

PROVA IN CAMPO



Trattore Valtra A73C

■ di **Ottavio Repetti**

La Serie A di Valtra è una delle novità del 2014. I primi modelli stanno arrivando nelle campagne e M&MA ha provato il più grande della gamma (78 cv). Abbiamo scelto la versione piattaforma, perchè il costruttore offre la maggioranza degli allestimenti senza abitacolo, per ridurre l'altezza a soli 130 cm

Se si parla di novità in casa Valtra, il pensiero di tutti corre alla nuova serie T, oggetto di un restyling davvero radicale nella forma e anche nella sostanza, nonché premiato a livello internazionale. Tuttavia, come abbiamo scritto più volte, i grandi trattori danno prestigio, ma è coi piccoli che si fanno in numeri. E pertanto dalle parti di Agco attribuiscono sì importanza ai T4, ma ne danno altrettanta alla nuova gamma Small, che dovrebbe finalmente aprire le porte di un comparto fondamentale e, finora, off limits per il marchio finlandese: quello della viti-frutticoltura, che come noto, in Italia, è tutt'altro che trascurabile.

Conscio del valore di questo mercato non solo nel nostro paese, ma in tutto il Sud Euro-



■ Con l'arco di protezione alzato, il serie A tocca i 2,4 metri di altezza, ma quando si abbassa la protezione, si raggiungono i 130 cm.

pa, Valtra ha deciso di ampliare la serie A, gamma entry level del suo listino, arricchendola con tre modelli, appunto, small, da 53, 63 e 73 cv, offerti in due versioni: frutteto e compatto. Il primo pensato per la frutticoltura meccanizzata, il secondo a metà tra i classici Serie A e lo specialistico. Lo potremmo definire un frutteto largo o, per l'appunto, un compatto.

■ Tre potenze, due versioni: frutteto o compatto. Sei trattori in tutto per ritagliarsi uno spazio nel mercato specialistico

La nuova gamma è nata da una collaborazione con la turca Hat-tat, che ha realizzato gli specialistici rispettando le direttive e gli standard qualitativi di Valtra. La trasmissione, per esempio, è realizzata in Finlandia. In generale, si tratta di macchine adatte a lavorare in spazi ristretti (non è detto che debbano essere per forza filari, come vedremo), e le dimensioni lo confermano: la versione compatta è lunga 4 m per 2,6 m di altezza (1,3 m per i modelli senza cabina) e con una larghezza che va dagli 1,95 m dei modelli cabinati a 1,81 m di quelli con il solo arco di protezione. Ma che, per tutti, si può ridurre a 162 cm. Le versioni Orchard (frutteto) nascono invece sempre senza cabina. Sono lunghe 4,1 m e larghe 1,72 m (con 162 cm di minimo, ancora una volta). Il peso, con serbatoio pieno, oscilla tra i 27 ai 28 quintali (32 se c'è la cabina), per una luce da terra di 38 o 32 cm, rispettivamente per i convenzionali e i frutteto.

Vista la diffusione delle macchine di piccola potenza nel nostro paese, abbiamo anticipato i tempi, provando uno dei primissimi modelli arrivati in campagna, grazie alla collaborazione della concessionaria Agricam di



■ La trinciasarmenti usata per il test non ha impensierito il Perkins, che ha lavorato a regime tutto sommato ridotto e senza alcuna difficoltà.



1. Buona apertura del cofano, anche se per l'accesso al motore si devono smontare i classici carter. Motore a tre cilindri Perkins, con 3,3 litri di volume. Piuttosto elastico, a dispetto delle dimensioni.

2. Retina di protezione per il radiatori principale. In questo modo si riducono le necessità di soffiatura.

3. Filtro dell'aria e batteria sistemati sul muso della macchina, davanti ai radiatori.

4. Radiatore dell'olio idraulico in prima posizione. A seguire troviamo intercooler e liquido di raffreddamento del motore.

