

Valtra *Team*

Valtra Customer Magazine • 1/2007

**Serie T: la nuova generazione
Per i professionisti
dell'agricoltura moderna**

Pagina 10



Valtra fa scuola

Pagina 4

EcoPower e EcoSpeed

Soluzioni ecologiche Pagina 20



Serie T: la nuova generazione, pagina 10

Editoriale	3	Centocinquanta giornalisti da tutto il mondo	
Valtra fa scuola.....	4	per Valtra e Sisu Diesel	15
La produzione Sisu Diesel cresce rapidamente	6	Grandi macchinari per grandi lavori di pulizia	16
Valtra Advance Tour – In collaborazione con		Prove in campo – Agridevi Sas	18
Trelleborg Wheel Systems S.p.A	8	Porte aperte Valtra	19
Non abbiamo niente in comune – eccetto un 100cv Valtra	9	EcoPower e EcoSpeed – soluzioni ecologiche	20
Serie T: la nuova generazione – progettata per i professionisti		Concessionari Valtra – Marsica Diesel snc	22
dell'agricoltura moderna	10	Old-timer – Volvo T43 Hesselman	23
Le donne sono i clienti più esigenti	14		



**La produzione Sisu Diesel
cresce rapidamente**
Pagina 6



**Le donne sono i clienti
più esigenti**
Pagina 14



**Grandi macchinari per
grandi lavori di pulizia**
Pagina 16



Caro lettore,

sebbene il 2006 sia stato un anno difficile per molti mercati, Valtra ha ottenuto delle buone prestazioni a livello EAME (Europa, Africa e Medio Oriente) e ha rafforzato la sua posizione all'interno del gruppo AGCO.

Nello stabilimento di Suolahti sono stati prodotti 10386 trattori; mentre in Brasile, nonostante la recessione che ha colpito il settore agricolo, Valtra ha continuato a migliorare la propria posizione di mercato.

Lo stabilimento motori Sisu Diesel ha portato a compimento il maggior investimento effettuato nella storia dell'azienda, portando la produzione ad un livello completamente nuovo. All'avanguardia da 50 anni, il marchio SisuDiesel è oggi sinonimo di affidabilità, durata e bassi consumi. Basta pensare all'EcoPower, lanciato sul mercato nel 1999 e ormai giunto alla terza generazione, o all'EcoSpeed, nuova caratteristica pensata particolarmente per i paesi in cui la velocità massima consentita per i trattori è di 40 km/h.

La Serie N si è rivelata un successo globale. Negli ultimi mesi la popolarità del marchio Valtra è cresciuta in modo considerevole, e con l'ingresso della nuova Serie T possiamo aspettarci ulteriori crescite.

L'inizio del 2007 ha visto la presentazione in Finlandia della nuova generazione della Serie T, durante la quale il Presidente e CEO Martin Richenhagen e il SVP e EAME General Manager Gary Collar hanno illustrato le strategie future del marchio Valtra.

Nel gennaio scorso, alla cerimonia di apertura del nuovo Centro Ricerca e Sviluppo della Valtra ha catalizzato l'attenzione di oltre 150 giornalisti da tutto il mondo. Nel discorso di apertura, il Presidente e CEO AGCO Martin Richenhagen ha affermato che lo stabilimento Valtra di Suolahti è la fabbrica di trattori più efficiente al mondo, grazie alla filosofia operativa unica di Valtra di produrre trattori per le necessità individuali di ogni cliente.

Sta pensando ad un nuovo trattore? Chiami il Concessionario Valtra della sua zona, non ne rimarrà deluso.

Buona lettura.

Giuseppe Oberto

Valtra Team

Valtra Customer Magazine

Direttore responsabile

Ray West, Valtra Inc.
ray.west@valtra.com

Coordinamento editoriale

Hannele Kinnunen, Valtra Inc.
hannele.kinnunen@valtra.com

Redazione

Truls Aasterud, Lantmannen Maskin AS
truls.aasterud@lantmannen.com
Anna-Lena Lindell, Lantmannen Maskin AB
anna-lena.lindell@lantmannen.com
Michael Husfeldt, LMB Danmark A/S
michael.husfeldt@lmb.dk
Tommi Pitenius, Valtra Inc.
tommi.pitenius@valtra.com
Bettina Kuppert, Valtra Vertriebs GmbH
bettina.kuppert@valtra.com

Editore

Valtra Inc., Finland, www.valtra.com

Impaginazione grafica

Juha Puikkonen
Stampa Acta Print Oy
Fotografie Archivio Valtra quando
non diversamente menzionato

Valtra fa scuola

Appunti di Pier Luigi Scevola
per la rivista "Valtra team"



Il frutteto dell'Isis.

Mortara è una città al centro della fertile campagna lomellina, un territorio a vocazione agricola, ricco di corsi d'acqua, reso ancor più rigoglioso dal lavoro di generazioni di coltivatori. Crocevia della Valle Padana occidentale, Mortara fu luogo di sosta per i pellegrini diretti a Roma lungo la via Francigena, fu residenza di svago e caccia per i Visconti e gli Sforza, elevata dai Savoia al rango di città capoluogo della Provincia di Lomellina.

Conserva lo "status di capoluogo" nei monumenti, nelle architetture cittadine, nella considerazione degli agricoltori che qui trovano la Borsa Merci, gli Uffici Regionali e delle Associazioni Agricole e, soprattutto, l'importante mercato agricolo del venerdì.

Un'espressione viva della realtà locale è l'Istituto Statale d'Istruzione Superiore "Ciro Pollini" che ospita e forma, in tre diversi ordini di studio (agrario, sociale ed alberghiero), un migliaio di studenti ed organizza apprezzati Corsi di Formazione post-qualifica.

Tra questi, un Corso per la formazione di Riparatori Esperti in Macchine Agricole, svolto

tra aprile e settembre 2006, articolato tra lezioni di teoria, esercitazioni pratiche ed un periodo di tirocinio formativo.

Fortemente voluto dal Preside prof. Alberto Hènin e dal prof. Andrea Reina, Responsabile della Formazione, proprio per rinverdire la tradizione della Scuola di Meccanica Agraria, capostipite di questo Istituto.

L'ISIS Ciro Pollini infatti è nato dalla sede coordinata dell'Istituto Statale di Trino Vercellese: sull'edificio di via Nazario Sauro, sede dell'Istituto sino agli anni '80, capeggiava la dicitura a caratteri cubitali rossi su marmo bianco "Scuola di Meccanica Agraria".

Anch'io sono stato allievo di questa Scuola e potete immaginare la mia emozione nel tornare come docente in quelle stesse Aule che mi avevano visto conseguire, nell'ormai lontano 1983, la Maturità di Agrotecnico.

Scopo del Corso era introdurre gli Allievi alla comprensione delle tecnologie, anche le più attuali, applicate sulle trattrici agricole. Così si è parlato di motori e di trasmissioni, di ergonomia e di sicurezza, di ammortizzatori e

sospensioni, di organi frenanti e di propulsione, del circuito idraulico in particolare modo del sollevatore dell'idroguida e dei distributori idraulici, nonché di climatizzazione ed insonorizzazione della cabina.

Gli Allievi del Corso erano in gran parte studenti dell'ISIS, figli di agricoltori e partecipi al lavoro dei genitori nel tempo lasciato loro libero dallo studio e durante le vacanze estive: giovani che già mettono in pratica nell'azienda familiare le nozioni apprese sui banchi di scuola.

Nell'esposizione dei vari Argomenti delle lezioni mi sono avvalso anche del materiale tecnico Valtra, ad esempio: lo schema dello spaccato della trattrice del n° 2/2005 di Valtra Team mi è stato utile per illustrare, nelle primissime lezioni, le parti che costituiscono la trattrice agricola.

In Lomellina le trattrici Valtra non sono ancora molto conosciute: le Aziende che le utilizzano si distinguono per il loro spirito innovativo e sono spesso osservate con interesse ed ammirazione da altri agricoltori.

Particolare interesse ha suscitato negli Allievi la distribuzione del peso delle trattrici Valtra 4RM: il peso è ripartito su entrambi gli assali nella percentuale del 50% ciascuno, questa caratteristica costruttiva permette alla trattrice di esercitare una maggiore forza di trazione a parità di potenza, mentre gli altri Costruttori presentano una distribuzione "convenzionale" del peso ossia 45 % sull'assale anteriore e 55 % su quello posteriore (derivata dall'originaria distribuzione del peso delle trattrici a 2RM 38 % assale anteriore e 62 % assale posteriore).

