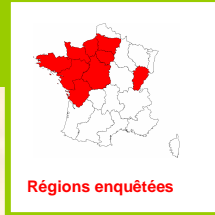




NEW HOLLAND TM 120, 125, 130, 140, 150, 155, 175, 190



www.oqma.cuma.fr



Régions enquêtées

Avec 6 modèles de 124 et 194 ch ISO TR 14396, la gamme TM est une évolution de la gamme M/60, largement diffusée, qui démarrait à l'époque, à partir de 100 ch. Ce créneau 100 – 120 ch, laissé vacant, est aujourd'hui occupé par les TSA. La série TM fait valoir des atouts de polyvalence avec une boîte de vitesse dont la facilité d'utilisation est fort appréciée des utilisateurs et un pont avant Super Steer procurant un très bon rayon de braquage utile pour les manœuvres avec des outils portés. Depuis la fusion avec Case, cette gamme est déclinée en deux versions (bleu pour le réseau New Holland et rouge pour les MXM du réseau Case) se distinguant par quelques particularités ergonomiques dans la cabine et détails de présentation au niveau de la carrosserie.

Modèles enquêtés	Effectif	Puissance (ch)
TM 120	4	124
TM 125-130	4	130
TM 140-150	6	144
TM 155	2	155
TM 175	2	177
TM 190	4	194

Echantillon enquêté : 16

Les enquêtes réalisées n'ont aucun caractère d'essai comparatif mais sont des enquêtes de réseau.

Avis des utilisateurs

Ils ont apprécié

- Maniabilité grâce au pont avant Super Steer
- Utilisation boîte de vitesse
- Bonne puissance moteur

Ils ont moins apprécié

- Suspension de cabine
- Qualité de finition moyenne
- A-coups de transmission lors du passage des rapports

Evolutions du constructeur

(attention : les points cités ci-dessous sont des évolutions produits. Il est impossible d'en faire bénéficier les modèles antérieurs.)

- Fin 1999 Apparition de la gamme TM en remplacement de la série M/60
- Automne 2001 : Commercialisation du TM 165 Ultra.
- 2002 : Commercialisation des New TM avec leur nouvelle numérotation. Disparition du 165 mais apparition de deux modèles : les 175 et 190 dotés d'un dispositif de surpuissance (+35 ch) qui entre en action lors d'une forte consommation de puissance à la prise de force. Cette gamme est désormais commune avec celle du réseau Case (MXM).

Sécurité de l'utilisateur

Avec la participation de la MSA

Avant de partir :

N'accepter personne entre le tracteur et la machine pendant les manœuvres d'attelage
 Utiliser les poignées et les marches pour descendre du poste de conduite : Ne jamais sauter
 Vérifier l'attelage et notamment la bonne jonction du flexible de freinage
 Vérifier le bon fonctionnement des dispositifs de signalisation

Sur la route :

Ne pas dépasser le PTAC et le PTRM indiqué sur la carte grise
 Respecter la limitation de vitesse du tracteur. Coupler les pédales de frein

Au champ :

N'accepter aucun passager en l'absence de siège prévu à cet effet
 Avant de descendre, toujours immobiliser le tracteur et débrayer la prise de force
 Confier le tracteur à un conducteur expérimenté pour les travaux en pente



Fiche réalisée par le réseau CUMA et Chambres d'Agriculture avec la participation financière du compte d'affectation spécial pour le développement agricole et rural géré par le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche.
 L'utilisation des informations de cette fiche à des fins commerciales ou publicitaires est totalement interdite.

