



JOSKIN REPOUSSE LES LIMITES DE L'EXTRÊME !

C'est officiel, un des fleurons de la gamme JOSKIN vient de subir une mise à jour. Dorénavant, l'X-TREM2 remplacera le tonneau à lisier X-TREM. Se nourrissant du savoir-faire et des avancées techniques de la marque, les ingénieurs de la firme belge se sont fixé le pari fou de pouvoir élever les points forts de la première mouture de ce tonneau à un niveau encore supérieur... Il semblerait bien qu'ils y soient parvenus ! Voyons ensemble.

Pour ceux qui s'en rappellent, dès sa sortie en 2010, la tonne à lisier « X-TREM » avait immédiatement été perçue comme une petite révolution dans le monde agricole. Pour la première fois, les entrepreneurs disposaient d'un tonneau alliant une cuve de grande capacité, une maniabilité hors pair et des roues de gros diamètre leur offrant la possibilité de ne produire qu'un faible compactage du sol lors de la phase d'épandage. L'ensemble de ces avantages reposait sur une conception inédite : la cuve venait se poser sur un châssis indépendant présentant un rétrécissement ingénieux. Mesurant 900 mm à l'avant et à l'arrière, celui-ci se réduisait à seulement 760 mm au niveau des roues ! Le montage de roues de 850 mm de largeur devenait ainsi possible sans limiter l'angle de braquage de l'essieu directionnel ni dépasser les 3,00 m de largeur totale (2,90 m avec des roues 800/60R32 ou 3,00 m avec des roues 850/50R30.5). JOSKIN avait ainsi repoussé une première fois les limites du possible. D'autres équipements venaient encore redoubler le potentiel du tonneau : suspension Hydro Tandem, suspension oléo-pneumatique du timon, relevage arrière heavy duty, etc. La barre était donc placée très haut.

La structure monocoque fait son apparition

Poursuivant ses efforts pour continuer à répondre le plus fidèlement possible aux exigences de l'agriculture moderne, JOSKIN a encore fait évoluer ce produit dans une direction dont beaucoup se réjouiront. Bien qu'il conserve l'ensemble de ses qualités initiales, cette deuxième mouture s'élève à un niveau supérieur. Ce tonneau partagera désormais son ADN avec celui d'un autre best-seller de la gamme JOSKIN : un certain VOLUMETRA... L'X-TREM2 ne reposera ainsi plus sur un double châssis mais intégrera le même châssis heavy duty que le VOLUMETRA directement sur sa cuve.

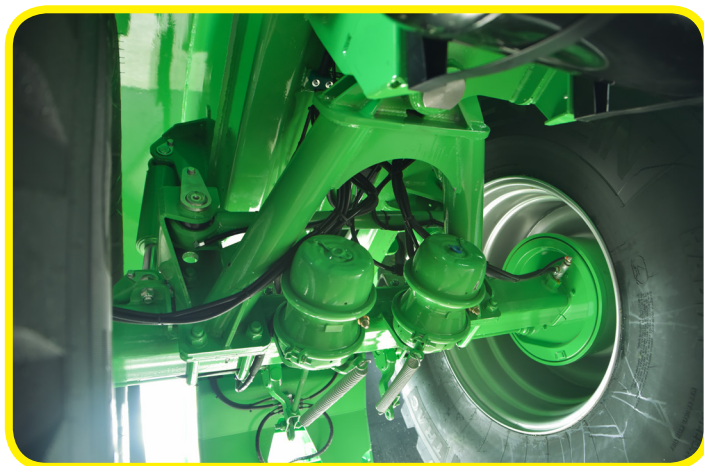
Cumulée au principe originel de l'X-TREM, cette évolution de structure est loin d'être anodine. Elle ouvre en effet la porte à de nouvelles possibilités et permet de repousser une nouvelle fois encore les limites du possible ! Désormais, le châssis démarre à 900 mm de largeur à l'avant puis se rétrécit à 600 mm (au lieu de 760 mm) au niveau de l'encastrement des roues et conserve ce rétrécissement jusqu'à l'arrière.

Pour rentabiliser au mieux ce nouveau gain de largeur (160 mm au niveau des roues et 250 mm à l'arrière), l'X-TREM2 sera décliné en 2 sous-gammes : l'X-TREM2 type D et l'X-TREM2 type DXT. La première catégorie sera prévue pour des roues standard de type 800/60R32 (\varnothing 1 800 mm x 800 mm, encastrement prévu pour roues de \varnothing 1 820 mm) tandis que la deuxième pourra accueillir des roues standard d'un diamètre encore supérieur (\varnothing 1 986 mm x 925 mm, encastrement prévu pour roues \varnothing 2 020 mm). Chacune de ces sous-gammes sera elle-même déclinée en 3 litrages/modèles différents : 16 000, 18 000 et 20 000.