Illustrando le tipologie di trattrici e distinguendo quelle a ruote tra: "trattrici standard a 2RM o 4RM" e "trattrici con telaio snodato a ruote motrici isodiametriche" ha suscitato molto interesse la serie XM per la sua peculiarità di essere costituita da trattrici standard a 4RM con chassi snodato e la possibilità della guida reversibile tant'è che un allievo, considerando di poter abbinare tutte queste caratteristiche, ha esclamato: "Sarebbe il trattore ideale per mio papà che lavora all'abbattimento dei pioppeti".

Gli Allievi hanno affrontato con entusiasmo e viva partecipazione l'esperienza del Corso nella sua globalità, manifestando di apprezzare l'inserimento nel Corso di Moduli che riguardano specificamente gli ultimi accorgimenti tecnologici apportati allo sviluppo della trattrice agricola. Così, nell'esposizione dei sistemi di sospensioni dell'assale anteriore, mi sono avvalso del materiale tecnico Valtra per illustrare le sospensioni pneumatiche Aires in quanto scelta tecnica distintiva rispetto alle soluzioni idrauliche comunemente utilizzate.

Ed hanno suscitato "scalpore" i motori Sisu per i bassi regimi di rotazione dell'albero motore, regimi ancor più ridotti nelle versioni Eco-power, ciò consente un notevole risparmio di carburante, una maggiore tutela dell'ambiente



Le serre dell'Isis.

dovuta alle minori emissioni ed una più lunga durata del motore presentando una minore usura di bronzine, fasce elastiche, camicie dei cilindri.

I Corsisti, avvalendosi della disponibilità dei supporti informatici presenti nella sede dell'ISIS, hanno potuto accedere ai siti di vari Costruttori ed analizzare insieme le caratteristiche delle trattrici: non è passato inosservato l'accattivante design Valtra che cela con molta grazia tantissima tecnologia (basti pensare al cambio Power Shift a gestione elettronica...) ed anche una nota di "civetteria" con la possibilità di scelta dei colori della propria trattrice Valtra a differenza del "monocromatico" di altri Costruttori.

Nell'esposizione delle caratteristiche costruttive e funzionali dell'impianto idraulico

e del sollevatore non ho potuto esimersi dal citare "l'idraulica combinata Valtra" costituita da una pompa tradizionale abbinata ad una pompa load sensing e gestita da "tanta elettronica" che permette di ridurre i consumi ed avere allo stesso tempo maggiori prestazioni contribuendo al rispetto dell'ambiente, nonché i dispositivi ISOBUS che permettono una gestione ottimale dell'accoppiamento trattrice - macchina operatrice.

Gli Allievi hanno avuto anche la possibilità di constatare quanti Servizi post vendita sono messi a disposizione dai Costruttori (assistenza, ricambi, finanziamenti...).

Da quando James Watt annunciò, nel 1784, all'Ufficio Brevetti Internazionale di voler adottare la sua celebre macchina a vapore alla lavorazione del terreno la meccanizzazione agricola ha avuto un incredibile sviluppo tecnologico.

Valtra è stato un importante artefice per l'introduzione di tecnologie innovative e la sua organizzazione produttiva certifica elevatissimi standard qualitativi: infatti è stato, tra l'altro, il primo costruttore di macchine agricole ad ottenere la certificazione ISO 9000 e fa scuola nel mercato internazionale la prerogativa Valtra di fornire una trattrice costruita su misura del Cliente.

Anche la "Scuola di Mortara" operando, con quella sobrietà tipica della "gente dei campi", alla concretezza dei risultati ha formato, in tanti anni, valenti tecnici apportando così un validissimo contributo allo sviluppo locale.

L'Istituto Statale d'Istruzione Superiore "Ciro Pollini" di Mortara.



La produzione Sisu Diesel cresce rapidamente

Trenta milioni di euro per lo stabilimento motori Sisu Diesel

Lo stabilimento motori della Sisu Diesel è sempre stato pioniere nell'automazione, ma i visitatori oggi fanno fatica a credere ai loro occhi. Circa ottanta robots si prendono cura di quasi tutti i processi di lavorazione e preassemblaggio. Veicoli automatizzati sfrecciano attraverso i corridoi portando motori da una postazione all'altra. Nuovi robots vengono installati alla media di uno o due al mese. A quanto pare l'unico posto all'interno dello stabilimento di Linnavuori che non ha neppure un robot è la famosa sauna aziendale!

“Ogni cosa procede più velocemente oggi. L'obiettivo è quello di raddoppiare la produzione senza incrementare di corrispondenza la superficie ambientale o il numero degli addetti”, afferma il Direttore Ricerca e Sviluppo Mauro Ylivakeri.

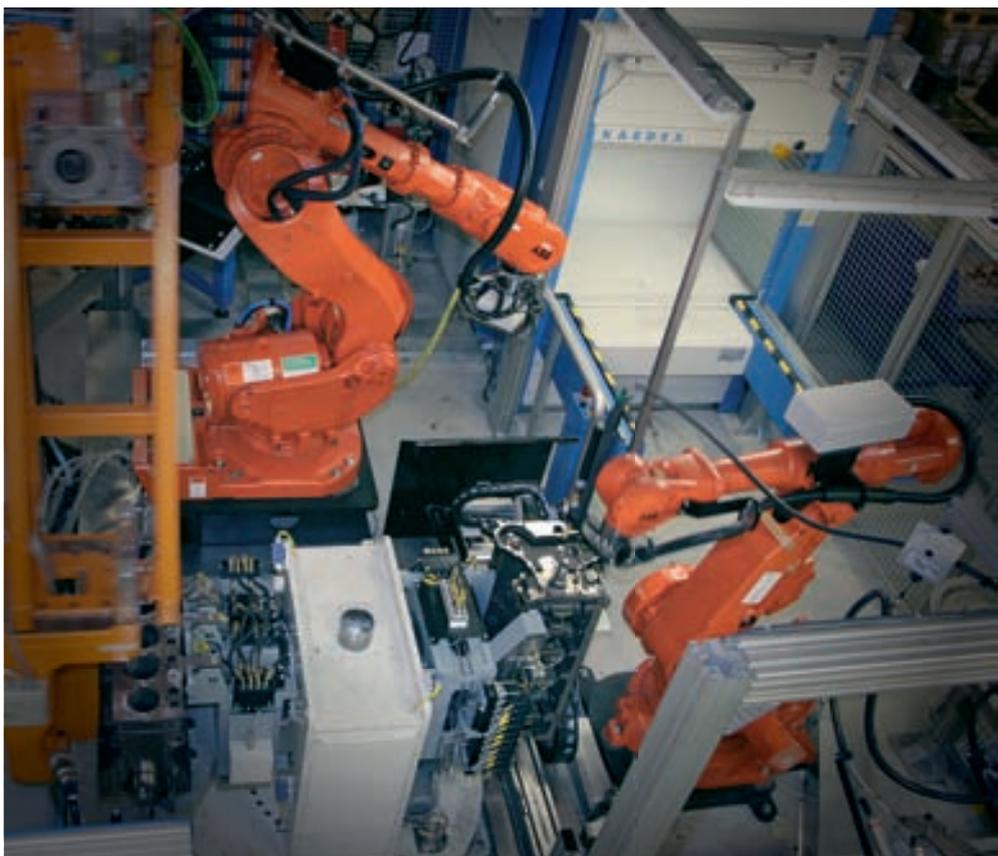
La produzione complessiva dello stabilimento di Linnavuori e dell'assemblaggio in Brasile quest'anno sarà di circa 30 000 motori. Tra tre anni si prevede di arrivare alla cifra di 50 000 unità, e si creeranno 100 nuovi posti di lavoro oltre ai 700 esistenti.

Attualmente circa 660 dipendenti lavorano allo stabilimento Linnavuori a Nokia, Finalandia, e circa 40 all'assemblaggio di Mogi das Cruzes in Brasile.

Da tutti questi miglioramenti deriverà un aumento della produzione da 100 a 200 unità circa al giorno.

