

**Circulation des véhicules** → Aidés par le SNCVA certains constructeurs proposent des véhicules remorqués de 20,5 à 32 tonnes de PTAC homologués à 40 km/heure.

# L'homologation à 40 km/h des remorques suit son chemin

**D**éjà trois ans que les textes législatifs (arrêté du 12 janvier 2006) autorisent les fabricants de véhicules remorqués à développer des modèles homologués pour des déplacements à 40 km/heure sur route. Or depuis cette date, rares sont les constructeurs qui disposent dans leurs gammes de véhicules homologués. Toutefois, la situation évolue rapidement car depuis le printemps 2008, les constructeurs adhérents au SNCVA<sup>(1)</sup> peuvent disposer des résultats d'essais mis en œuvre par le syndicat et validés par l'Utac (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle). « Nous avons mutualisé les essais au sein du SNCVA afin de limiter les coûts pour les constructeurs adhérents - trente sociétés participent à cette démarche. Une quinzaine d'entre elles disposent ainsi des résultats de test. D'autres constructeurs pourront obtenir les droits. On envisage d'étendre la disponibilité de ces essais aux constructeurs des autres syndicats membres de l'union Axema<sup>(2)</sup> », explique Adrien Raimond, secrétaire général du SNCVA.

## Pneus de 26,5 pouces

La législation du 40 km/heure regroupe en effet des exigences plus rigoureuses que celle du 25 km/heure. Elle implique la réalisation d'essais de freinage dynamiques sur piste. Les tests pren-



Pour rouler à 40 km/heure, les véhicules remorqués adoptent un système de freinage beaucoup plus endurant et précis.

nent en compte notamment le temps de réponse et l'efficacité du freinage à chaud. « Outre l'adoption d'un système de commande pneumatique du freinage (proportionnel à la charge), de nouvelles dimensions de freins ont dû être développées », indique Adrien Raimond. Ainsi, les tests ont été homologués par l'Utac pour trois PTAC de remorques : 20,5 et 24 tonnes en deux essieux et 32 tonnes en trois essieux. « L'homologation est valable pour

trois marques d'essieux, permettant neuf configurations possibles. Elle implique par ailleurs l'utilisation de pneus d'un diamètre maximum de 26,5 pouces pour les deux plus gros PTAC. » Avant la mise sur le marché du véhicule, le constructeur doit également effectuer une réception à la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (Drire). « Le passage à la Drire s'apparente désormais à une phase de vérifi-

cation des composants et des dimensions. Plusieurs constructeurs l'ont effectué et d'autres sont en cours de réception. »

## Un surcoût relatif

Même si les pneus radiaux offrent de bonnes prestations en 26,5 pouces, reste maintenant à trouver des solutions pour l'utilisation de pneus de plus grande taille qui équipent certaines remorques, mais surtout les tonnes à lisier et épandeurs. « Des essais sont en cours et il faut encore redimensionner les systèmes de freinage. » Enfin, l'offre des constructeurs s'enrichira si la demande est bien présente. Certains constructeurs annoncent un surcoût de 6-8 % pour les modèles 40 km/heure et il est nécessaire de disposer d'un système de freinage pneumatique sur le tracteur. « L'aspect tarifaire n'est pas le facteur limitant, sachant que pour des remorques bien équipées, le choix des pneus peut engendrer un surcoût bien plus important, assure Adrien Raimond. Qui ajoute « L'homologation 40 km/heure est surtout un argument de sécurité pour les entrepreneurs et les exploitations avec salariés, tout comme en termes de longévité du matériel. »

MICHEL PORTIER

(1) Syndicat national des constructeurs de véhicules agricoles.

(2) Union des industriels de l'agro-équipement regroupant le Sygma, le Secima et le SNCVA.

## en bref

### Deux relevages avant pour Faucheur



M. Portier

Faucheur élargit sa gamme d'équipements frontaux pour les tracteurs.

Le spécialiste du chargeur frontal complète son offre avec deux modèles de relevage avant de 2,5 et 3,5 tonnes. Équipés de bras convergents, ils sont compatibles avec l'intégration d'un chargeur. Ils reçoivent des vérins double effet ainsi qu'une prédisposition pour des distributeurs hydrauliques avant. Le passage d'une prise de force avant est également prévu. En option, ces relevages bénéficient d'une suspension et d'un renfort jusqu'à la cloche d'embranchement ou jusqu'aux trompettes arrière.

### Trois dimensions de plus pour Alliance



G. Coissel

Trois dimensions destinées aux remorques, tonnes à lisier et épandeurs.

Alliance propose trois dimensions dans sa gamme pneu large basse pression radial A 380. Le 650/65R 26,5, le 650/65R 30,5 et le 850/50 R 30,5 sont destinés aux remorques, tonnes à lisier et épandeurs.

### Grimme veille à la hauteur de chute



Grimme

Le système Quantum permet de réduire la hauteur de chute des pommes de terre qui peut atteindre jusqu'à 80 cm.

Le système Quantum, combiné à l'élevateur Grimme, permet de réduire la hauteur de chute des pommes de terre qui peut atteindre jusqu'à 80 cm. Il se compose d'un tapis d'entrée à plat de 1,50 mètre de long limitant la hauteur de chute, respectant ainsi les pommes de terre, et procurant un flux plus régulier de tubercules.

## Clé à molette

### Arceau obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier

Tous les tracteurs en service dépourvus de cabine homologuée (de plus de 600 kg à vide) ont l'obligation d'être équipés d'un dispositif de sécurité anti-retournement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.



Massey Ferguson

Tous les tracteurs en service doivent désormais être équipés d'un arceau.

aux tracteurs de moins de 3 tonnes et dont la voie est inférieure à 1 360 mm. Il doit également s'accompagner d'un avertissement (collé sur l'arceau) lisible par le chauffeur, lui indiquant que seul l'arceau déployé lui assure une protection en cas de retournement. Il est d'ailleurs recommandé de déployer l'arceau dès que les conditions le permettent. M. P.

## Le Terra Variant arrive en France



M. Portier

L'architecture hors norme du Terra Variant rend compatibles la fonction de porte-outil et la traction d'outils arrières.

Apparu en 1995, le gros porte-outil Terra Variant a évolué au fil des ans pour finalement disparaître du catalogue en 2001, faute de demande et de composants suffisamment dimensionnés. Holmer relance le concept en 2006, avec un modèle entièrement renouvelé qui fait ses preuves dans plusieurs pays européens. Le Terra Variant se caractérise par son châssis à quatre roues égales motrices et directrices qui peut accueillir différents équipements : tonne à lisier, épandeur, transbordeur à céréales ou betteraves, la trémie à céréales... Le relevage arrière trois points à contrôle électronique peut recevoir un enfouisseur à disques (accord avec Lemken), un outil de déchaumage ou encore une rampe de semis. Ce tracteur bénéficie d'un moteur Daimler Chrysler 6 cylindres de 490 chevaux ou V8 de 612 ch. La transmission powershift Funk offre 18 rapports avant et 6 arrière, pour une vitesse maxi de 40 km/h. L'essieu avant est équipé d'une suspension avec régulation automatique de la charge. La largeur n'excède pas les 2,55 mètres avec des pneus 800/65 R32 et 3 m avec des 1 050/50 R32. M. P.