

## KUBOTA M7.171 K-VT

# Un vrai tracteur européen

**Florent Lanier, éleveur dans la Nièvre, a pris en main un Kubota M7.171 K-VT pendant une dizaine de jours. Résumé de ses impressions.**

Un reportage de Ludovic Vimond

### Fiche technique

#### MOTEUR

- Puissance nominale (Norme 97/68 EC): 170 ch à 2 400 tr/min
- Puissance maxi (Norme 97/68EC): 175 ch à 2 200 tr/min
- Couple maxi: 711 Nm à 1 400 tr/min
- Cylindrée: 6 124 cm<sup>3</sup>
- Norme et système de dépollution: Tier 4f avec EGR, FAP et SCR
- Capacité d'huile du moteur: 22 l
- Espace entre chaque vidange: 500 h

#### TRANSMISSION

- Type: variation continue
- Régime moteur à 40 km/h: 1550 tr/min
- Régimes de prise de force arrière et régimes moteur correspondants: 540 et 1000 à 2 000 tr/min, 540E et 1000E à 1610 tr/min
- Régime de prise de force avant et régime correspondant: 1000 à 2 010 tr/min

#### CIRCUIT HYDRAULIQUE

- Type: centre fermé, load sensing
- Débit et pression: 110 l/min à 150 bars
- Volume d'huile hydraulique exportable: 55 l
- Nombre de distributeurs: 6

#### RELEVAGE

- Capacité aux rotules sur toute la course (arrière/avant): 9 000/3 500 kg

#### DIMENSIONS

- Capacité du réservoir de GNR/AdBlue: 330/38 l
- Hauteur hors tout: 3,03 m
- Empattement: 2,72 m
- Rayon de braquage: 5,5 m
- Poids à vide: 6 500 kg
- PTAC: 10 000 kg
- Monte pneumatique du modèle essayé: 650/65R38 et 540/65R28
- Prix catalogue au 1<sup>er</sup> juillet 2016 (modèle essayé avec les options): 155 590 euros HT



### Les conditions de l'essai

Particulièrement pluvieux, le mois de mai n'a pas permis à Florent Lanier de tester le Kubota M7.171 K-VT comme il l'aurait souhaité. Il a pu cependant réaliser un peu de labour avec une charrue portée quatre corps et effectuer du transport routier.

Lancée en 2015, la nouvelle gamme M7 de Kubota marque un tournant pour le constructeur japonais avec une offre pleinement dédiée aux agriculteurs européens. Depuis le début de l'année, le M7 est même le plus français des tracteurs nippons puisqu'il est assemblé à Bierne, dans le Nord. Pour offrir rapidement une gamme adaptée, Kubota a fait le choix de la sous-traitance de quelques composants. Ainsi, la transmission semi-powershi<sup>®</sup> à six gammes robotisées et quatre vitesses sous charge (40 Av./40 Ar., avec les rampantes) est signée de l'Autrichien ZF, tout comme la transmission K-VT à variation continue équipant le tracteur essayé.

### Déclinaison en trois puissances et en trois finitions

Le Japonais reste cependant maître de sa motorisation, exploitant le bloc quatre cylindres de 6,1 litres répondant aux normes Tier 4f. Outre le design, les M7 bénéficient d'un niveau de confort (pont avant suspendu et suspension mécanique ou pneumatique de cabine) et d'ergo-

nomie (joystick K-Multishi<sup>®</sup> et écran tactile sur accoudoir multifonction) aux standards européens. Les M7 se déclinent en puissances de 130, 150 et 170 chevaux et en trois finitions: Access, Ambition et Activ. Dépourvus d'accoudoir multifonction, les modèles Access abritent une transmission semi-powershi<sup>®</sup>, un circuit hydraulique à centre ouvert délivrant 90 l/min et quatre distributeurs mécaniques. Les Ambition et Activ accèdent à l'accoudoir multifonction, au terminal couleur tactile 7 ou 12 pouces, au circuit load sensing à centre fermé de 120 l/min, jusqu'à six distributeurs électriques et à la suspension de cabine (pneumatique sur l'Activ). En plus, l'Activ reçoit le pré-équipement autoguidage et le freinage pneumatique. ■



## En cabine Une bonne visibilité panoramique



**L'accès à la cabine** à quatre montants s'effectue facilement grâce aux mains courantes. Le poste de conduite est spacieux et dispose de quelques rangements, dont le vide-poches à droite dans lequel le smartphone est particulièrement en sécurité. La visibilité panoramique est très bonne, celle vers l'avant tout à fait correcte avec un capot qui n'est pas énorme. À l'arrière, il n'y a pas un gros bloc de distributeurs, mais la position avancée de la cabine ne permet pas de voir directement le pignon. Il manque un rétroviseur sur le hayon dont l'ouverture est assez limitée. Le siège principal est confortable et le passager n'est pas en reste. À mon sens, il manque juste un petit effort de finition, avec des plastiques un peu mieux ajustés, ainsi qu'un habillage des montants métalliques.