Montichiari (Bs). Il trattore, come vedremo, non presta servizio né in vigneto né in frutteto, ma trova comunque il modo di sfruttare le sue dimensioni contenute.

Motore: non c'è Sisu

Valtra è, da sempre, sinonimo di Sisu. Nel senso che la prestigiosa casa motoristica monta, immancabilmente, i motori oggi conosciuti come Agco Power. Gli specialistici della serie A, tuttavia, fanno eccezione: sono infatti equipaggiati con un Perkins 1103D-33, tricilindrico da 3,3 litri, con turbocompressore e intercooler. Un motore che, grazie ai consumi ridotti e all'intercooler, rispetta gli standard di emissione previsti per il suo segmento senza Egr o Scr. La potenza massima è di 58 kW (78 cv) a 2.200 giri, mentre la coppia massima, presente già a 1.400 giri, arriva a 310 Nm. Da segnalare alcuni interessanti dettagli,

come la ventola viscostatica (non elettronica, ma pur sempre a rotazione diversificata) e un serbatoio da 74 litri che garantisce una autonomia superiore alla media del segmento.

Niente idraulica nel cambio

Il cambio è unico per tutti i modelli e, come già scritto, realizzato in Finlandia, nonché di concezione basilare: abbiamo infatti una trasmissione 12+12 totalmente meccanica, dunque con 4 rapporti sincronizzati e 3 gamme. Meccanico anche l'inversore, che trova posto non dietro il volante, come siamo ormai abituati a vedere, ma sul lato sinistro del sedile. Si tratta, comunque, di un comando sincronizzato: dunque non bisogna fermare la macchina per agire sul cambio di direzione. La totale assenza di idraulica nella trasmissione ci spinge a cercarla da altre parti: scopria-

■ Motore Perkins, con tre cilindri e turbo intercooler sui due modelli più grandi. Buone doti di elasticità

mo così che gli unici controlli di questo tipo sono, sull'A73, l'innesto della presa di potenza e il bloccaggio dei differenziali; peraltro sul modello più piccolo della serie, il 50 cv, anche questi due comandi sono meccanici. La serie A da vigneto è costruita insomma sul principio della semplicità e dell'essenzialità. Non troveremo, per esempio, il ponte anteriore sospeso, ma sempre fisso (del resto, questo è lo standard, per il settore). Allo stesso modo la dotazione è contenuta. Non ci sono sollevatore anteriore né la possibilità di aumentare i servizi idraulici oltre a quelli standard, anche se a queste due lacune pone rimedio Agco Italia con interventi ad hoc. Tutte le versioni, a quanto dichiarato sulla scheda tecnica del trattore, hanno un raggio di sterzo di 4,8 m circa. Che non è, obiettivamente, tra i migliori della categoria, nonostante un passo – poco più di 2 m – non certo da buttare. Nella norma il sistema di frenata, con freni sul ponte posteriore e inserimento della doppia trazione su quello anteriore.

Idraulica e servizi

Completiamo la nostra descrizione con l'impianto idraulico, alimentato da una pompa a centro aperto da 43 l/min e 195 bar, più una seconda pompa per l'idroguida. La principale muove invece il sollevatore posteriore, che ha una portata, sull'A73, di 2,9 tonnellate, mentre sui modelli più piccoli si ferma a 2,1 t. I distributori posteriori sono al massimo due, mentre non ne sono previsti di anteriori. Questo, almeno, l'allestimento di fabbrica. A richiesta, infatti, Agco Italia monta sollevatore anteriore e due distributori supplementari, oltre a una cabina sui modelli frutteto (che di base ne sarebbero sprovvisti). Torniamo al sollevatore. Le regolazioni dell'attacco a tre punti sono meccaniche: due leve cambiano infatti la posizione e lo sforzo, collegato – quest'ultimo – al terzo punto. Meccaniche anche le leve dei distributori ausiliari. Lo stesso vale per i comandi della presa di potenza: la leva di attivazione si trova sul lato sini-

stro, a fianco del freno di stazionamento. Sulla destra, inserito nel blocco di comando idraulico, abbiamo infine il selettore di velocità della Pto, con due posizioni: 540 giri e 540Eco. I regimi nominali sono, rispettivamente, 1.890 e 1.594 rpm. Grazie alla funzione Eco, pertanto, si può lavorare con la pdp a 300 giri di motore in meno, contenendo ulteriormente i costi di esercizio.