Motori per noi e per gli altri

Oltre a fornire motori per Valtra, Sisu Diesel fabbrica motori anche per i trattori Massey Ferguson, Case IH, New Holland, Steyr, AGCO, Challenger, Eicher, Agco Allis e Iseki. Inoltre lo stabilimento fornisce motori per le mietitrebbie Sampo Rosenlew, Deutz-Fahr, Gleaner, Massey Ferguson, Fendt e Uzel. Altre applicazioni comprendono scavatori, macchine forestali, veicoli per le forze armate, gru portuali, imbarcazioni, generatori e altri macchinari off-road, poi-



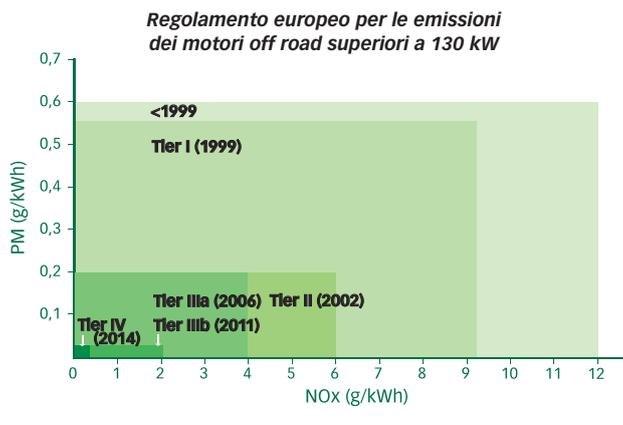
chè Sisu Diesel non produce motori per utilizzo stradale.

“La nuova produzione sarà rivolta ad aziende del gruppo AGCO e ad altri clienti, perchè abbiamo in programma di crescere in entrambi i settori. Abbiamo un budget preciso per il raggiungimento dell'obiettivo di 50 000 motori, e non sarà neppure improbabile superare considerevolmente questa cifra”, rimarca Ylivakeri.

Le moderne centraline elettroniche sono così avanzate da poter programmare caratteristiche essenziali e uniche praticamente dallo stesso motore. Per esempio, i motori SigmaPower ed EcoPower, nonché il regime minimo ridotto sulla nuova Serie T sono stati sviluppati

Sisu Diesel





Le normative sulle emissioni diventano ogni anno più restrittive. Dopo il 2014 l'ammontare di particolato e ossido d'azoto ammesso sarà appena una frazione dell'ammontare di qualche anno fa.

appositamente per Valtra. Complessivamente Sisu Diesel offre circa duecento specifiche motore differenti. La filosofia di produzione della Sisu Diesel non è quella di costruire un milione di motori diesel identici, che non risultano perfetti per nessuna applicazione, ma piuttosto quella di produrre su misura il motore ideale con le funzioni e le specifiche necessarie per ogni lavoro specifico.

I motori SisuDiesel della Serie Citius offrono la tecnologia common rail e quattro valvole per cilindro. La tecnologia Common Rail e il software SisuTronic per la gestione elettronica del motore consentono fino a cinque iniezioni per corsa, migliorando l'efficienza, riducendo le emissioni e la rumorosità. Quattro valvole per cilindro migliorano il flusso di gas e consentono l'erogazione diretta del carburante al centro della camera di combustione.

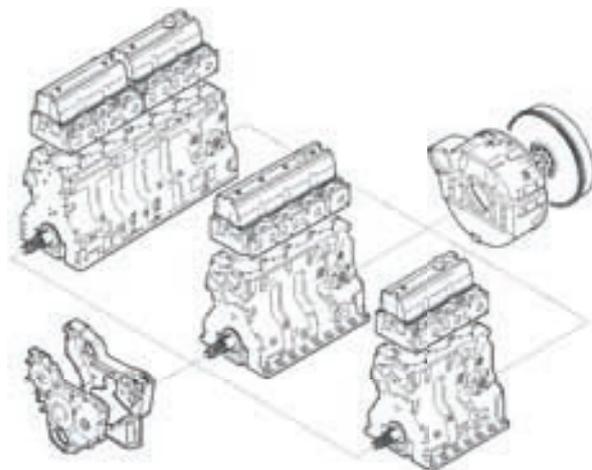


All'avanguardia da 50 anni

Sin dagli albori Sisu Diesel è stato un pioniere nello sviluppo dei motori. Il motore 309D lanciato nel 1957 era dotato di iniezione diretta, raffreddamento ad acqua, canne raffreddate ad acqua ed intercambiabili, iniezione veloce, tre cilindri. Per fare un confronto, a quel tempo i concorrenti offrivano motori con camera di precombustione, raffreddamento ad acqua, uno o due cilindri, iniezione lenta senza canne sostituibili. Ancora oggi vengono utilizzate le basi delle innovazioni Sisu Diesel di mezzo secolo fa.

Nel 1969 l'azienda introdusse, prima al mondo, un motore turbocompresso quattro

I motori SisuDiesel Common Rail possono funzionare con un massimo del 20 per cento di biodiesel, mentre i motori non Common Rail accettano fino al 100 per cento di biodiesel. Con l'uso del biodiesel gli intervalli di manutenzione si dimezzano.



Pur offrendo oltre 200 specifiche motore diverse, la standardizzazione dei componenti chiave dei motori SisuDiesel offre i vantaggi della produzione in grande scala. Tutti i motori SisuDiesel hanno gli stessi cilindri, gli stessi ingranaggi della distribuzione e la stessa scatola della frizione. Ci sono soltanto due tipi di testate, poiché i motori sei cilindri utilizzano molto semplicemente due testate da tre cilindri. La cilindrata standard è di 1,1 litri per cilindro, ma l'allungamento della corsa offre motori da 4,9 - 7,4 e 8,4 litri.

cilindri per trattori agricoli. Da quel momento Sisu Diesel è stato uno specialista nel turbocompressore e nella messa a punto, come dimostrano ad esempio i successi odierni nelle competizioni di tractor pulling.

I moderni motori SisuDiesel sono famosi per il design robusto, che consente una durata da 15 a 20 000 ore nell'uso trattoristico, e per le canne cilindri con supporto centrale e facilmente sostituibili. La costruzione di questi motori è così robusta che essi non richiedono un chassis separato; al contrario il ponte anteriore può essere direttamente fissato al motore.

Altre caratteristiche tipiche dei motori SisuDiesel sono il preriscaldamento elettrico dell'aria aspirata ed il supporto di biella di tipo a frattura, che rende il cappello di biella molto più preciso. Ne deriva che la biella può essere alleggerita del 17 per cento, riducendo le vibrazioni e aumentando la durata del motore. Inoltre la biella leggera è più robusta del tipo precedente.

Tutti i punti di manutenzione ed assistenza dei motori SisuDiesel si trovano sul lato freddo del motore. La cinghia multiscandature del generatore consente di utilizzare una puleggia di dimensioni dimezzate rispetto alle standard. Con la puleggia più piccola, il generatore produce più elettricità, anche al minimo, e questo è molto importante per l'alimentazione dei sistemi elettrici dei trattori moderni.

■ Tommi Pitenius



In collaborazione con Trelleborg Wheel Systems S.p.A.

**VALTRA
ADVANCE
TOUR**

Prende il via il 21 aprile a Aielli (AQ) il VALTRA ADVANCE TOUR, 9 tappe, dalla Puglia al Piemonte, che vedranno come protagoniste assolute cinque nuove trattrici Valtra in prova gommate Trelleborg, a cui si affiancheranno quelle dei concessionari che collaborano alle varie tappe:

- T191Advance**
- T151eH EcoPower**
- N141HiTech con guida reversibile TwinTrac**
- N121Advance con caricatore frontale**
- A85n**

I visitatori potranno rendersi conto di persona delle prestazioni dei nuovi motori SisuDiesel Serie "Citius", della potenza e flessibilità dell'impianto idraulico Advance, della polivalenza della guida reversibile TwinTrac, della semplicità del controllo del caricatore frontale tramite il nuovo bracciolo multifunzione.

Accorrete, vi aspettiamo numerosi!

Lo staff e i concessionari Valtra Italia.

