

ISEKI FRANCE

LES TRACTEURS TH MONTENT EN GAMME

La filiale française du groupe japonais Iseki nous a présenté en avant-première son tout nouveau tracteur TH5 lors d'une tournée de démonstration organisée fin 2019 auprès des revendeurs de la marque. Le dernier-né bénéficie d'un moteur Stage V ainsi que de nombreuses évolutions et améliorations techniques.



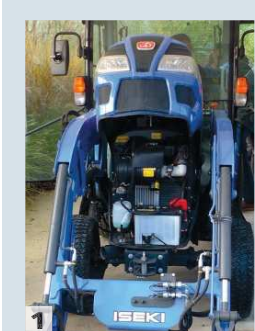
Le modèle TH5 en version cabine reste un tracteur compact, aux performances et au confort améliorés.

Lors de ses démonstrations organisées dans le nord de la France auprès de quelque 200 revendeurs, Iseki France a soigné la présentation de son tracteur TH5 avant le lancement de sa commercialisation, prévu au mois de mars 2020. Et pour cause, ce modèle compact et polyvalent semble véritablement faire monter d'un cran la série TH d'Iseki dédiée aux travaux d'entretien en espaces verts. Se conformant aux obligations légales du marché, le tracteur adopte un moteur répondant à la norme antipollution Stage V. Cette motorisation devrait certes impacter le tarif de vente du TH5 (non encore fixé par Iseki à l'heure où nous écrivons ces lignes), mais le constructeur compense ce surcoût prévisible par une forte montée en gamme, avec des modifications et améliorations techniques importantes. Rappelons

qu'en France la marque nipponne est le deuxième acteur du marché des espaces verts en matière de tracteurs compacts (29 % de part de marché sur les tracteurs immatriculés en 2019) ; elle est par ailleurs numéro 1 sur le marché des tondeuses professionnelles. L'entité Iseki France, née du rachat de la société Yvan Béal en 2014 par Iseki & Co. Limited, dispose en outre d'une forte expérience, d'un service commercial de 30 personnes et d'un solide réseau de revendeurs.

Un moteur Stage V

Les tracteurs compacts de la série TH5 viennent ainsi remplacer les modèles de la série actuelle TH4 (30 à 39 ch), dont le moteur satisfait à la norme antipollution Stage IIIA. Les TH5, pour leur part, se dotent d'un



1- Le moteur Stage V apporte un regain de puissance (35 ou 40 ch) tout en restant compact. Son accès est facilité par la large ouverture du capot.
2- Le réservoir (visible sous la cabine) voit sa capacité augmenter afin d'apporter plus d'autonomie.
3- À l'arrière, le TH5 possède quatre sorties hydrauliques, à simple et double effet.



Vue intérieure du poste de conduite dans sa version cabine avec portes et vitre arrière ouvertes.



Vue du tableau de bord. Le levier rouge situé juste au-dessous du volant commande le régulateur de vitesse.



La console de droite reçoit les leviers et joysticks liés aux fonctions hydrauliques, ainsi que les boutons de réglage des prises de force arrière et ventrale.

trois-cylindres turbo diesel Iseki adapté à la norme Stage V grâce à un convertisseur catalytique à oxydation (DOC) et à un filtre à particules. D'une cylindrée de 1826 cm³, cette motorisation se décline en deux puissances, d'environ 35 ch pour le modèle TH5370 et de 40 ch pour la version TH5420. Le réservoir de carburant voit sa capacité légèrement augmenter par rapport au modèle TH4 pour atteindre 36 L et ainsi accroître le temps de travail du tracteur. Iseki accompagne donc le passage à la Stage V par un regain de puissance et d'autonomie.

Une transmission haut de gamme

Les tracteurs TH5 reçoivent la transmission hydrostatique Servo HST. Offrant un confort de conduite amélioré, cette dernière se pilote

depuis un levier de sélection des gammes de vitesse (au nombre de 3), via un inverseur du sens de marche au volant et avec une monopédale commandant la vitesse. Ce dispositif souple et intuitif s'avère peu bruyant, notamment grâce à un plateau oscillant renforcé. La Servo HST affiche ainsi un volume sonore réduit de 5 à 8 dB par rapport aux anciennes transmissions équipant les TH4. Elle offre également des fonctions supplémentaires : régulateur de vitesse commandé au volant, mémorisation de la vitesse (via l'appui sur un bouton), limiteur de vitesse (potentiomètre) et ajustement du temps de réponse de la transmission. Ce dernier réglage, qui agit sur la sensibilité de la monopédale de vitesse, favorise une utilisation plus précise de l'outil. En marche avant, le TH5 file jusqu'à 31 ou 33 km/h