In campo

Per la prova del Valtra serie A ci siamo appoggiati a uno degli ultimi concessionari arrivati in casa finlandese, ovvero la AgriCam di Montichiari che, oltre al reparto vendita macchine agricole, offre anche un interessante servizio di noleggio. Il trattore usato per il test, un A73 piattaforma, era proprio una macchina a noleggio, con diritto di riscatto da parte dell'utilizzatore. Che è, in questo caso, la società agricola ponte Rosso di Isola della Scala, grande azienda avicola con diversi centri di allevamento in provincia di Verona.


1

2a

2b

3

4

1. Ventola a rotazione variabile, accorgimento intelligente per ridurre consumi e assorbimento di potenza.

2a-b. Il filtro dell'olio idraulico (foto 2b) è in posizione migliore rispetto a quello dell'olio motore.

3. Filtro e prefiltro del gasolio sono protetti dal cofano motore.

4. Filtro dell'aria autopulente, comunque facile da smontare e in posizione ben raggiungibile.

**PREZZO DI LISTINO
MACCHINA PROVATA
35.066 €**

3

4

2

1

Un Perkins brillante

Il motore, un po' a sorpresa, non è un Sisu, bensì Perkins. Per la precisione, un 1103D-33 da 3,3 litri per tre cilindri, turbo-intercooler. Motore di dimensioni ridotte, poco esigente in fatto di consumi e con prestazioni comunque adeguate a uno specialistico. I cavalli, per la versione in prova, arrivano a 78

2

Idraulica nella media

Impianto idraulico abbastanza comune, sul serie A di Valtra. Abbiamo infatti una pompa a centro aperto da 43 litri al minuto, con due distributori (numero massimo) e un sollevatore da 2,9 tonnellate di portata, buono per altezza di sollevamento e dotato di controllo dello sforzo meccanico sul terzo punto

I PREGI

- Buon motore, con coppia a bassi regimi
- Cambio ben sincronizzato e facile innesto dei rapporti
- Prezzo d'acquisto interessante

I DIFETTI

- Leve dei distributori scomode da azionare
- Volante di diametro ridotto, occorrono molte rotazioni in manovra
- Raggio di svolta piuttosto elevato



1

VALTRA
AGRICAM
www.agricam.it

3

La cabina spesso non c'è

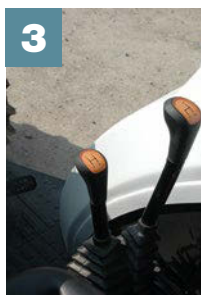
Un trattore specialistico è sempre venduto anche in versione piattaforma, indispensabile in certi sestri d'impianto. Il serie A di Valtra offre l'allestimento senza cabina, a richiesta, sulla versione compatta e come unica soluzione (fatto salvo la possibilità di montarla successivamente) per il frutteto

4

Tutto meccanico

Avvio della doppia trazione e bloccaggio dei differenziali: sono i soli due comandi con innesto elettroidraulico sui Serie A. E nemmeno su tutti: il modello da 50 cavalli, per esempio, non li monta. Evidente la scelta di Valtra: puntare su un trattore il più possibile semplice, dunque con cambio meccanico e senza elettronica

■ *Cambio made in Valtra, ma esclusivamente meccanico, con quattro marce, tre gamme e inversore manuale*