VALTRA ADVANCE TOUR

Data	Concessionario	Indirizzo	Cap	Città	PV	Tel
21.04.07	Marsica Diesel di Palmerone Gino snc	Via Tiburtina Valeria km 128	67041	Aielli	AQ	0863 711059
05.05.07	Moret Bruno Macchine agricole	Via Cal de Livera	28 31029	Vittorio Veneto	TV	0438 500348
06.05.07	Gaiani Rino Macchine agricole	Via Antoniana	102 35011	Campodarsego	PD	049 5565282
07.05.07	Friulmacchine di Ortis Guido	S.S. Pontebbana km 119	33031	Basiliano	UD	0432 84184
09.05.07	Motoragricola di Vender E. & C. snc	Via Trento	97 38023	Cles	TN	0463 421220
11.05.07	Flli Generali di Generali Mauro e Roberto snc	Via Caduti di Sabbiuno	83/a-b-c 40053	Bazzano	BO	051 833008, 051 831016
13.05.07	Interprovinciale srl	Via Italia Z.I.	24054	Calcio	BG	0363 968085
15.05.07	Dipiero Giuseppe	Via Torino	67/69 15040	Astuti San Michele	AL	0131 362824
26.05.07	Agridevi sas	C.da Pezza della Chiesa	71038	Pietramontecorvino	FG	0881 555729

Non abbiamo niente in comune – eccetto un 100cv Valtra

Ogni cliente Valtra è unico ed ha necessità diverse. Questo è il motivo per cui ogni trattore Valtra è diverso, costruito su misura per rispondere alle necessità del suo proprietario.

I trattori Valtra sono costruiti esclusivamente sulla base dell'ordine del cliente. Ciò significa che ogni trattore viene assemblato in base ai desideri del cliente. Centinaia di equipaggiamenti a richiesta creano milioni di potenziali combinazioni diverse. Questo è il motivo per cui ogni trattore Valtra è diverso – proprio come ogni cliente è diverso da un altro.



Nome: Dieter Peimann
Occupazione: Capocantiere
Luogo: Marktlohe, Bassa
Sassonia, Germania
Trattore: Valtra 6350

Nome: John Derry
Occupazione: allevatore di
bovini e cavalli
Luogo: Burntwood,
Staffordshire, Gran Bretagna
Trattore: Valtra N101

Nome: Jyrki Hämäläinen
Occupazione: contoterzista
forestale
Luogo: Saarijärvi, Finlandia
Trattore: Valtra 6850

Nome: Ana Ruiz
Occupazione: coltivazione
di ortaggi
Luogo: Guadalajara,
Spagna
Trattore: Valtra N91

Nome: Alf Solberg
Occupazione: Manutenzione
stradale e sgombero neve
Luogo: Holmestrand,
Norvegia
Trattore: Valtra A95

NEW

Serie T: la nuova generazione

Progettata per i professionisti dell'agricoltura moderna



La Serie T è stata totalmente aggiornata seguendo i commenti dei clienti, per essere ancora più produttiva, versatile e confortevole. Contemporaneamente è stato mantenuto il design base della Serie T, derivato dalla serie 8000 e dalla Serie T originale. A prima vista potrebbe sembrare che non sia cambiato un granché, ma un'ispezione più accurata rivela dozzine di migliorie, specialmente su motore, trasmissione e impianto idraulico. Anche la cabina è stata completamente rinnovata.

Tutti i trattori della nuova Serie T sono motorizzati con propulsori sei cilindri SisuDiesel serie Citius, dotati di tecnologia EEM (gestione elettronica del motore) e CR (common rail), con quattro valvole per cilindro. La gamma di potenza va da 133 a 211 CV. I modelli T171 e T191 montano propulsori da 7,4 litri con corsa lunga, mentre i modelli più piccoli sono motorizzati con propulsori da 6,6 litri.

I nuovi motori sono più silenziosi, e hanno una coppia più elevata. Le nuove caratteristiche di questi motori comprendono il minimo ridotto e il transport boost. Il regime minimo in condizioni normali è di 850 giri/min. Quando il trattore è fermo con il freno a mano inserito, il regime motore scende a 650 giri/min riducendo la rumorosità. I modelli T131–T191 HiTech

e Advance offrono il transport boost, ovvero una sovralimentazione in condizioni di trasporto che fornisce potenza supplementare nelle marce stradali, H2 o superiore. La potenza supplementare sul modello Sigma Power T191 è di 22 cavalli per i lavori che necessitano di più potenza alla PTO.

L'opzione EcoPower, lanciata sul mercato nel 1999, è stata completamente rivista. Il modello T151e combina due trattori in uno. Con la pressione di un pulsante il trattorista può selezionare la modalità EcoPower, che riduce i consumi e preserva l'ambiente, o la modalità normale. EcoPower riduce la velocità massima del motore da 2 200 a 1 800 rpm e incrementa la coppia di circa 100 Nm. Questo riduce i consumi del 10 per cento circa, aumenta la dura-



ta del motore, riduce la rumorosità e preserva l'ambiente.

Un'unica leva e impianto idraulico load sensing

Le maggiori innovazioni alla trasmissione e all'impianto idraulico della Serie T sono state introdotte sui modelli Advance, che si caratterizzano per l'impianto idraulico load sensing con una capacità di 115 litri al minuto. I modelli Advance inoltre possono montare fino a cinque distributori a doppio effetto e due valvole on/off. Per il sollevatore anteriore o il caricatore frontale possono essere selezionate due o tre valvole anteriori. Disponibili anche connessioni Power Beyond. L'impianto idraulico load sensing sui modelli Advance rende semplice anche il con-





La cabina della Serie T è progettata per essere spaziosa, ergonomica e sicura. La guida reversibile TwinTrac (a richiesta) montata in fabbrica consente di lavorare in entrambe le direzioni in modo conveniente ed efficiente, ed aiuta a mantenere il trattorista riposato e vigile per tutto il giorno. Photo: versione Advance.

trolo delle attrezzature più complicate, ad esempio delle grandi seminatrici pneumatiche.

Sui modelli Advance la trasmissione può essere controllata tramite una sola leva, che controlla il cambio di gamma con un semplice movimento verso destra. EcoSpeed è una nuova caratteristica progettata in modo particolare per il trasporto; i trattori con EcoSpeed montano una trasmissione da 50 km all'ora che viene però limitata elettronicamente a 40 km, con il regime massimo motore 1800 gpm.

La trasmissione sui modelli HiTech e Advance presenta tutti i benefici Valtra tradizionali. I programmi Auto 1 e Auto2 cambiano automaticamente il rapporto powershift quando il regime motore supera o scende al di sotto di un certo numero di giri. L'Autotraction automaticamente innesta o disinnesta la frizione con l'uso del freno e il regime motore. L'automatismo della doppia trazione innesta automaticamente e temporaneamente la doppia frizione all'accensione, evitando lo slittamento delle ruote e il danneggiamento del suolo. Il modello T191 offre al bisogno il funzionamento automatico della doppia trazione e del bloccaggio differenziale, mentre i modelli Advance hanno un sensore per il controllo della trazione. I modelli dal T151 al T191 hanno un nuovo servofreno, e i modelli Advance sono provvisti inoltre di sistema supplementare di raffreddamento dei freni di servizio. La trasmissione dei modelli Classic è consigliata quando il trattore viene utilizzato prevalentemente con funzione di traino in condizioni che mettono a dura prova la macchina.

Il comfort in cabina aumenta la produttività

Durante le lunghe giornate lavorative il comfort del trattorista ha il maggior impatto sulla produttività. La cabina della nuova Serie T è stata progettata per rendere confortevole-

li, sicuri e produttivi anche i giorni più lunghi e intensi spesi al volante.

La cabina è più alta e con maggior superficie vetrata, anche grazie alle portiere con vetro unico. Ne risulta una visibilità come mai in precedenza. Abbinato ai più silenziosi motori common rail, il nuovo sistema di isolamento riduce il livello di rumorosità all'interno cabina – di alcuni decibel rispetto ai modelli precedenti. La nuova sospensione della cabina, con corsa più lunga di un terzo rispetto alla precedente, consente al trattorista di "galleggiare" sulle buche. A richiesta, la cabina può montare due fari lavoro posteriori allo Xenon che consentono di prolungare le giornate lavorative. Il sistema unico di guida reversibile Valtra TwinTrac presenta ora i comandi allineati in posizione centrale, nel retro della cabina. Altre migliorie, progettate per migliorare l'efficienza della Serie T comprendono gli specchietti elettrici riscaldati, il climatizzatore automatico, la cabina forestale e la sospensione pneumatica dell'assale anteriore Aires.

I modelli Advance presentano un bracciolo completamente nuovo che perfeziona ulteriormente l'ergonomia di prima classe Valtra. Tutte le funzioni chiave, incluso il caricatore frontale, il sollevatore anteriore o due valvole posteriori possono essere controllate convenientemente dal bracciolo del trattorista. Il robusto joystick ha due pulsanti che possono essere programmati per altre operazioni. Il bracciolo può essere utilizzato per comandare altre funzioni utilizzate spesso come impianto idraulico, Powershift e cruise control.

