



Absolut 6280



Puma 260 Afs
Connect

Attenti a quei due

Case IH e Steyr hanno aggiornato Puma e Absolut, che ora arrivano a 280 Cv (305 con extra-potenza). Rifatta completamente l'elettronica, nel segno della connettività totale e della telediagnostica

Nuovi, tecnologici, connessi. Dopo il lancio ufficiale a Eima e Sima, arrivano finalmente in Italia i primi Case IH Puma Afs Connect e Steyr Absolut, gemelli diversi della famiglia Cnh. Due gamme di medio-alta potenza che si caratterizzano soprattutto per l'elettronica e l'interfaccia utente, completamente rinnovati. Senza dimenticare "dettagli" come il sistema di sospensioni integrato, la cabina da 66 decibel e la potenza massima che passa da 240 a 260 cv nominali. Trattori, insomma, per l'azienda agricola evoluta (meglio ancora se grande) o il contoterzista in cerca di un'alternativa ai classici Fendt e John Deere.

Le nuove gamme Puma e Absolute sono state presentate alla stampa specializzata a Cremona, presso il Consorzio Agrario, storico concessionario Cnh. Una giornata per scoprire i nuovi modelli, ma anche per metterli alla prova in campo, su un terreno alla periferia della città (vedi box pag. 57). Partiamo allora con un quadro d'insieme: oggetto dell'intervento sono stati i Puma a passo lungo e la gamma Absolut. Per i primi, fa sapere Cnh, si tratta della più importante revisione degli ultimi 15 anni, mentre per gli Absolut è il principale restyling dall'epoca del lancio iniziale. Con l'introduzione di un nuovo modello da 260 cv di potenza (280 cv la potenza massima) le nuove serie Puma Afs Connect e Absolut Cvt sono ora formate da cinque modelli. Più precisamente, i Puma Afs Connect vanno da 185 a 220 cv per la versione Multicontroller (powershift) e da 185 a 260 per la Cvx Drive (cambio a variazione continua), mentre gli Absolut sono disponibili soltanto con cambio cvt e spaziano dal 6200 al 6280.



Motore invariato: il Nef da 6.7 litri resta uguale a se stesso, incrementando soltanto la potenza massima

In realtà le potenze sono le stesse dei Puma, ma con questa nuova generazione la gamma ha cambiato nomenclatura: accanto al numero 6, sul cofano compare ora la potenza massima e non più quella nominale.

Motore e trasmissione

Nulla cambia dalle parti del motore, che resta il glorioso Nef da 6,7 litri con tecnologia Hi-e Scr2 in Stage V e non prevede ricircolo degli scarichi o filtro antiparticolato. Prevede invece il turbo a geometria variabile per un miglior controllo della combustione. Nel complesso, il motore arriva a erogare 280 cavalli di potenza massima e 1.250 Nm di coppia sui modelli di punta, che raggiungono i 305 cv in trasporto e lavori alla Pto, quando si attiva l'extra-potenza Epm, in grado di regalare fino a 25 cavalli extra (sui modelli da 200 cv nominali). La riserva di coppia, precisa il costruttore, è del 46%, con un ampio range di potenza costante. Resta invariata anche la trasmissione. I Puma 185, 200 e 220 sono disponibili sia in versione Cvx sia con cambio powershift

AL LAVORO CON ERMO

Siamo stati a bordo dei nuovi top di gamma Steyr e Case Ih per un rapido test d'uso, a margine della presentazione. Con le attrezzature Ermo, Puma e Absolut si sono messi in evidenza, arando a velocità superiori agli 8 km orari e raggiungendo la stessa velocità anche con il preparatore Ghibli, su terreni comunque abbastanza sciolti. La silenziosità della cabina è uno degli aspetti che meglio si notano, ma anche le qualità del cambio a variazione continua sono apprezzabili nei lavori in velocità. Con i tecnici Cnh è stato possibile effettuare anche un test sulla connettività. Particolarmente interessante la possibilità di condividere il display con un tecnico dell'assistenza, che tramite una speciale funzione può indicare all'operatore sul mezzo quale tasto premere per portare avanti un settaggio o un tentativo di soluzione di un problema. Grazie alla connettività e al pacchetto che offre tre anni di assistenza a distanza, è come avere sempre un meccanico sul sedile passeggero. O.R.



Il Puma Afs Connect è stato provato in campo con un coltivatore Ghibli da 5 metri di larghezza. Un attrezzo che richiede almeno 200 cv di potenza



Eco-aratro Phoenix per il test con Absolut 6280. Si tratta di un aratro superficiale a otto vomeri, che richiede fino a 300 cv per lavorare a un massimo di 20 cm di profondità

(Powerdrive) a 18 o 19 rapporti, in grado di raggiungere i 40 km orari a 1.870 giri. Soltanto a variazione continua, come già specificato, gli Absolut.