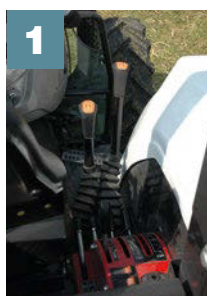


1. Freno a mano e frizione della Pto: stessa leva, ma colori diversi.
3. Inversore collocato a sinistra della postazione di guida. Come si vede, il controllo è totalmente meccanico.
4. Leve meccaniche per il cambio. Hanno però il vantaggio di non essere sul tunnel centrale, fortunatamente eliminato dai progettisti.
5. Acceleratore a mano. Il comando è sistemato, come al solito, vicino al volante, sulla destra del medesimo.

Vista la natura dell'attività della Ponte Rosso, appare chiaro che l'A73, sarà impiegato in un campo diverso dalla frutticoltura. Non a caso, la Ponte Rosso ha chiesto una versione C (compatto). Come spiega **Alessio Bettini**, uno dei proprietari, si è scelto questo formato di macchina perché si ha la necessità di lavorare all'interno dei pollai per la rimozione della pollina e anche per lo spostamento delle gabbie. È pertanto necessario un trattore piccolo e soprattutto basso: il Valtra, con i suoi 130 centimetri di altezza massima (una volta abbassato l'arco di protezione) è dunque proprio quello che ci vuole. Altra caratteristica interessante è la semplicità: apprezzata nel momento in cui non si devono fare lavori particolarmente impegnativi per molte ore al giorno. Per la nostra prova, tuttavia, non abbiamo lavorato all'interno dei capannoni bensì attorno al loro perimetro, usando una trinciasarmenti per la pulizia dei viali e degli argini. A corredo di questa applicazione, naturalmente, anche i soliti test sulla

manovrabilità, la sensibilità del cambio e l'efficacia dei freni, oltre a un'analisi sulla praticità dei comandi in generale. Per prima cosa bisogna precisare che la trinciasarmenti non ha un assorbimento di potenza tale da preoccupare una macchina da 73 cv e dunque il Valtra si è comportato benissimo, da questo punto di vista, gestendo l'attrezzo senza alcuna difficoltà

e mantenendo anche un regime motore piuttosto contenuto. Nel corso del test di guida in azienda, comunque, il tre cilindri Perkins è parso avere una discreta ripresa e anche una buona silenziosità: il rumore è avvertibile, ma non fastidioso. Parliamo però anche di trasmissione, dal momento che un cambio totalmente meccanico, in tempi in cui sta diventando normale averlo totalmente idraulico, potrebbe suscitare qualche perplessità. Alla prova dei fatti, tuttavia, la Syncro Shuttle si dimostra trasmissione "da Valtra". Si è infatti comportata molto bene: le quattro marce sincronizzate entrano senza alcuna difficoltà e anche con una relativa velocità, per cui è possibile guidare agevolmente questo mezzo su strada. Per cambiare le tre gamme bisogna invece fermarsi, ma tolto ciò i rapporti entrano facilmente. Lo stesso vale per l'inversore: è soltanto meccanico, tuttavia si innesta senza alcuna dif-



1. Distributori, sollevatore e selettore di velocità della Pto sono sul lato destro del sedile, appoggiati sul pianale del trattore.
2. Sollevatore da 2,9 tonnellate con controllo meccanico dello sforzo.
3. Il serie A è fornito, di fabbrica, con due soli distributori. Valtra Italia ne aggiunge, a richiesta, altri due.
4. Silent bloc per ridurre le vibrazioni a carico del conducente.