L'elettronica gioca un ruolo essenziale sui trattori moderni. Per esempio, Valtra offre una nuova gestione del fine campo, il sistema U-Pilot, che semplifica le operazioni ripetitive. Il sistema U-Pilot può essere programmato per controllare l'attacco a tre punti, l'impianto idraulico, la doppia trazione, il bloccaggio differenziale, la PTO, il cruise control, il regime motore,



Trasmissione e impianto idraulico



Classic

- controllo meccanico della trasmissione
- controllo meccanico dell'impianto idraulico
- inversore sincronizzato
- ideale per i lavori di traino in condizioni estreme



HiTech

- controllo elettronico della trasmissione
- controllo meccanico dell'impianto idraulico
- inversore elettroidraulico
- ideale per l'azienda agricola e il contoterzi



Advance

- controllo elettronico della trasmissione
- controllo elettronico dell'impianto idraulico
- inversore elettroidraulico
- ideale per l'agricoltura e il contoterzi molto esigente

Modelli

	Classic	HiTech	Advance
T121	●	●	
T131	●	●	
T151e		●	●
T161	●	●	●
T171	●	●	●
T191		●	●

L'assortimento può variare in base al Paese.

I modelli Advance della nuova Serie T sono ideali per l'agricoltura e il contoterzi molto esigenti. La robusta capacità di traino, l'impianto idraulico load sensing e i comandi semplici rendono facile controllare anche le attrezzature più complicate come le grandi seminatrici pneumatiche.

il Powershift e anche i connettori elettrici DIN. Inoltre il sistema ISOBUS consente al trattore ed all'attrezzo di lavorare insieme, mentre l'opzione AutoGuide guida automaticamente il trattore con un grado di precisione che arriva al centimetro senza bisogno per il trattorista di toccare il volante.

Personalizzazione e assistenza completano il pacchetto

La versatilità della nuova Serie T è esaltata dalla possibilità di personalizzare ogni trattore

per l'uso al quale è destinato. Valtra offre centinaia di equipaggiamenti alternativi e opzioni, fino ad ottenere oltre un milione di combinazioni diverse. Il livello di personalizzazione va oltre i piccoli dettagli ed include componenti fondamentali quali cabina, impianto idraulico, trasmissione, assale anteriore, motore e pneumatici. Grazie al sistema di produzione su misura Valtra à la carte, ogni nuovo trattore viene consegnato fresco di produzione dallo stabilimento e pronto per essere messo al lavoro.

Il collaudato design di base della nuova Serie T garantisce affidabilità e produttività. L'efficiente e rapido servizio ricambi e assistenza garantisce ai clienti la disponibilità del loro trattore quando serve, il che aiuta ad assicurare un ritorno rapido dell'investimento.

■ Tommi Pitenius



Le donne sono i clienti più esigenti

Nell'Unione Europea, le acquirenti di autovetture nuove rappresentano tra il 36 e il 38 per cento del totale; negli Stati Uniti tale percentuale sale al 50 per cento circa.

Anche se una ricerca simile non è ancora stata effettuata per il mercato dei trattori, è chiaro che il numero delle acquirenti "femminili" di trattori, anche se distante dalla quota registrata dal mercato delle autovetture, è in continua ascesa. Spesso poi il sesso dell'acquirente non è facile da individuare, poiché l'acquisto è effettuato da una società, da una cooperativa o da una famiglia.

"La situazione tipica è quella in cui l'uomo di casa porta avanti la trattativa con il venditore, anche se i dettagli – stima del prezzo, marca, modello e optional – sono stati discussi e accor-

dati in anticipo con la moglie", spiega Tiina Paasonen, che di mestiere vende trattori.

Dato le donne spesso si occupano della contabilità dell'impresa familiare, possono stabilire dei limiti di spesa per il trattore nuovo e controllare la transazione. Il commercio dei trattori inoltre è sempre più un B2B, nel quale il sesso dell'acquirente è di poca o nessuna importanza.

Quesiti approfonditi

Secondo Paasonen, le donne tendono a fare più quesiti sulle caratteristiche del trattore rispetto agli uomini, e domande più dettagliate. Sfortunatamente alcuni uomini sembrano ancora aver bisogno di dimostrare che si intendono meglio di argomenti tecnici, anche se qualche volta così non è. In questi casi, mol-

te domande importanti non vengono neppure poste.

"Direi che in media le donne sono clienti più precisi ed esigenti. Per loro i programmi, l'assistenza e altri dettagli devono procedere come concordato", afferma Paasonen.

Lo sbaglio più grande che un venditore possa fare è quello di sottovalutare un cliente donna. Sul fronte opposto è anche abbastanza tipico per un cliente maschio mettere a prova la conoscenza di un venditore donna prima di imparare a fidarsi di lei.

Di gran lunga il modo più consueto per decidere sull'acquisto di nuovi trattori ed altri investimenti dell'azienda agricola nei paesi nordici e in Francia, ad esempio, è quello accordare l'acquisto in famiglia. L'azienda agricola è una casa, e la società è in pratica una famiglia, per cui tutte le decisioni importanti influenzano tutti i membri. Uomini e donne, ragazzi e ragazze, tutti partecipano alla programmazione dell'acquisto. Spesso la scelta del colore del nuovo trattore viene lasciata ai componenti più giovani della famiglia

L'acquisto di un trattore è ovviamente un evento di aggregazione in cui tutti i membri della famiglia si recano allo stabilimento per vedere di persona l'assemblaggio del loro nuovo trattore.

■ Tommi Pitenius

La decisione di acquistare un nuovo trattore viene spesso presa dalla famiglia intera. Sebbene l'uomo di casa spesso porta avanti la trattativa, le decisioni spesso vengono prese in anticipo di comune accordo tra moglie e marito. Ai bambini spetta la scelta del colore!





La conferenza stampa Valtra e SisuDiesel ha coinvolto oltre 150 giornalisti che hanno visitato i due stabilimenti. Le opinioni sulla nuova Serie T e sul nuovo Centro R&D sono state molto positive.

“Una fabbrica incredibilmente moderna nel bel mezzo del nulla!”

Oltre 150 membri della stampa internazionale hanno partecipato lo scorso 17-18 gennaio al lancio della nuova Serie T e all'apertura del nuovo centro R&D a Suolahti. Contestualmente i giornalisti hanno colto l'opportunità di visitare lo stabilimento Sisu Diesel a Linnavuori.

I reporters sono arrivati da oltre 28 paesi di tutto il mondo ed i loro articoli sono apparsi in ancora più paesi, poiché molti di essi scrivono per diverse testate. Presenti anche staff televisivi e radiofonici. La maggior parte dei repor-

L'amministratore delegato della Valtra, sig. Matti Ruotsala, ha descritto il successo Valtra nel 2006, anno in cui sono stati prodotti 10 386 trattori nello stabilimento di Suolahti e 7 169 nello stabilimento brasiliano.



ters arrivava dall'Europa, ma non sono mancati rappresentanti di altri paesi, Cina compresa.

Il primo giorno i visitatori sono stati accompagnati allo stabilimento motori SisuDiesel, in cui è stato recentemente completato l'investimento di 30 milioni di euro. Molti giornalisti hanno espresso apprezzamento per la possibilità di utilizzare il biodiesel al 20 per cento sui motori Common Rail e al 100 per cento sugli altri motori SisuDiesel.

I giornalisti poi hanno partecipato all'inaugurazione del nuovo centro R&D Valtra a Suolahti. Speaker nella cerimonia di apertura il sig. Michael Hornborg, Presidente dell'Unione produttori agricoli e proprietari forestali (MTK), il quale ha descritto il lavoro di squadra decennale degli agricoltori finlandesi e della Valtra.

Nel discorso di apertura, il Presidente e CEO AGCO Martin Richenhagen ha affermato che lo stabilimento Valtra di Suolahti è la fabbrica di trattori più efficiente al mondo, grazie alla filosofia operativa unica di Valtra di produrre trattori per le necessità individuali di ogni cliente. Secondo Richenhagen, le previsioni per il settore agricolo sono incoraggianti anche per il business delle macchine agricole.