Une qualité de conduite impressionnante

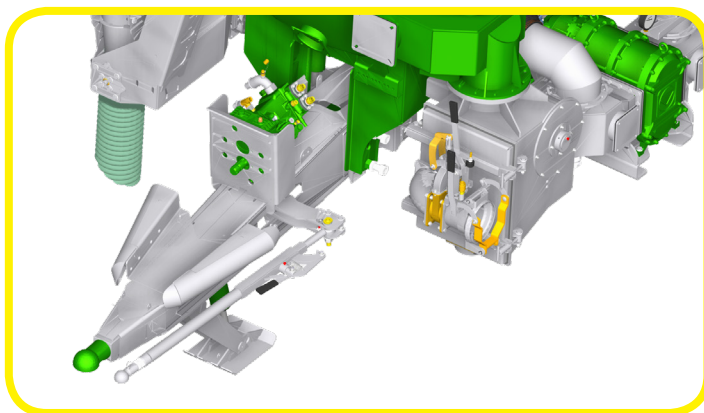
Si ces modifications s'avèrent pertinentes sur papier, c'est surtout sur le terrain qu'elles s'illustrent le mieux. Grâce à une surface de contact accrue entre le sol et les pneus, la répartition du poids du tonneau s'en retrouve une nouvelle fois améliorée. Les traces de roulage sont ainsi visiblement moins profondes. La compacité de la construction due au châssis intégré confère quant à elle un centre de gravité très bas. Non seulement cette caractéristique facilite le travail avec des rampes d'épandage de grandes largeurs mais elle offre aussi une stabilité et un confort de conduite largement supérieurs. Rappelons que cette caractéristique avait d'ailleurs grandement contribué au sacre du Volumetra lors du concours de la « Machine de l'année 2017 ».

Sur l'X-TREM2, les améliorations destinées à augmenter les performances de conduite ne s'arrêtent cependant pas là. Le train roulant a lui aussi été entièrement repensé. Anciennement de type Hydro-Tandem, c'est désormais un train roulant de type Hydro-Pendul qui équipera chacun des modèles. Selon ce principe, chaque essieu sera monté sur deux vérins hydrauliques double effet, placés de part



et d'autre du châssis. Chacun des essieux sera alors lié à ce dernier par une structure triangulaire articulée. Déjà utilisé avec succès sur les bennes TP, ce type de suspension permet d'assurer un meilleur suivi du terrain quel que soit sa topographie et garantit en outre une plus grande facilité d'entretien (graissage, etc.).

Au niveau du directionnel, l'X-TREM2 bénéficiera à nouveau d'un essieu directionnel forcé. Ce dernier a cependant été repensé. Là où sur la première mouture de l'X-TREM, c'est l'essieu arrière qui jouait ce rôle, c'est désormais au tour de l'essieu avant de prendre le relais. En résulte de ce changement un gain considérable en maniabilité. Le porte à faux se voit effectivement réduit, surtout lors de l'utilisation d'injecteurs dépassant fortement à l'arrière (TERRADISC2...). L'angle de braquage s'en retrouve lui aussi grandement amélioré.



Un nouveau design du timon a également été prévu pour encore renforcer cette qualité. Ce dernier a été considérablement aminci et rétréci. Il présente maintenant une flèche plus étroite et est pourvu d'un œillet de type fourreau. Cette compacité contribue ainsi à augmenter, elle aussi, l'angle de braquage.

Des détails bien pensés

Concernant le choix de la pompe, les tonneaux X-TREM2 pourront être équipés de modèles Vacuum, à lobes et Vacuum-storm. Les Vacuum vont de la Jurop PNR 155 (15 500 l/min) à la Jurop DL 250 (25 000 l/min). Pour les modèles à lobes, les pompes Vogelsang VX186-260 (6 000 l/min) seront montées en standard ; tandis que la VX186-368Q (9 000 l/min) sera proposée en option. Pour les machines équipées en Vacuum-Storm, celles-ci combineront les pompes vacuum citées ci-dessus avec une pompe centrifuge Storm 10 000 l/min placée en fin de timon afin d'assurer une répartition optimale du lisier sur de grandes surfaces. Intégrées au timon, l'ensemble de ces pompes seront facilement accessibles et resteront donc plus que jamais aisées à entretenir.

Fidèle à sa réputation, JOSKIN a pensé et assuré les finitions de ce tonneau jusque dans les moindres détails. Une chose est sûre, le souci du pragmatisme semble à nouveau avoir dicté ce développement ! On en retrouve des traces dans chaque recoin du tonneau. Parmi celles-ci, nous citerons, par exemple, la boîte électrique et le coffret hydraulique idéalement placés à l'arrière du tonneau pour rester facilement accessibles tout en étant à l'abri des projections issues des roues, ou encore l'utilisation de garde-boues à la fois légers et réglables...

Les amateurs de matériel robuste et durable, eux aussi, ne seront pas en reste. Outre l'emploi habituel des meilleurs aciers, JOSKIN s'est une fois de plus montré vigilant sur la qualité de chaque pièce. Le système de relevage prévu sur



le tonneau ne fait pas exception. L'X-TREM2 est en effet conçu pour de la technologie lourde et pourra donc travailler avec les injecteurs ou les rampes les plus larges sans aucune difficulté. Pour ce faire, ce tonneau intègre un relevage directement dans les cornières de sa cuve. Ce système se veut ainsi plus compact, plus robuste et permet de conserver un poids idéal à l'œillet. Certains composants, tels que les bras de relevage, proviennent du fabricant renommé « SAUTER », une référence en la matière ! L'attache des injecteurs au tonneau sera quant à elle assurée par un système à 3 points au lieu d'un système en 4 points comme par le passé.