

Les différents éléments qui composent le nouveau Camox F140 sont arrivés en flux tendu, mais ce nouveau skiddeur a bien pu faire ses premiers tours de roues au printemps, comme promis par le constructeur Pialleport. Et le résultat valait le coup d'attendre. C'est en fait un débuseur à la fois compact et puissant que l'on découvre, à la silhouette modifiée et aux performances exacerbées.



Une nouvelle ligne pour le F140

## UN CONCENTRÉ D'ÉVOLUTIONS

Toute la complexité de construction de ce nouveau F140 a résidé dans le fait que ses concepteurs ont toujours voulu conserver un moteur 6 cylindres pour la machine. Mais cela tout en préservant la compacité initiale de ce skiddeur. C'est une volonté assumée pour proposer une machine plus efficace et durable. Le 6 cylindres assure d'une part une meilleure durée de vie au moteur, et d'autre part une réserve de puissance toujours disponible pour le débardeur, explique Eric Pialleport, responsable de l'entreprise. Avec les nouveaux systèmes de dépollution présents, le défi était cependant de taille. C'est naturellement vers le Cummins 6 cylindres que le choix s'est à nouveau porté, un matériel déjà largement validé sur le Camox. Rappelons qu'il équipe déjà le F175 nouvelle version dans une autre catégorie de puissance. L'avantage est qu'il est très bien maîtrisé par les ingénieurs de chez Pialleport. L'inconvénient est que ses dimensions sont connues mais, au départ, difficiles à intégrer sur le châssis tel qu'il était conçu.

Qu'à cela ne tienne, l'équipe a remis l'ouvrage sur le métier et s'est attelée à redéfinir le F140. Le fait que le moteur Cummins Tier 4I propose un filtre à particules unique, sans système d'Ad Blue, a quand même simplifié la tâche. Notons que ce dernier est très basique, sans capteur, ce qui a rendu plus aisée son installation. Les développeurs de l'entreprise sont finalement arrivés à positionner le Cummins 6 cylindres, de 173 ch

de puissance et 800 Nm de couple, et le résultat est plutôt remarquable.

Le châssis avant a été repensé entièrement, avec une nouvelle forme de capot inspirée du F175, mais aussi avec une inclinaison différente de la calandre ainsi qu'une élévation de la cabine. La nouvelle conception a aussi été imposée par le nouveau système hydraulique, qui comme celui de refroidissement a dû trouver sa place. C'est également le cas des réservoirs de carburant et d'huile, qui ont été modifiés pour s'intégrer dans l'ensemble. Le châssis arrière n'a, par contre lui, pas été touché. C'est au total 800 kg de poids qui se sont ajoutés. On reste donc dans les 13 t de poids si l'on se situe sur un modèle standard. Pour le modèle à grue, on arrive par contre à un total d'environ 15 t.

La longueur de la machine, hors outils, n'a été rallongée que de 8 cm, une vraie prouesse. Sa largeur reste identique, on apprécie les 2.600 mm du débuseur à grue. Mais c'est la hauteur qui par contre se rehausse franchement, à 3.055 mm en cabine standard et 3155 mm en cabine panoramique. Ce qui n'est vraiment pas une mauvaise chose pour le pilotage. Une conséquence de la présence de la cabine panoramique ainsi que de la nouvelle disposition des composants internes. Malgré cela, le centre de gravité a cependant très peu changé assure Mathieu, en charge du développement du nouveau F140 chez Camox. On

observe un positionnement de différents organes plus bas qu'auparavant, ainsi qu'un petit tassement de la garde au sol à 590 mm. La largeur reste son point fort, le skiddeur grue et double-treuil de notre débardeur ne mesure que 2,50 m minimum en pneus 23.1-26 Alliance Forestar 345.

La carrosserie a été particulièrement soignée, ce qui permet de mieux intégrer dans la ligne les renflements latéraux du capot. Même s'il est assez haut, le nez de la machine reste court et étroit, ce qui permet une vision complète sur la lame. Les pinces de cette dernière ont été décalées.