“Poiché la popolazione mondiale è in continua crescita ed aumenta la necessità di cibo, l'importanza dell'agricoltura sarà ancora più



Michael Hornborg, Presidente dell'unione dei produttori agricoli e dei proprietari forestali (MTK), taglia il nastro alla cerimonia di apertura del nuovo Centro R&D Valtra insieme al Presidente e CEO AGCO sig. Martin Richenhagen.

enfaticata in futuro. Contemporaneamente i produttori di macchine agricole devono essere in grado di sviluppare soluzioni tecniche ancora migliori per facilitare il lavoro degli agricoltori e mantenere economicamente viva l'agricoltura. Anche l'ambiente in cui viviamo deve essere protetto, e anche questo deve essere preso in considerazione dai costruttori” ha asserted Richenhagen.

Nelle due settimane successive alla conferenza stampa circa 2 000 ospiti da diversi paesi hanno potuto visionare la nuova Serie T, il centro R&D e lo stabilimento; tra di loro clienti, venditori e altri azionisti.

■ Tommi Pitienius

La scultura in ghiaccio della nuova Serie T a grandezza naturale è stata scolpita in un blocco di 25 tonnellate di ghiaccio naturale e ha attirato l'attenzione di numerosi fotografi.

Grandi macchinari per grandi lavori di pulizia



Il braccio motorizzato può essere utilizzato per sollevare la testata dell'idropulitrice sopra gli ostacoli.

L'uso di idropultrici per la pulizia di edifici commerciali, strade, ponti e veicoli può sembrare distante anni luce dal lavoro di consulenza in campo agricolo e dell'orticoltura, ma in effetti un collegamento c'è, e anche molto breve.

Già all'età di 13 anni John O'Donovan sapeva che voleva lavorare la terra, e iniziò a coltivare ortaggi per la fornitura ai negozi locali su un terreno preso in affitto. Oggi, a 20 anni di distanza e dopo 5 anni al University College di Dublino (finanziato in parte dal reddito derivante dall'orticoltura) e con un B. Agr. Sc. in tasca, John produce ancora coltivazioni altamente redditizie su 18 ettari vicino a casa sua, Ballincolling, vicino a Cork nell'Irlanda del Sud.

Ma questo non è il solo campo di attività di John O'Donovan oggi. La John O'Donovan & Associates si occupa con successo della consulenza in campo dell'agricoltura e orticoltura, e la O'Donovan Agri Services si sta espanden-

do nella vendita di macchinari per l'agricoltura specializzata.

"Siamo arrivati a questo punto come risultato di una conversazione con imprese di costruzioni stradali con le quali lavoravo per l'acquisto di terreni e il ripristino delle servitù", spiega John. "Avevano un problema nel preparare le superfici e io pensai che tra tutte le macchine agricole disponibili doveva esserci un certo numero di articoli che potevamo mettere insieme per ottenere i risultati richiesti."

Un idropultrice polivalente

Dopo aver consultato l'amico e specialista di idropultrici Peter Merrigan della Triace Limited il risultato fu sorprendente, sia intermini di investimento di cassa che di dimensione fisica. Essenzialmente il sistema coinvolge un trattore, uno spandiliquame modificato, un braccio motorizzato simile a quello utilizzato per le falciatrici a flagelli, un riscaldatore per l'acqua, dei tubi, degli ugelli – e un quad.

Come semplice elenco di articoli, sembra non avere molto senso, ma nelle mani di Peter questi componenti messi insieme formano una unità pulitrice altamente efficiente, multiuso, per la pulizia di qualsiasi cosa dalle vetrate e pareti delle abitazioni all'esterno degli edifici commerciali, alle strade, ai ponti, ai parcheggi e ai marciapiedi, compreso quelli ricoperti di chewing gum, veicoli commerciali e veicoli delle forze armate. Un elenco all'apparenza senza fine.

L'agilità del trattore batte la rigidità dell'autocarro

Come funziona dunque? "Il luogo di lavoro può essere distante da un punto di approvvigionamento per l'acqua, per cui portiamo con noi un serbatoio pieno – 4000 galloni (nrd 18200 litri) stivati in un serbatoio Baier leggero. E può darsi che si debba lavorare su terreni sterrati, per questo motivo abbiamo scelto un trattore piuttosto che un autocarro", spiega



▲ **Acqua calda in pressione rimuove velocemente muschio, piante e sporcizia dal tetto.**

▲ **Gli spruzzatori del braccio motorizzato possono essere usati insieme a spruzzatori fissi per coprire aree maggiori.**

John O'Donovan (in piedi) e Peter Merrigan.



John. "Dato che i vari luoghi di lavoro possono essere distanti tra loro abbiamo optato per una trasmissione a 50 kmh, per la sospensione del ponte anteriore, e ovviamente per la frenatura del rimorchio poiché rimorchio e attrezzatura pesano 23,8 tonnellate. Al lavoro dobbiamo muoverci poi molto lentamente con le marce ridotte per mantenere la velocità alla PTO, di qui la scelta di un Valtra – ovviamente considerato anche il prezzo concorrenziale."

Peter Merrigan spiega parte del lavoro: "Facciamo rifornimento di acqua pulita e possiamo azionare gli ugelli fino a 300 bar e a una temperatura di 110° C – è vapore – e se necessario aggiungervi dei prodotti chimici. Il riscaldatore viene montato davanti al serbatoio e con il serbatoio del carburante da 60 gal (n.d.r. 279 litri) possiamo operare per nove ore consecutive."

Addio ad erbacce e chewing gum

Il funzionamento è piuttosto semplice: durante la pulizia di un edificio la testata del braccio viene posizionata all'altezza e angolatura corretta,



Wash trailer roof L'unità pulente può addentrarsi facilmente tra le file di automezzi parcheggiati.

per cui il trattore e il serbatoio vengono semplicemente condotti accanto. Dato che lo spruzzatore funziona su entrambi i lati del trattore, è sufficiente girare il trattore o inserire la retromarcia e ripetere l'operazione un po' più in basso.

In alternativa il trattore può rimanere fermo e si utilizzano i comandi del braccio per lavare pareti, veicoli o strade – durante la pulizia di strade e marciapiedi lo spruzzatore può essere posizionato insieme a un braccio fisso posto più in basso. Sul lato del serbatoio c'è un attacco per la lancia a mano, e nella parte posteriore un attacco per un condotto alta pressione collegato all'ATV. Questo può essere utilizzato per pulire marciapiedi e zone pedonali; a temperature più elevate il sistema rimuoverà anche chewing gum induriti, la sventura dei tecnici stradali e degli addetti alla pulizia.

"Lo stesso quad può essere usato per controllare le erbacce infestanti – abbiamo un sensore per il diserbo selettivo; un raggio ad infrarossi identifica la clorofilla che si riflette di ritorno al sensore. Un radar calcola la velocità del veicolo e dopo il giusto ritardo il sistema elettronico della macchina attiva lo spruzzatore per erogare il liquido al posto giusto. Il risultato è un controllo efficace ed economico delle infestanti delle aree lastricate".

Il sistema è disponibile per il noleggio, o se preferite John e Peter sono disponibili a costruire una macchina per le vostre esigenze specifiche. + 353 (0)21 4871207.

■ **Roger Thomas**



Leonardo: il sig. De Matteis, titolare della ditta Agridevi Sas, nei pochi ritagli di tempo libero si dedica al suo hobby preferito, il fuoristrada, con una "Land Rover sponsorizzata anche con il nome Valtra.

Prove in campo – Agridevi Sas



Lo scorso autunno la concessionaria Valtra Agridevi Sas di Pietramontecorvino (FO) ha organizzato una giornata dimostrativa sulla lavorazione del terreno con trattori Valtra e attrezzature Kuhn, prestigioso marchio anch'esso commercializzato dalla ditta Agridevi.

In prova due macchine messe a disposizione dalla Valtra oltre a quelle di numerosi clienti che hanno gentilmente concesso i loro trattori Valtra a disposizione dei visitatori.

La manifestazione ha avuto un grande risalto e tutti i partecipanti hanno potuto apprezzare le caratteristiche peculiari dei trattori Valtra.

La Agridevi Sas punta molto su queste prove, che effettua durante tutto l'anno con prove mirate a singoli clienti.

Per il 2007 sono in programma altre due giornate dimostrative, una in primavera specifica sulla fienagione, e l'altra sempre in autunno sulla lavorazione e preparazione del terreno.

Per maggiori informazioni: Agridevi Sas, tel. 0881 555729

Porte aperte Valtra

17/18 Marzo 2007

Bianchi Snc di Bianchi Luigi, Casteggio (PV)



Il sig. Alberto Bianchi della Concessionaria Bianchi snc



Porte aperte Valtra 24 Marzo 2007

F.lli Generali di Mauro e Roberto, Bazzano (BO)



I fratelli Generali dell'omonima Concessionaria.