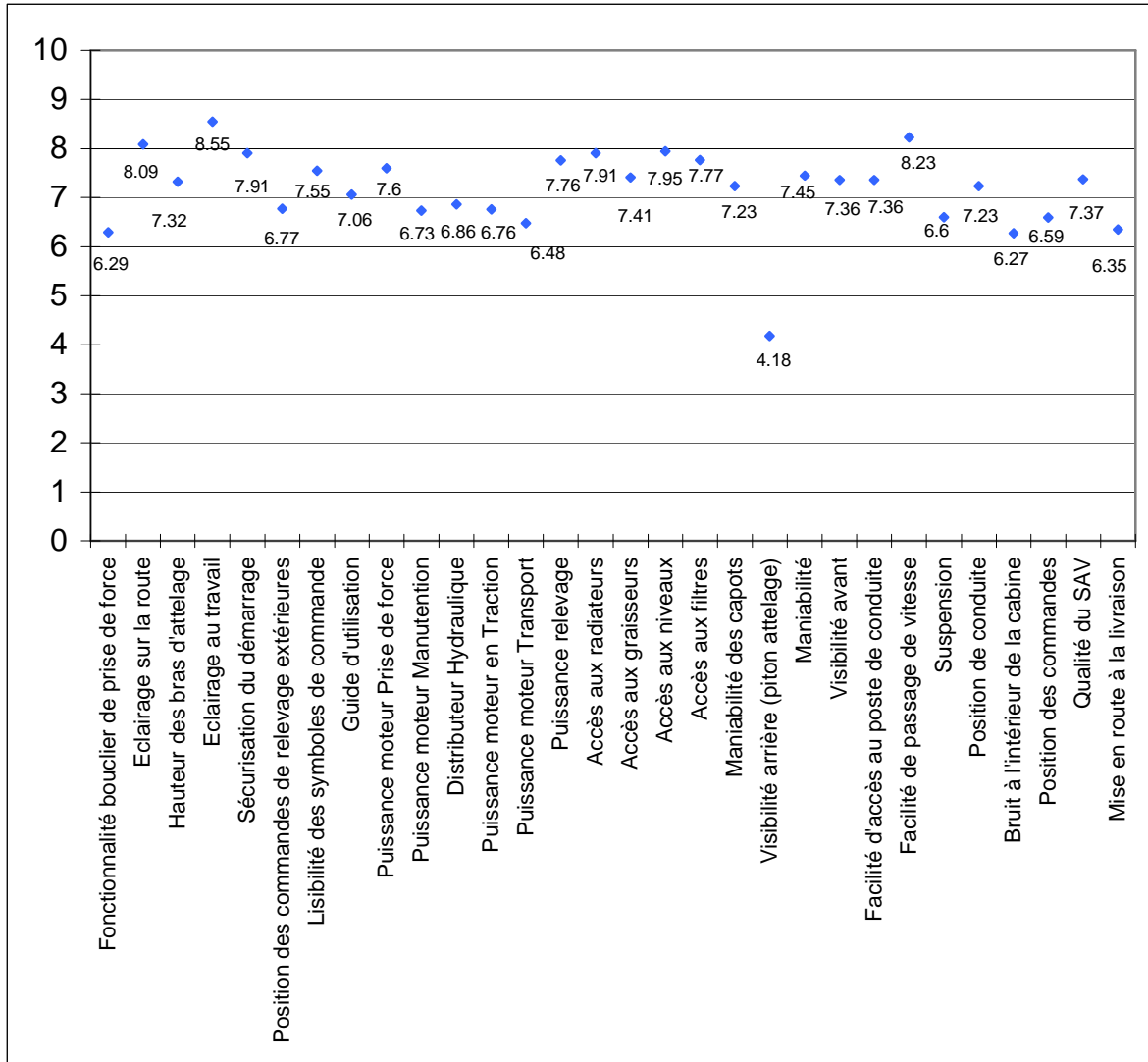




NEW HOLLAND

TM 120, 125, 130, 140, 150, 155, 175, 190

Présentation des résultats des notes



Notre avis

Bilan satisfaisant pour cette série TM, qui sans être une star du marché, ne souffre pas de défaut rédhibitoire. Le constructeur semble être à l'écoute du terrain pour faire évoluer la performance de ses tracteurs. Ainsi, la suspension de cabine a été améliorée en modifiant les amortisseurs et les ressorts réglables. De même, la qualité de finition est en constante évolution.

L'option Super Steer semble plus diffusée que celle du pont avant suspendu car entre les deux, il faut choisir ! Les modèles 120 et 140 ch peuvent être concurrencés par les TSA en terme de rapport poids puissance, pour qui ne réalise pas de travaux lourds de traction.

Le 175 peut s'avérer un peu décevant par rapport à un 155 du fait de la tonne et demi supplémentaire qu'il doit déplacer. Préférez un 195. De même, la transmission Power command, comme toute technologie power shift, pénalise les modèles les moins puissants qui en sont équipés.



Fiche réalisée par le réseau CUMA et Chambres d'Agriculture avec la participation financière du compte d'affectation spécial pour le développement agricole et rural géré par le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche.
L'utilisation des informations de cette fiche à des fins commerciales ou publicitaires est totalement interdite.



Principales pannes signalées et réponses du constructeur



Les explications données pour chaque panne ont été recueillies auprès du constructeur. Les pannes mal identifiées (description trop imprécise), ou liées à l'utilisation du matériel n'ont pas été retranscrites. Nous consulter.