**À l'intérieur,** on se sent dans un tracteur aux standards européens. Un cap a été franchi par rapport aux autres gammes de Kubota. Il y a les codes couleurs, l'ergonomie est bonne. L'accoudoir multifonction est bien placé. Les principales fonctions tombent sous la main. Elles sont lisibles, bien réparties fonction par fonction. Les symboles sont compréhensibles et les raccourcis les plus importants sont présents. Seuls les leviers de sélection manuels du régime de prise de force tranchent avec le reste des commandes, même s'ils se passent facilement. Derrière le volant réglable en inclinaison et en profondeur, le tableau de bord est simple et épuré avec un écran qui pourrait être un peu plus grand.



**L'écran tactile** est bien pensé. Il se compose d'un grand affichage central, de trois affichages secondaires sur la gauche et de raccourcis en bas à droite (relevage, prise de force, moteur-transmission, pont avant-différentiel, fonctions de bout de parcelle, calculateur). La personnalisation de chaque écran est simple et rapide, tout comme la navigation. En appuyant sur chaque fonction, on détaille et agrandit celle-ci, ce qui permet d'ajuster aisément les paramètres, même en roulant. Le terminal propose une programmation complète de toutes les fonctions.

J'aime bien la calculatrice toujours directement accessible en haut du terminal. Elle propose des grosses touches... Et un affichage de résultat minuscule. Le terminal est monté sur un support pivotant de gauche à droite et peut être monté ou descendu. L'idéal est de l'avoir le plus devant soi, mais du fait du manque de course en hauteur, le joystick est trop proche du terminal.





## Au travail Un tracteur bien équilibré

À la conduite, je n'étais pas dépaycé avec la gestion de la transmission, semblable à d'autres transmissions à variation continue. La prise en main s'effectue facilement et rapidement. La transmission est assez souple, aussi bien à la conduite à la pédale qu'au joystick, tout comme l'inverseur. La nervosité de la transmission peut être facilement réglée depuis le terminal couleur tactile. Ce réglage n'impacte pas le frein moteur qui reste bon. Cependant, j'ai noté un temps de latence entre le moment où je tire sur le levier de transmission et le moment où le frein moteur se manifeste, ce qui n'est pas le cas quand je pousse le levier pour augmenter le rapport de transmission. Il manque un frein de parking et un point neutre sur le joystick.



Sur route, les suspensions de pont avant et de cabine (pneumatique) se montrent assez efficaces, à condition de ne pas aller trop vite sur les chemins peu carrossables. En effet, avec deux personnes en cabine, la suspension pneumatique arrive en bout de course sur les revêtements cahoteux. Dans cette cabine relativement silencieuse, les bruits d'hydraulique liés à la transmission sont assez présents lors des changements de plages de vitesse. Par ailleurs, l'amortisseur d'oscillation du relevage arrière ne donne pas l'impression d'agir efficacement.



Au labour, dans une parcelle fraîchement drainée, le tracteur donne une bonne impression, même s'il est un peu surdimensionné. Une masse sur l'avant aurait encore amélioré la capacité de traction de ce tracteur plutôt bien équilibré. Il faut dire qu'il a un poids et un empattement comparables à mon six cylindres. Et le rayon de braquage est court. Les commandes essentielles sont présentes sur le joystick et bien placées. Complète, la programmation des fonctions de bout de champ est facile, tout comme le réglage des deux vitesses cibles, de la chute de régime et de la nervosité de la transmission. Les réglages du relevage manquent un peu de précision.

## Entretien Tout est accessible

- Transmission facile à prendre en main
- Équilibre du tracteur
- Terminal complet et intuitif
- Ergonomie générale

- Transmission bruyante
- Suspension de cabine un peu souple
- Amortisseur d'oscillation peu efficace

Sous le capot monobloc, le filtre à air est très accessible à l'avant. En dessous et derrière prennent place les différents refroidisseurs, dont certains sont montés sur charnières. Leur course est cependant limitée par un petit condenseur et le filtre à air : c'est dommage, car, pour souffler, il faut un embout coudé et tenir d'une main la partie amovible. Les filtres, jauges et systèmes de remplissage sont tous accessibles sans avoir à démonter les capots latéraux. Le FAP et le SCR sont bien intégrés, et ne gênent en rien la visibilité. Le filtre à air de la cabine est accessible depuis l'intérieur du poste de conduite.