EcoPower e EcoSpeed



I trattori della Serie N e Serie T con potenza superiore ai 100 cavalli sono motorizzati dai propulsori dell'ultima generazione SisuDiesel Serie Citius, common rail, che soddisfano pienamente i requisiti sulle emissioni Stage IIIA in Europa e EPA Tier III negli Stati Uniti. La gestione elettronica del motore avanzata (EEM) ha permesso di sviluppare per questi motori nuove caratteristiche.

Soluzioni ecologiche

Quando l'EcoPower fu lanciato da Valtra sul mercato nel 1999, si trattava di un'innovazione assoluta per il mercato trattoristico. La prima generazione era dotata di pompe di iniezione con controllo meccanico, sostituito dalla gestione elettronica nella seconda generazione. La tecnologia common rail ha permesso la nascita della terza generazione di EcoPower.

Motori a basso regime

L'incremento continuo del prezzo del carburante ha stimolato l'interesse di agricoltori e contoterzisti verso metodi più economici. Per rispondere a questa esigenza Valtra sviluppò una soluzione allettante per ridurre i consumi senza sacrificare la potenza, ed offrendo al contempo una guida più rilassata.

La soluzione venne trovata prendendo motori SisuDiesel con la maggior coppia in ogni classe di potenza e riducendone il regime normale di 400 gpm. Il risultato è che il motore funziona nella gamma di giri più efficiente, il che riduce a sua volta i consumi di circa un 10 per cento. Contemporaneamente anche trasmissione e pompa idraulica lavorano più lentamente, in una fascia di potenza in cui le perdite di potenza sono pressoché non individuabili. Poiché queste perdite sono ridotte, la potenza a disposizione per il lavoro è maggiore e minore è il quantitativo di carburante necessario per produrre la potenza netta.

L'offerta attuale di Valtra comprende due modelli EcoPower: il quattro cilindri N111e e il sei cilindri T151e, con caratteristiche comple-

tamente nuove. Il motore ha due modalità operative: Eco e Power. Nella modalità Eco il regime nominale è 1 800 gpm e la coppia massima (570 Nm per il N111e e 680 Nm per il T151e) viene raggiunta a 1 100 gpm. L'uso del regime ridotto consente risparmi di carburante fino al 10 per cento. Nella modalità Power il regime motore nominale è 2 200 gpm, come sugli altri modelli Valtra, con le stesse caratteristiche motore. La modalità Power comprende anche la sovralimentazione in condizioni di trasporto (transport boost).

Minor usura

I motori a basso regime rendono il lavoro più rilassante. Le tecniche di guida che permettono di risparmiare carburante sono facili da

apprendere. Le soluzioni SisuDiesel consentono di ridurre le velocità motore in tutta la gamma d'esercizio, riducendo i consumi ma mantenendo la produttività.

I conducenti devono abituarsi a usare bassi regimi, inferiori a 1 000 giri/min, con una coppia che rimane superiore del 25 % rispetto alla coppia a regime nominale. Il suono prodotto dai motori common rail a bassi giri con carichi importanti può sembrare diverso da quello dei motori tradizionali, ma certamente piacevole all'orecchio.

La velocità ridotta del motore e della trasmissione consentono il massimo livello di efficienza operativa, reso evidente dalle ridotte temperature dell'olio. I risparmi generati dall'EcoPower sono più evidenti quando le condizioni di lavoro variano in modo significativo, ad esempio quando i pesanti lavori di traino vengono interrotti frequentemente per effettuare trasporti.

Dato il continuo aumento del prezzo del carburante, è logico e sensato investire nella riduzione dei consumi. Con il passare del tempo la minor usura prodotta dai motori a basso regime è si traduce in maggior affidabilità e longevità. La velocità media del pistone sui motori EcoPower a regime nominale è di soli 7,2 metri al secondo, ovvero il 25 per cento in meno dei 9 m/s dei motori tradizionali.

Minimo ridotto

Una delle innovazioni Valtra è il minimo basso dei motori common rail. Quando il trattore è fermo con il freno a mano inserito, il regime motore scende dai consueti 800 gpm ai 650 giri/min riducendo consumi e rumorosità. Alla ripresa della marcia, il movimento della leva dell'inversore sulla posizione N disinnesta il freno a mano e riporta il regime minimo al valore normale (disponibile sui modelli HiTech e Advance).

EcoSpeed

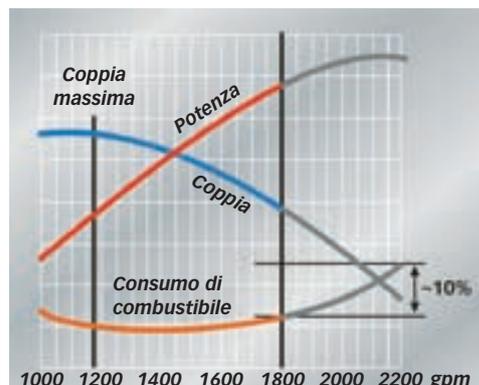
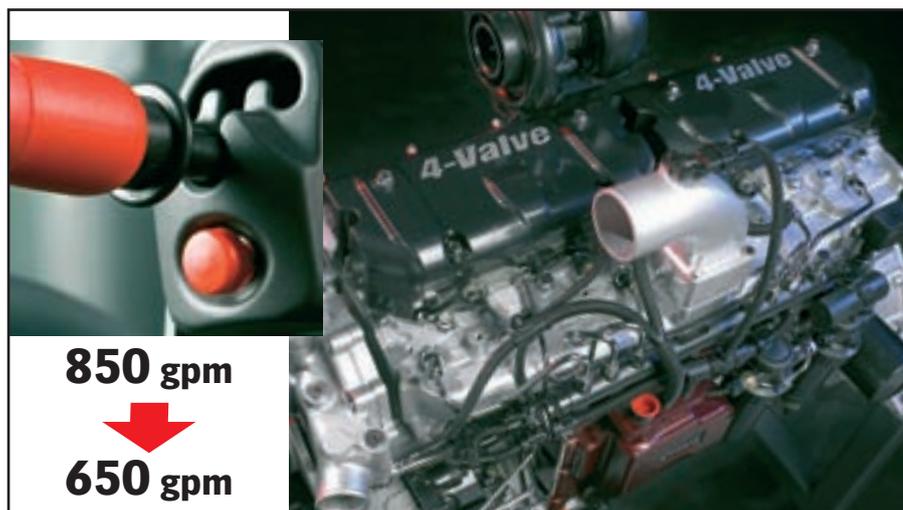
EcoSpeed è una nuova caratteristica pensata particolarmente per i paesi in cui la velocità massima consentita per i trattori è di 40 km/h. EcoSpeed si basa su una trasmissione a 50 km/h ma la velocità massima è limitata elettronicamente a 40 (massimo 43) km/h, nel qual caso il motore gira ad appena 1 800 gpm.

EcoSpeed riduce consumi e rumorosità. È disponibile a richiesta per i modelli N121, N141 e T131-T191. Montato di serie sui modelli EcoPower N111e e T151e che sono destinati ai mercati in cui la velocità massima è di 40 km/h. La trasmissione è 36AV+36RM.

■ Hannu Niskanen



È facile abituarsi alla guida con un motore a basso regime quando ci si accorge di quanti pochi giri siano effettivamente necessari per un trattore di questa taglia per compiere il proprio lavoro. I motori a basso regime rendono il lavoro più rilassante.



I motori a basso regime operano nella gamma del regime d'esercizio più efficiente, con consumi ridotti di circa il 10 per cento.

Marsica Diesel snc



La ditta Marsica Diesel snc di Palmerone Gino, con sede ad Aielli, nella piana del Fucino, nasce nel 1971 come officina per macchine agricole ed industriali. Nel 1984 inizia la commercializzazione delle trattrici agricole Ford che prosegue fino al 1995, anno in cui, a seguito dell'acquisizione della Ford da parte della New Holland, decide di rappresentare il marchio Deutz affiancato in seguito dal marchio Lamborghini.

L'agricoltura del Fucino è professionale e specializzata; il terreno del Fucino, giovane, con umidità costante e ricco di humus, venne originariamente destinato alla coltivazione di patate, bietole e cereali e successivamente nell'ultimo ventennio ad ortaggi. Con particolare riguardo alle carote che, con una superficie di 2.500 ettari e con una produzione complessiva tra i 1.500.000 e 1.800.000 quintali annui, hanno fatto sì che al Fucino fosse assegnato il primato di area dove si produce

il 30 % della produzione nazionale, il 5 % di quella europea e l'1 % di quella mondiale.