Description de la panne : Réponse du constructeur

- **Mou au transport** : comportement moteur pouvant être lié à l'évolution des normes anti-pollution.
- **Désamorçage quotidien du circuit de carburant** : incident solutionné par le constructeur. Modifications sur le circuit de carburant (pompe d'alimentation, clapet anti-retour).
- **Grippage de pompes d'injection** : sur les modèles avec pompe d'injection à régulateur mécanique, des instabilités de régime ont été recensées du fait d'un manque de graissage du mécanisme de régulation. Suite à l'analyse des carburants employés, ces défauts de lubrification ont été attribués au manque de pouvoir lubrifiant des carburants désoufré (caractéristique des fuel haute performance). Le constructeur préconise l'emploi d'un additif pour le traitement de ce type de carburant.
- **Perte de puissance moteur, usure prématurée de pompe d'injection** : une campagne a été réalisée pour le montage d'une double filtration, d'une pompe d'alimentation avec un débit et une pression augmentée et le remplacement des pompes d'injection sur les modèles 175 et 190.
- **Voyant de refroidissement toujours allumé, chauffe anormale** : programme en cours pour le remplacement de la sonde (indication erronée) et le remplacement du bouchon de radiateur.
- **Fuite des joints de palier de vilebrequin avant et arrière** : Un bulletin a été diffusé pour le remplacement des joints par un nouveau montage de joint cassette et introduit en production.
- **Petit bruit lors du passage de gamme, casse de synchro d'inverseur** : si mauvais réglage, l'inverseur passe alors que le tracteur n'est pas à l'arrêt. De nouveaux synchroniseurs sont montés en production et disponibles en pièces de rechange.
- **A-coup de transmission (calibrage nécessaire fréquemment)** : des tests sont actuellement en cours avec un nouveau logiciel, des pressions modifiées au niveau de la boule d'azote et des calibrages différents surtout en mode manuel.
- **Circlips mal monté dans le pont arrière** : incident solutionné par modification du circlips et de l'arbre.
- **Usure prématurée des passages de gammes sur Rang Command (vers 3 à 5000 h)** : usure prématurée des synchroniseurs.
- **Rupture de flexible hydraulique** : programme en cours pour le remplacement de ces flexibles.
- **Nombreuses fuites d'huile** : liées au mauvais sertissage des flexibles. Programme de modifications en cours.
- **Remplacement tuyauterie de frein** : modification des tuyaux rigide par des flexibles au niveau des maîtres cylindres de frein.
- **Témoin de pont avant allumé en permanence** : incident provenant du mano-contact. Nouvelle référence de mano-contact.
- **Casse répétitive des réducteurs de pont avant (115, 125, 135) y compris du modèles renforcés** : Cas isolés. S'assurer que le pont avant n'est pas en surcharge. Vérifier le respect des prépondérances (taille des pneumatiques et usure)
- **Réservoir percé par une bride de fixation** : modification de cette bride fixation et augmentation de l'épaisseur de la paroi du réservoir
- **Dysfonctionnement électrique/électronique de boîte allant jusqu'au remplacement de celle-ci** : Cas isolé de remplacement de modules électroniques. Certains remplacement sont réalisés à tord alors que la panne vient d'un problème de connexion électrique.
- **Pont avant suspendu descend tout seul** : modification de la conception des clapets de retenu.
- **Le pont avant vient en butée lors de la descendre d'un outil arrière lourd (effet de balancement)** : plusieurs essais sont en cours sur des tracteurs. Modification des logiciels.
- **Bruit dans tuyaux hydrauliques de la direction assistée (sur boîtes Power Command)** : modification du clapet basse pression sous le couvercle de la boîte de vitesse afin d'éviter aux impuretés de la bloquer.
- **Nombreux dysfonctionnements électriques/électroniques (gestion des automatismes, boîte, tableau de bord)** : évolutions des faisceaux électriques, des connexions, des niveaux de logiciels ayant fait baisser le nombre de réclamations.
- **Bruit en cabine notamment lié au ventilateur** : élaboration de nouveaux logiciels pour éviter les montées en régime du ventilateur.

La parole au constructeur : de nombreux petits dysfonctionnement présentés ci-dessus ont été constatés sur les premiers TM. L'usine CNH a su prendre en compte la plupart d'entre eux et fournir les efforts nécessaires pour trouver des réponses adaptées.

Désormais, bon nombre d'incidents ont été solutionnés et les concessionnaires possèdent toutes les informations nécessaires pour effectuer les modifications chez leurs clients.

D'ailleurs, étant certains de la qualité des TM, le constructeur propose une extension de garantie chez les concessionnaires participants.