

TRATTORI

GENNAIO
N.1 - 2012
ANNO 17°
EURO 3,50

OLTRE 160 cavalli
con un quattro
CILINDRI



VADO E TORINO EDIZIONI - www.vadotomo.com - ISSN 11720-3503 - Poste Italiane s.p.a. - Sped. in a. p. - D.L. 653/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, LOI



Prove
CARRARO
Agricube 90
JCB
526-56 Agri



Macchine
LAVERDA
M 300
Quattro
convenzionali
per la pianura





LE NEW ENTRY

Versioni	cv/kgm	Boost cv/kgm
HiTech		
N113	124/51,9	130/54
N123	135/55	143/57
N143	152/61,1	160/66,2

Versu	cv/kgm	Boost cv/kgm
N143	152/61,1	160/66,2
N163	163/66,2	171/71,3

Direct	cv/kgm	Boost cv/kgm
N143	152/61,1	160/66,2
N163	163/66,2	171/71,3

Oltre i 160 cavalli

AL TOP COL QUATTRO

Valtra lancia la nuova generazione della serie N. Sotto i cofani i propulsori Sisu con post trattamento in regola con lo Stage IIIB. Al vertice l'N163, il trattore con motore a quattro cilindri più potente oggi sul mercato

Non è solo look. Valtra ha sempre puntato sulla possibilità di personalizzazione dei propri trattori anche in fatto di design e colorazione, ma questa volta si va decisamente oltre. La nuova genera-

zione della serie N, giunta al suffisso '3' porta infatti in dote importanti aggiornamenti tecnici, nonché un nuovo modello al top, il 163, che ad oggi è il trattore quattro cilindri più potente sul mercato.

La casa finlandese in forza al gruppo Agco ha infatti deciso, come altri importanti competitor (New Holland e Case IH in testa) di giocare in anticipo sui tempi affrontando lo Stage IIIB sulle emissioni anche sulle



macchine a quattro cilindri sotto i 175 cavalli, per intenderci la gamma media, che in Valtra si chiama N.

Con l'Scr il motore beve meno

Come per la fascia alta di tutti brand Agco, la pulizia dei propulsori Sisu è affidata all'Scr, il post trattamento dei gas di scarico con soluzione di urea, che fa la sua comparsa sui quattro cilindri finlandesi da 4,4 e 4,9 litri. Rispetto alle versioni



A lato, il quattro cilindri Sisu da 4,9 litri e 163 cavalli di potenza massima e il sollevatore elettronico posteriore. Sopra, il doppio serbatoio (diesel e urea) e il sollevatore anteriore integrato nella struttura del telaio. Più in alto, il nuovo cofano e gli interni cabina.

precedenti le potenze non cambiano, mentre a variare sensibilmente, stando a quanto dichiara la Casa, sono i valori di coppia e soprattutto i consumi, con una riduzione del 5-10 per cento. Inoltre gli utenti Valtra potranno beneficiare anche del fatto che la tecnologia Scr riduce la necessità di raffreddare il motore e mantiene più pulito l'olio lubrificante, garantendo dunque maggiore durata al propulsore stesso. Poi, come accennato in precedenza, c'è l'esordio

dell'N163 che con i suoi 163 cavalli di potenza massima non ha rivali tra i quattro cilindri in circolazione. Tra l'altro di serie c'è anche il power boost in trasporto e nei lavori alla Pto che regala un'altra manciata di cavalli arrivando a 171.

Macchine potenti e ben manovrabili

Potenze, queste ultime, fino a qualche anno fa impensabili per una macchina compatta e leggera come l'N163, ma che

oggi fanno gola per determinati utilizzi, in primis il trasporto e la movimentazione aziendale, a seguire la fienagione e perché no anche per qualche lavoro duro in campo. Il catalizzatore alla base dello scarico intralcia poco la visuale e il serbatoio destinato all'urea è ben raggiungibile al fianco di quello del diesel (la cui capacità è stata portata a 230 litri). Grazie poi al nuovo software e al design rivisitato della trasmissione, le versioni a variazione continua (Direct) e quelle col powershift di ultima generazione (Versu) assicurano prestazioni di livello in ogni condizione operativa. Dal punto di vista strutturale è stato inoltre allungato il passo, per migliorare la stabilità su strada e ridisegnata e irrobustita la parte anteriore del carro per consentire una migliore rotazione dei pneumatici anteriori e quindi una riduzione del raggio di sterzo rispetto alla modelli precedenti. Manovrabilità che non risulta inficiata dall'eventuale

allestimento con sollevatore anteriore (disponibile anche lo spondato LHLINK) o caricatore frontale, entrambi integrati nella struttura del telaio.

Anche l'occhio vuole la sua parte

Decisamente migliorato anche il design grazie al nuovo cofano dotato di prese d'aria molto aggressive e agli inserti cromati con gruppi ottici abbaglianti e anabbaglianti. La cabina Svc a cinque montanti è ora disponibile anche sui modelli Versu e Direct oltre che sulle versioni HiTech. Su richiesta è inoltre disponibile la predisposizione per il servosterzo di fabbrica o con il pacchetto servosterzo completo System 150 dotato di navigazione satellitare. Sempre su richiesta anche il dispositivo Agcocommand con strumento di registrazione dei dati per monitorare la macchina tramite internet (posizione, funzionamento ed efficienza).

Stefano Agnelli