Gli agricoltori del Fucino sono costantemente alla ricerca di attrezzature e trattori all'avanguardia, tecnologicamente avanzati, per poter affrontare molte lavorazioni diverse sullo stesso terreno nel minor tempo e con il minor costo possibile.

In questo contesto il sig. Gino Palmerone, titolare della Marsica Diesel snc, ha acquisito la propria esperienza, e porta avanti un percorso di continua crescita e ricerca per soddisfare le esigenze e le richieste degli agricoltori.

Tale percorso ha portato la Marsica Diesel ad un'altra importante svolta nel 2006, quando per poter offrire il meglio in campo trattoristico alla propria clientela il sig. Palmerone ha intrapreso la collaborazione con Valtra per le macchine di media alta potenza, e con Kubota per le macchine medio piccole.

In questa nuova sfida la Marsica Diesel si è buttata a capofitto con prove in campo che hanno raccolto il giudizio positivo di tutta la sua clientela.

Per maggiori informazioni, Marsica Diesel snc, tel. 0863 711059

La piana del fucino

Le fertili spoglie dell'antico lago prosciugato, estese per ettari 13.087, sono diventate il cardine di tutta l'economia della zona e costituiscono ormai, il punto di convergenza delle circoscrizioni limitrofe: prima di allora, l'alternarsi degli eserciti di passaggio ed il giogo delle diverse denominazioni, longobarde, sveve, angioine, normanne, avevano diviso la Marsica tra le diverse contee e tra i fautori delle diverse fazioni.

Tratto da www.centrodelfucino.it



Il titolare della Marsica Diesel, sig. Gino Palmerone.



La figlia del sig. Gino, Lorenza, si occupa dell'amministrazione.

Superficie: circa 13 000 ettari interamente pianeggiante

Profondità del preesistente lago: al massimo 22 metri

Altitudine: 669 m

Coltivato: barbabietole da zucchero, patate, cereali, legumi, ortaggi

Lunghezza condotto di scarico (Torlonia): 6 342 m

Canali principali: circa 100 km

Canali secondari e fossati: 680 km

Distanza tra canali d'irrigazione: circa 1 km

Temperatura minima annuale: circa -2°C

Temperatura massima annuale: circa +30°C

Volvo T43 Hesselman

La Serie T40 era una gamma di trattori Volvo degli anni 40. A causa della carenza di carburante durante la guerra, anche in Svezia, c'era una considerevole domanda per il T41, progettato per funzionare anche a legna. I trattori Volvo della Serie T utilizzavano le trasmissioni Bolinder-Munktel con motori Volvo. Già prima della Guerra Volvo aveva introdotto il motore a bassa pressione sviluppato dall'inventore Svedese Jonas Hesselman. Questo motore aveva l'iniezione diretta e un sistema di accensione elettronica, e fu facilmente convertito all'alimentazione a legna.

Finita la guerra, gli agricoltori svedesi non erano più interessati all'alimentazione a legname, per cui Volvo ritornò al motore originale Hesselman. Quando tra il 1943 e il 1945 il combustibile regolare ritornò ad essere disponibile, i trattori alimentati a legna vennero riconvertiti alle specifiche originali Hesselman. Nel 1943 fu introdotta la nuova gamma Volvo T43 con propulsori Hesselman.

Un nuovo Volvo T43 venne consegnato alla concessionaria di trattori e autovetture di Nore Jonsson a Kalmar, in Svezia. Jonsson mantenne il trattore nuovo fino alla sua morte nel 1978. Il trattore non fu venduto ma barattato con una nuova automobile e dalla concessionaria di autovetture finì a Björn Larsson, nel Götaland occidentale. Nel 2001 il trattore venne acquistato dalla Valtra Traktor AB, e nell'estate del 2006 questo bell'esemplare arrivò allo stabilimento di Suolahti, Finlandia.

Un grande trattore per la sua epoca

Il motore Volvo A4G da 4,48 litri produceva 31 cavalli se alimentato a legna, mentre l'A4HA Hesselman produceva 48 cavalli a 1 500 gpm. Il motore era particolarmente adatto per i pesanti lavori su campo ed i trasporti.

Il T43 era un trattore veramente unico. Il motore si avviava usando benzina ma dopo circa mezzo minuto il carburante veniva cambiato con un distillato tipo diesel. In ogni caso, il motore Hesselman non era particolarmente



schizzinoso in materia di carburante. L'idea dell'inventore era quella di produrre un motore che lavorasse con un basso rapporto di compressione di 6:25:1, che potesse essere usato con carburanti che gassificano male.

L'efficienza del carburante non era buona come con gasolio puro, ma era un importante passo avanti verso il gasolio.

Volvo continuò a produrre motori Hesselman per i suoi trattori e autocarri fino agli anni 50. La trasmissione del T43 aveva 5 marce avanti - 3,6 - 5,0 - 6,3 - 10,6 e 18,1 chilometri orari, e una retromarcia da 2,9 km/h. Le specifiche comprendevano un albero della PTO con sei scanalature da 3/8 e 525 giri al regime motore di 1 500 gpm. Il trattore ancora non aveva il sollevatore, né anteriore né posteriore.

Il T43 pesava 2 870 kg e aveva un passo di 1 800 mm. Gli pneumatici anteriori (7.50-18) e posteriori (13-28 o 14-30) erano prodotti negli Stati Uniti.

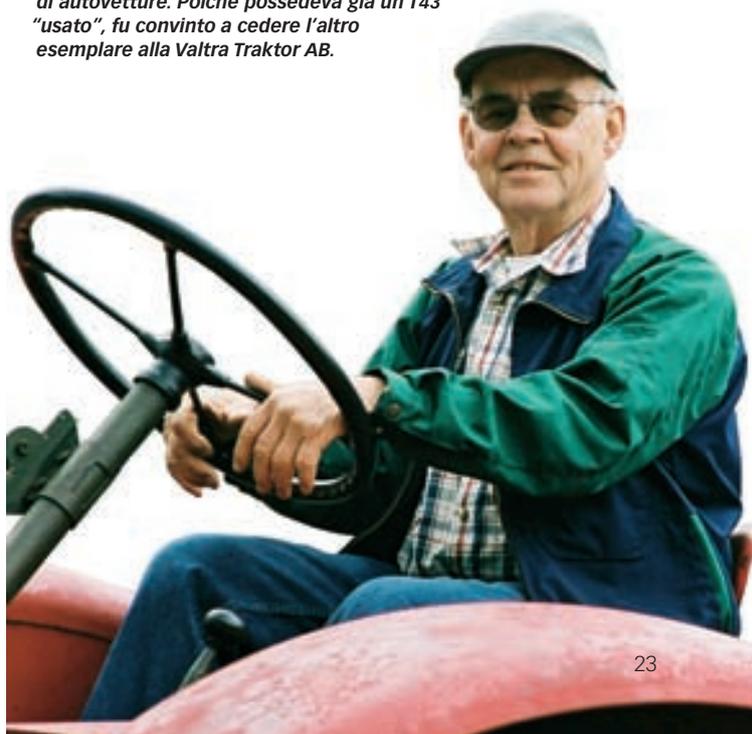
■ Hannu Niskanen



Questo splendido Volvo T43 rosso si erge orgoglioso nel foyer dell'Atrium, il centro accoglienza clienti dello stabilimento di Suolahti, in Finlandia. Questo trattore ha una storia interessante. Originariamente costruito nel 1944, è stato convertito nelle specifiche Hesselman nel 1946. Il numero di matricola è 617.

Volvo produsse un totale di circa 1600 esemplari del T43. Le parti dello chassis erano verniciate di verde. Questa tradizione venne portata avanti sui trattori Volvo BM, i cui motori erano anch'essi verdi.

Björn Larsson salvò il T43 dalla concessionaria di autovetture. Poiché possedeva già un T43 "usato", fu convinto a cedere l'altro esemplare alla Valtra Traktor AB.



Valtra
Via Nicola Sasso 14
12045 Fossano -CN
Tel. 0172 636669
www.valtra.it

Valtra Collection 2007-2008

Stile e qualità

abbigliamento e regali per tutta la famiglia.

I prodotti Valtra per questa stagione sono reperibili presso i concessionari Valtra.