■ Buona sincronia dei rapporti e buona collocazione per le leve del cambio. Qualche problema in più con quelle dei distributori



1. Le leve dei distributori (e una di quelle del sollevatore) risultano troppo vicine ai manicotti delle leve del cambio.
2. Il Serie A versione Small ha un'altezza da terra di 38 cm, con pneumatici da 30".
3. Serbatoio da 74 litri, in grado di assicurare un'autonomia in linea con la media della categoria.
4. La presa di potenza si è comportata bene, dimostrando facilità di innesto e buon trasferimento di potenza all'attrezzo.
5. Due velocità per la Pto. Con la funzione Eco si raggiungono i 540 giri a un regime di 1.600 rpm.

cisiamo subito che lo spazio è più che sufficiente per un uomo di stazza normale. Non soltanto sulla versione senza abitacolo: crediamo infatti che anche nell'allestimento cabinato l'A73 sia abbastanza comodo. Considerando, naturalmente, il tipo di macchina con cui stiamo lavorando. Discreto anche il sedile, molleggiato con sospensioni pneumatiche e sicuramente negli standard a di categoria. Da migliorare, invece il blocco dei comandi idraulici. È collocato sulla piattaforma del trattore, come già accennato, in basso a destra rispetto al conducente. Sin qui non ci sarebbe nulla di strano, trattandosi di un mezzo specialistico; tuttavia i comandi dei distributori sono sistemati troppo vicini ai soffietti delle leve del cambio. Così, soprattutto quando si innestano marce come la seconda o la quarta, i controlli idraulici diventano un po' difficili da raggiungere. Discorso diverso per i comandi del sollevatore, che sono più spostati verso destra rispetto al cambio, e anche per il selettore di velocità della presa di potenza: essendo fissato più in alto, non soffre di questo handicap.

ficoltà. Con ciò, non possiamo nemmeno dimenticare che lo standard, in materia di trattori da frutteto, comincia ormai a essere quello di avere almeno una mezza marcia idraulica e pertanto, sotto questo aspetto, Valtra dovrebbe forse prevedere una trasmissione un po' più evoluta, magari come optional. Tornando al test, la manovrabilità della macchina è abbastanza buona, superiore a quanto ci si aspetterebbe vedendo i dati sul raggio di svolta. Consigliamo tuttavia, a un eventuale acquirente, di dotarsi di pomello sul volante, in quanto quest'ultimo ha un diametro ridotto e quindi dev'essere girato ripetutamente in fase di manovra, quando si deve cambiare totalmente la direzione delle ruote. Altra cosa cui si deve fare l'abitudine è l'inversione di posto tra freno e acceleratore a pedale: esterno il primo, interno il secondo. Passiamo ora all'idraulica. Come abbiamo già detto, abbiamo un sollevatore totalmen-

te meccanico da 29 quintali di portata, oltre ai due distributori anch'essi a controllo meccanico. L'altezza massima di sollevamento per l'attacco a tre punti ci è sembrata buona, pur non avendo lavorato su terreni particolarmente sconnessi; nessun problema nemmeno con i servizi idraulici, che hanno un buon controllo del movimento. Facendo un primo riassunto, potremmo dire che la parte applicativa non presenta controindicazioni particolari. Vanno invece fatte alcune osservazioni sulla postazione di guida. Pre-



■ Sterzata non eccezionale per il nuovo compatto di Valtra: quasi 5 metri di raggio dichiarato dal costruttore.

LA PAGELLA

LA PAGELLA

LA PAGELLA

Presa di potenza 7: tra le cose migliori di questo serie A. Innesto meccanico ma non duro, doppia velocità di rotazione, buon trasferimento di potenza all'attrezzo

Motore 6,5: Perkins trcilindrico da 3,3 litri. Buona ripresa e una coppia massima già a bassi regimi rendono la macchina di facile utilizzo e adatta anche ad applicazioni con attrezzi impegnativi, come gli atomizzatori di media dimensione

Trasmissione 6,5: meriterebbe 7 per il funzionamento, ma la dotazione priva di idraulica penalizza un po' il giudizio

Freni 6,5: frenata un po' lunga, ma forse il problema era legato alla necessità di regolazione dei pedali

