
Les articles sont également disponibles dans les points de ventes Valtra (la gamme peut varier en fonction des magasins).

Découvrez la gamme : www.shop.valtra.com

Valtra Collection

DETENDUS POUR L'ETE



12€

FRISBEE

Disque Ultimate agréé. Poids 175 g.
42601090.



38€

BALLON DE FOOT

Ballon de jeu et d'entraînement,
taille 4. Cuir synthétique cousu main.
Avec pompe. 42601650.



8€

CASQUETTE ENFANT

42701408.



9€

CASQUETTE

42701415.



22€

SERVIETTE DE BAIN

42703200.



23€

TEE-SHIRT HOMME

Tee-shirt moderne avec imprimé en
caoutchouc. Coutures décoratives aux épaules.
100 % coton. Tailles XS-XXXL 42703401-07.



14^{90€}

TEE-SHIRT FILLE

Tee-shirt fille mignon avec imprimé brillant.
Étiquette à l'encolure pour le nom et le nu-
méro de téléphone. Mélange coton-élasthan-
ne. Tailles 80/86-128/134. 42604512-16.



15€

TEE-SHIRT GARÇON

Imprimé photo sur le devant. Étiquette
à l'encolure pour le nom et le numéro
de téléphone. 100 % coton.
Tailles 92/98-140/146. 42702003-08.

Retrouvez la gamme sur www.valtra.fr

Modèles **Valtra**



SÈRIE A

MODÈLE	CH MAX/NM
A53	50/196
A63	68/285
A73	78/310
A83 HiTech	88/325
A93 HiTech	101/370



SÈRIE T

MODÈLE	CH MAX/NM
T133 HiTech	158/630
T153 HiTech	170/680
T173 HiTech	190/730
T193 HiTech	210/800
T144 Active	170/680
T154 Active	180/740
T174e Active	190/900
T194 Active	210/870
T214 Active	230/910
T234 Active	250/1000
T144 Versu	170/680
T154 Versu	180/740
T174e Versu	190/900
T194 Versu	210/870
T214 Versu	230/910
T234 Versu	250/1000
T144 Direct	170/680
T154 Direct	180/740
T174e Direct	190/900
T194 Direct	210/870
T214 Direct	230/910



SÈRIE N

MODÈLE	CH MAX/NM
N93 HiTech	99/430
N103 HiTech	111/465
N113 HiTech	130/530
N123 HiTech	143/560
N143 HiTech	160/600
N93 HiTech 5	99/430
N103 HiTech 5	111/465
N113 HiTech 5	130/530
N123 HiTech 5	143/560
N123 Versu	143/560
N143 Versu	160/600
N163 Versu	171/700
N123 Direct	143/560
N143 Direct	160/600
N163 Direct	171/700

ISO 14396



SÈRIE S

MODÈLE	CH MAX/NM
S274	300/1300
S294	325/1390
S324	350/1500
S354	380/1590
S374	400/1600

**YOUR
WORKING
MACHINE**



Like us in Facebook.
www.facebook.com/ValtraGlobal



www.myvaltra.com



www.youtube.com/valtravideos