On les perçoit désormais facilement depuis le poste de pilotage. « Ça va bien en vision » confirme Jérôme Pellegrini, le propriétaire du premier modèle issu des ateliers. Les angles biseautés du capot laissent effectivement clairement entrevoir l'avant de la machine. « On est perché » rajoute-t-il, mais cela ne paraît pas le gêner, au contraire. Par rapport à son précédent skiddeur, il est bien moins malmené dans sa nouvelle cabine. « J'ai de bonnes sensations » affirme-t-il encore, déjà à l'aise dans la conduite et la maîtrise de son nouveau F140. Mais il est en terrain connu.

# Le Camox F140 fait peau neuve



Un capot très bien dessiné

## UN F140i SINON RIEN

C'est déjà le 4<sup>ème</sup> Camox F140 que ce jeune débardeur isérois acquiert. Mais c'est le premier neuf. Les précédents Camox étaient tous des occasions, qui ont graduellement été de mieux en mieux équipés. C'est donc une étape importante de son parcours professionnel que l'arrivée de ce nouveau modèle. Installé à son compte depuis 1999, bûcheron à ses débuts, il commence ensuite le débardage en 2010. Aujourd'hui, son entreprise coupe 12.000 m<sup>3</sup> et débarde autour de 15.000 m<sup>3</sup> annuellement. 2 salariés sont actuellement présents dans l'entreprise, mais Jérôme travaille aussi régulièrement avec un bûcheron indépendant pour des clients privés et publics. Pour l'instant, direction les bois de Chambaran où le F140 Tier4i évolue actuellement, à sortir des grumes de chêne et de hêtre.

« J'ai pris la totale » plaisante notre débardeur, en évoquant le premier skiddeur neuf qu'il a acheté. Il n'est cependant pas très loin de la vérité, avec le double treuil 2 x 16 t CMC, la grue Camox M90, un grappin découpeur, la cabine panoramique avec climatisation et vbasto et la lame crocodile, on a un skiddeur vraiment complet. Mais l'on peut dire que notre forestier a eu le temps pour juger et apprécier ce modèle et qu'il investit en toute connaissance de cause. Pour lui, c'est sûr, pas question de changer de gabarit, celui du F140 lui convient parfaitement et est très bien accepté par les propriétaires privés chez lesquels il débarde. Le treuil CMC 2 x 16 t, il lui est tout autant indispensable, ainsi que ses 220 m de capacité de bobine, quand il intervient en Chartreuse, dans le Vercors ou dans le massif des Bauges. Quant à la grue, elle devient de plus en plus incontournable, que ce soit pour trier ou débarder. Jérôme constate d'ailleurs que



Jérôme teste la stabilité de sa nouvelle machine

ce soit en forêt privée ou publique, qu'il y a toujours plus de tris à effectuer, il faut donc optimiser cette étape sur le chantier. La grue devient donc un élément primordial pour manutentionner les grumes et gagner en temps de travail. Cet accessoire de débardage génère au moins 15% de volume supplémentaire quotidiennement, estime Jérôme. Entre l'approche plus rapide des bois vers le tablier et la manutention sur place de dépôt, la grue justifie pleinement sa présence. Elle est en plus déposable de manière rapide. Un quart d'heure seulement d'après Mathieu. Cette M90 de 10 t/m de puissance est munie d'un grappin découpeur Hultdins. Une 15 t/m est à l'étude mais ne devrait

pas être disponible pour ce modèle, tout comme le treuil CMC 2 x 20 t. Revenons au grappin-découpeur qui procure de nombreuses extensions d'activité, et c'est pour cela que Jérôme ne peut s'en passer. Il contribue indéniablement aux gains de productivité possibles dans l'activité de débardage souligne-t-il.