Impianto idraulico 6,5: portata non stratosferica, ma comunque adatta agli impieghi. Buona gestione dei distributori nonostante i controlli meccanici

Maneggevolezza 6: quasi cinque metri di raggio. Non è il massimo per un trattore specialistico

Elettronica sv: totalmente assente

■ Prestazioni 6,5

Uno specialistico "nella media", che fa più che degnamente il proprio dovere senza però avere nulla di eccezionale. Ma nemmeno di negativo e questo è già un pregio

Visibilità 8: eccellente su ogni lato, grazie ovviamente alla mancanza di abitacolo

Estetica 7: bella linea, soprattutto nella versione bianca, da noi usata per il test

Comfort di lavoro 6,5: sedile nella media e buona abitabilità della postazione di guida

Disposizione comandi 6,5: ben organizzati quelli della trasmissione, da migliorare quelli dei distributori idraulici

Equipaggiamento 6: trattore progettato e realizzato all'insegna dell'essenzialità. L'intervento di Valtra Italia offre tuttavia ciò che manca sulla macchina di base

■ Condizioni di lavoro 7

Trattandosi di un trattore in versione piattaforma, non ci si lavora male. Il rumore, per esempio, è contenuto

Prezzo d'acquisto 7,5: poco meno di 36mila euro per la versione base, senza cabina e con due distributori. Comunque un prezzo interessante, se si calcola lo sconto del concessionario

Consumi 7,5: con la trinciasarmenti si sta sotto i 6 l/ora. Un attrezzo più impegnativo li aumenterà certamente, ma difficilmente sopra i 10 litri. Un valore, quindi, molto buono

■ Costi 7,5

Macchina economica, quanto serve per farsi largo in un settore molto competitivo e spesso giocato più sul prezzo che sulle prestazioni

Il resto dei comandi non presenta problemi. Cambio, gamme e inversore sono vicini al sedile, anche quando si innestano le marce più "lontane" dall'operatore. L'avvio della presa di potenza è un po' più lontano (e abbastanza inusuale nella forma: identico al freno a mano), ma non si può definire scomodo.

Il cruscotto denuncia, ancora una volta, la scelta di essenzialità del costruttore. Troviamo infatti, da sinistra a destra, gli indicatori del livello di gasolio, dei giri

e della temperatura del motore. Tutto attorno abbiamo le varie spie: innesto doppia trazione e differenziali, innesto Pto e naturalmente gli avvisi di emergenza: temperatura elevata, batteria insufficiente e via elencando. Manca il contachilometri, che è però montato (come nel nostro caso) a richiesta, con un'installazione a staffa sul lato destro del cruscotto, evidente nelle fotografie. La postazione di guida, insomma, è adeguata al tipo di trattore. Sul modello in prova

non possiamo esprimere giudizi su insonorizzazione e climatizzatore, non essendo presente l'abitacolo. Tuttavia il rumore del motore non era fastidioso già a cielo aperto e immaginiamo che sia contenuto in presenza di uno spazio chiuso.

Nel complesso il Valtra A specialistico è un trattore di media gamma, con alcuni aspetti interessanti e qualche dettaglio da migliorare, soprattutto nell'organizzazione dei comandi e nell'allestimento che, se non fosse per l'intervento di Valtra Italia, sarebbe insufficiente per il nostro paese. Le prestazioni, per motore e cambio, sono comunque buone e se abbinate al giusto prezzo potrebbero rendere la macchina interessante per quel pubblico che in un trattore da frutteto-vigneto non cerca la tecnologia estrema, ma un mezzo affidabile e pratico per svolgere rapidamente operazioni tutto sommato semplici. ■



1. Chiusura di sicurezza del sollevatore posteriore sistemata sotto il sedile.



2. Volante di piccole dimensioni, in manovra richiede qualche rotazione in più del normale. Cruscotto essenziale e contachilometri solo optional (a fianco della postazione di guida).