

## Pour Thierry Chatellain, « cette série 6, c'est vraiment du beau travail ! »

© 27/03/2017 | 👤 Sébastien Duquet • 📺 Terre-net Média

Dévoilée à Dresden (Allemagne) en juillet dernier devant la presse européenne puis à Innov-agri devant les agriculteurs français, la nouvelle série 6 de Deutz-Fahr illustre la volonté du constructeur de concurrencer les tracteurs haut de gamme du marché. À peine l'unique modèle 6185 TTV disponible débarqué en France, il est mis à l'épreuve sur l'exploitation de Thierry Chatellain dans le Loiret. La charrue cinq corps Varilarge Kverneland n'a pas réussi à faire transpirer les 188 ch de l'engin. Puissance, polyvalence, confort... Pendant les quelques jours où il est aux commandes, Thierry passe tout en revue. Le design italien et la technologie allemande auront-ils séduit l'agriculteur ?

*Cliquez sur l'image pour lancer la vidéo*

**M**i-novembre, la rédaction enfle les bottes, direction le Loiret pour tester les derniers tracteurs lancés sur le marché. En ligne de mire, la nouvelle série 6 de **Deutz-Fahr**. Pour l'essayer, rendez-vous sur l'exploitation de **Thierry Chatellain**, agriculteur à Dampierre-en-Burly.

D'abord, soulevons le capot. Le 6185 est équipé d'un moteur **Deutz** six cylindres de 6,1 l de cylindrée, développant 188 ch. Il répond évidemment aux exigences de la norme **Tier 4 final**, ce via la technologie **SCR**, une vanne **EGR** et un **filtre à particules (Fap)** passif sans aucune injection de carburant. Grâce à ce dispositif, le moteur est déjà prêt pour la future norme **Stage V** ! En plus, il est économe en carburant et ne consomme que 4 % d' **AdBlue**. L'absence de régénération active du Fap est également un atout.

### La suspension électronique réduit l'effet ressort

Côté confort, cet engin n'est pas en reste. Le nouveau pont avant suspendu **Dana** a été entièrement intégré au berceau de la machine. Il est aussi doté d'un système adaptatif d'amortissement et d'un levier plus long. Résultat, moins d'effet ressort. Autre avantage : la commande électronique adapte automatiquement la suspension selon l'intensité de freinage et la vitesse d'avancement. En cas de fort coup de frein, le tracteur ne plonge pas. Inversement, si le chauffeur accélère brusquement, il se cabre moins.

Les adeptes du passage de vitesses n'ont pas à s'en faire ! Deutz-Fahr propose également une boîte manuelle à cinq rapports mécaniques et six gammes **Powershift** en marche avant, soit au total 30 vitesses avant et 15 arrière (54 et 27 avec un réducteur). Autre possibilité : la boîte **RC Shift**, entièrement automatique. Autrement dit, une Powershift mais avec passage robotisé des rapports. Ainsi, de 0 à 40 km/h, les changements de vitesse sont confortables et le conducteur a le choix entre différents modes de conduite.

Pour Thierry, « aucun doute, la puissance annoncée est bien là ! » Même satisfaction concernant l'adhérence. « Attelé à une charrue **Kverneland 2500 i-Plough** en version cinq corps **Varilarge** et ouverte au maximum (24 pouces), le tracteur se promène. Pourtant, les conditions de terrain sont défavorables à cause de la pluie fine incessante depuis deux jours. »

### Prise de force 540, 540 Éco, 1 000 et 1 000 Éco

L'essai a permis de tester la capacité du relevage arrière. Là encore, l'engin n'a pas de quoi rougir. Même devant le poids de certains outils stockés dans la cour de la ferme. Question capacités, comptez 5,4 t à l'avant et 9,7 à l'arrière. La pompe hydraulique **Load Sensing** débite 170 l d'huile par minute et alimente jusqu'à sept distributeurs électrohydrauliques (cinq à l'avant et deux à l'arrière), dont le débit est temporisable individuellement via l'écran du terminal **i-Monitor 2**.

Enfin, au niveau de la prise de force, le tracteur dispose, à l'avant, des régimes 1 000 et 1 000 Éco et, à l'arrière, des traditionnels 540, 540 Éco, 1 000 et 1 000 Éco. Grâce au **Ready Kit**, les éleveurs peuvent installer les interfaces nécessaires à l'installation de leur chargeur frontal directement à l'usine.

Pour améliorer la sécurité, l'essieu avant possède des freins à disques secs et à commande pneumatique. Idéal pour ceux qui souhaitent remorquer jusqu'à 40 km/h. Le frein de parking s'active automatiquement dès que le conducteur quitte le siège. Un système que Thierry a déjà utilisé et auquel il faudrait, selon lui, apporter quelques évolutions. « Le levier de désactivation s'est cassé à plusieurs reprises et je suis resté bloqué. »

#### Quand la qualité allemande rencontre le design italien, ça fait des étincelles

En cabine, les matériaux haut de gamme assurent un excellent confort et une très bonne insonorisation. D'où moins de bruit, mais aussi moins de vibrations et de chaleur. Et pour cause, la cabine est complètement indépendante de la partie moteur.

Extérieurement, le designer italien **Guigiaro** signe ce look moderne et agressif. « Quand la qualité allemande rencontre le design italien, ça fait des étincelles. Regardez ce capot magnifique ! », souligne le représentant de la marque, sous le charme de sa machine. Avec ce modèle, Deutz-Fahr affirme sa volonté de conquérir le marché du tracteur haut de gamme ».

Des arguments que Thierry, l'agriculteur, partage visiblement : « À bord, on se sent bien. La suspension est efficace, sur route comme au champ, quelles que soient les imperfections du terrain. Et celle du siège rend la conduite encore plus confortable. Avec la version cuir, on se croirait presque dans son canapé. »

## Piloter votre tracteur du bout des doigts

L'accoudeur a été revisité pour une utilisation plus intuitive et efficace. Les fonctionnalités les plus employées sont automatisables. Par ailleurs, le **joystick MaxCom** de l'accoudeur gère la transmission, le régulateur de vitesse, les relevages avant et arrière ainsi que deux distributeurs hydrauliques.

« Toutes les fonctions de la machine, ou presque, se pilotent du bout des doigts. C'est vraiment pratique ! Mon seul regret : la touche, qui valide l'inversion du sens de marche, est un peu éloignée. Difficile de l'atteindre quand on a des doigts courts », précise le producteur. « Hormis ce détail, les longues journées de travail à bord de cette berline ne sont pas du tout fatigantes ! »

**À voir aussi >>>** Toutes les [vidéos des essais de matériels agricoles](#)

L'éclairage, lui aussi, est éblouissant. Les 40 000 lumens fournis par **16 phares à Led** de dernière génération éclairent à 360°. Une fois la nuit tombée, vous n'êtes pas plongé dans l'obscurité : des dispositifs de courtoisie à Led restent allumés pendant quelques secondes, le temps de retrouver votre chemin.

[slideshow post\_id="287"]

Voir la présentation par le constructeur : [Nicolas Bedrune : « Nouvelle série 6 : Deutz-Fahr s'ouvre la voie du Premium ! »](#)