À gauche : la console de gauche accueille les fonctions de la transmission Servo HST : régulateur et mémorisation de vitesse (boutons), potentiomètres pour régler le temps de réponse de la transmission et le limiteur de vitesse. L'interrupteur du gyrophare (option) est présent de série dans la version cabine du TH5. **À droite :** le toit de la cabine dispose de nombreuses aérations.

selon qu'il dispose de roues gazon ou agraires. Ce regain de vitesse a imposé au constructeur l'installation d'un freinage centralisé dans la transmission afin de répondre à l'obligation légale à laquelle est soumis tout tracteur dépassant les 30 km/h. Ce dispositif agit en effet sur les quatre roues, ce qui renforce la sécurité de conduite.

Une cabine bien insonorisée

Le confort du chauffeur est également complété par l'ajout, en option, d'une cabine climatisée et mieux insonorisée (l'autre version possible du TH5 se dotant d'un arceau). Selon des tests effectués par Iseki, le volume sonore dans ce nouvel habitacle serait en effet réduit de plusieurs décibels par rapport aux précédents TH4, une performance non négligeable dans ce domaine. Fabriquée en interne, cette cabine répond à une demande croissante des clients à la recherche de meilleures conditions de travail face au bruit et aux aléas climatiques. La



Le TH5 offre une capacité de levage en bout de bras de 1200 kg.

On a aimé



- La transmission haut de gamme, souple et silencieuse.
- Le gabarit demeuré compact, avec cabine et moteur Stage V.
- La polyvalence au travail grâce aux nombreux réglages sur la prise de force.

On a moins aimé



- L'absence d'un distributeur hydraulique à débit continu, utile pour certains outils.
- L'absence de joystick pour la commande des sorties hydrauliques avant sur la version arceau.
- L'ouverture peu pratique de la vitre arrière de cabine (butée avec le siège conducteur).

plateforme flottante (silentbloks) sur laquelle elle est montée réduit en outre les vibrations ressenties par le chauffeur. Pour le reste, l'habitacle dispose de nombreuses bouches de ventilation et de prises de type USB ou sous 12 V. Le volant se règle en hauteur, avec une inclinaison de la colonne de direction de 5° vers le haut ou le bas.

Fiche technique

Dimensions (L x l x h) :
3 095 x 1 395 x 2 435 mm

Moteur : Iseki trois cylindres turbo
Stage V E3F

Puissance : 24,9 kW (version
TH5370) ou 28,6 kW (TH5420)

Vitesse maximale :
31,3 km/h (roues gazon)
ou 33 km/h (roues agraires)

Réservoir : 36 L

Transmission : quatre roues
motrices, boîte de vitesses
hydrostatique Servo HST, blocage
de différentiel...

Prise de force arrière :
540 tr/min (avec le mode éco)

Prise de force ventrale :
2 000 tr/min

Hydraulique (débit) : 41,5 L/min

Équipements : cabine ou arceau,
jauge de carburant, sonde de
température, compteur horaire...

Accessoires : tondeuse, chargeurs
avec benne, transpalettes,
fourches...

Des fonctions complètes et améliorées

Le TH5 embarque deux prises de force, l'une ventrale, de 2 000 tr/min, et l'autre arrière, de 540 tr/min, fonctionnant en mode normal ou économique. Cette dernière dispose d'une fonction d'enclenchement progressif, dédiée aux outils à forte inertie, et d'un dispositif d'arrêt automatique en marche arrière. Le tracteur s'équipe en outre d'un bouton de commande de prise de force stationnaire sur l'une de ses ailes, utile hors cabine pour actionner un outil en position statique (broyeur, etc.). L'équipement hydraulique, pour sa part, se compose de quatre sorties arrière à simple et double effet, commandées par des leviers en cabine, et de quatre sorties à l'avant. Sur la

version cabine du TH5, ces sorties hydrauliques se caractérisent par leur position flottante et se pilotent via un joystick, ce qui n'est pas le cas sur la version avec arceau. Le TH5 se voit enfin renforcé par plusieurs équipements optionnels, dont une tondeuse d'une largeur de 152 cm à attelage rapide. Celle-ci se distingue par sa hauteur de coupe réglable depuis le poste de conduite. Enfin, un précâblage est prévu pour installer un gyrophare, sachant qu'un interrupteur est déjà intégré de série dans la cabine. Tout y est donc, ou presque! ■ **NICOLAS LOUIS**