Tout d'abord en évitant au débardeur de descendre systématiquement de la machine afin de couper un bois branchu ou tordu qui perturbe la constitution de la traîne. Il permet ensuite de billonner directement en forêt et sur parc, le chauffeur restant installé en cabine pour faire ses 16 m ou la dimension qu'il souhaite, dans la plupart des conditions d'orien-

tation des bois possibles. Enfin, Jérôme peut sortir du bois-énergie dans les chantiers de sapins. Purges et têtes sont ramassées et valorisées grâce à l'action de la grue et du grappin-découpeur combinées. Rajoutez à cela une ébrancheuse Silvatrade installée sur la place de dépôt. Le résultat final n'est pas négligeable, cela représente quand même 150 t environ sur une année. L'association des deux outils, grue et ébrancheuse, permet enfin de plus et mieux empiler la biomasse en bord de piste.

On est plus que convaincu, surtout lorsque Jérôme précise qu'il ressent nettement moins de fatigue quotidienne en procédant de la sorte.



La grue et le grappin-scie, des équipements devenus indispensables



Il se faufile sur toutes les pistes



## PLUS FORT DANS LES FRANCHISSEMENTS

Place au pilotage. Notre pilote obtient le couple moteur sans se mettre à fond, ce qui lui permet de progresser tout en souplesse. Les craintes quant à l'emplacement de la cabine et du confort du pilote positionné plus haut sont tout de suite dissipées. La conduite est vraiment harmonieuse nous dit le débardeur, et le conducteur n'est vraiment pas secoué. De l'extérieur, on s'aperçoit concrètement que la machine bouge peu, et est intrinsèquement très bien assise. Etant chaînée la plupart du temps, la monte d'un tablier droit ne lui pose pas de problème, la place est large pour le passage des roues avec la conception proposée. Jérôme charge 8 m<sup>3</sup> maximum, les treuils demandent encore un peu de rodage, mais ils sont déjà utilisés à leur pleine capacité lorsqu'il tombe sur une grume de chêne énorme et récalcitrante. La traction est intense mais la machine ne bronche pas, très bien ancrée dans le sol. Une fois les bois dans le tablier, le F140 se déplace ensuite assez vite sur la piste de débarquement. On voit encore une fois que la tenue de route est impeccable et ses franchissements très agiles.

On sent ce F140 mieux armé pour les pentes que ses prédécesseurs. Jérôme n'hésite d'ailleurs pas à prendre un talus en étant chargé, il pourrait passer en une fois, mais il préfère poser le tablier, pour assurer lors de ses premières heures d'utilisation. Pour le franchissement d'un ruisseau à sec, les manœuvres s'enchaînent précisément, la machine est réactive et puissante. Le tablier et le treuil agissent très rapidement. La machine est vraiment maniable et propose une force tranquille rassurante.

On retrouve sur ce modèle la boîte de vitesse ZF powershift avec convertisseur de couple, qui propose cette fois-ci en option 6 vitesses avant pour 40 km/h de vitesse maximum. Idem pour les ponts avant et arrière Naf à blocage différentiel multidisque à commande électrohydraulique qui équipent à nouveau le F140. Et le balancier avant offre toujours 15° d'inclinaison et l'articulation 45° d'angle de braquage. Côté hydraulique, l'arrivée d'une nouvelle pompe Danfoss à cylindrée variable permet par contre d'améliorer le débit à 180 l/mn et de dynamiser un peu plus les treuils et la transmission. Le frein de suspension ressort très fort d'après notre débardeur qui apprécie également la présence de 4 feux à led placés de chaque côté de la cabine.

Forcément, en possédant la même cabine et des composants identiques au F175, une motorisation renforcée et des équipements complémentaires, le F140 grimpe en gamme et en prix. On ne constate donc plus qu'une différence de 20.000 € entre les deux modèles Camox au moment de l'achat, selon les équipements. Il faut compter 240.000 € pour un skiddeur F140 avec tablier et double treuil plus la cabine standard. 6 machines sont d'ores et déjà sur la ligne de fabrication, en version grapple, grue ou standard, le F140 paraît donc être plébiscité sous toutes ses formes. Ce modèle semble d'ailleurs être un bon investissement. Les anciennes machines sont en effet très demandées, avec une valeur de revente non négligeable. Même pour des matériels atteignant 10 ans d'âge, après une révision à l'usine. La nouvelle génération ne dérogera certainement pas à la règle.

S.A. ■