Le novità hardware e software

Le principali innovazioni delle due gamme sono nella cabina, che cambia radicalmente: Puma Afs e Absolut montano la stessa dell'Optum, che ha un 8% di volume in più e un +11% di superficie vetrata rispetto alla versione precedente. Soprattutto, però, è molto meglio insonorizzata, dal momento che il rumore interno si ferma a 66 decibel. All'interno troviamo un nuovo terminale da 12 pollici (Afs Pro 1200 per Case IH, Infomat 1200 per Steyr) molto più luminoso del precedente e che abbina al touch screen un selettore a rotella (Encoder), davvero utile quando ci si deve muovere nel sistema mentre si lavora su terreno sconnesso. Nuovo anche il bracciolo Multicontroller, con levette dei distributori personalizzabili e con led che si illuminano del colore corrispondente ai distributori che vi sono abbinati. Sono anche

presenti otto tasti programmabili a piacere con le varie funzioni di sollevatore, trasmissione, idraulica eccetera. Per chiudere con le componenti hardware, segnaliamo la possibilità di montare pneumatici da 205 cm di diametro sui modelli più grandi e un aumento delle dimensioni del serbatoio che regala tre ore di autonomia in più. Ci sarebbe da dire qualcosa anche sulle sospensioni, ma qui l'hardware si confonde già con il software. A proposito di software, tutta l'elettronica è stata rinnovata, centralina dopo centralina. Partendo dalle sospensioni – poiché abbiamo già introdotto l'argomento – diciamo che la cabina può averle meccaniche, a molla, idropneumatiche oppure integrate nell'Avs (Advanced Vehicle Suspension), un sistema che mette in comunicazione ponte anteriore, sollevatore e, appunto, sospensioni della cabina per fornire una risposta combinata, e regolabile, alle sollecitazioni ricevute dal terreno. In pratica, il sistema legge i movimenti del ponte anteriore e predispone un'adeguata risposta da parte della cabina e del sollevatore, assicurando – garantisce Cnh – un comfort di livello superiore.



Gli ammortizzatori del ponte anteriore possono essere integrati con quelli della cabina nel sistema Avs



Stile e linearità per il bracciolo Multicontroller

E L'OPTUM HA UN NUOVO TOP DI GAMMA

Per soddisfare il crescente mercato dei trattori polivalenti ad alta potenza, Case IH ha lanciato per la sua gamma Optum un nuovo modello di punta da 340 CV, massimizzando il pluripremiato concept dell'Optum che prevede, oltre a un'elevata potenza, anche un peso contenuto che all'occorrenza può essere aumentato con lo zavorramento. Nonostante le numerose migliorie, l'Optum 340 CVXDrive con Afs Connect non è più pesante dei modelli 300 e 270 esistenti, tuttavia offre più potenza, massima produttività e capacità di gestire qualsiasi lavoro.

Prodotto nello stabilimento Case IH di St. Valentin, in Austria, l'Optum 340 CVXDrive è ideale per le applicazioni di traino e con la presa di forza, dalla lavorazione del terreno alla semina fino alla falciatura e al trasporto. Oltre a fornire sempre i massimi livelli di comfort e prestazioni, ora è dotato di una delle cabine più silenziose sul mercato



(66 dB(A)) e di una serie di tecnologie avanzate reperibili solo da Case IH, tra cui 5 anni di abbonamento al sistema Afs Connect Advanced. Questo sistema offre ulteriori vantaggi grazie al portale Afs Connect, che mette a disposizione le capacità dei servizi connessi per un periodo più prolungato.

A livello di impostazioni, il terminale permette di gestire completamente la macchina, anche in modi finora impensati. Per esempio, la trasmissione può essere personalizzata, impostando valori minimi e massimi di accelerazione e decelerazione per i tre livelli di aggressività del cambio (alta, media e bassa). Tra gli automatismi segnaliamo invece l'Advanced Trailer Brake, che aziona i freni del rimorchio in contemporanea al rallentamento del trattore, e l'Active Hold Control, che tiene ferma la macchina in pendenza senza ricorrere al freno.

La navigazione satellitare sfrutta una nuova antenna, con segnale Egnoss a costo zero e l'opzione Rtk a pagamento, anche con rete di proprietà Cnh. In tema di guida automatica, Accutum Pro automatizza le svolte di fine campo, con possibilità di saltare una o due linee per accelerare le operazioni e ridurre i tempi morti, mentre l'adozione di Isobus di classe 2 e 3 permetterà l'integrazione tra trattore e attrezzo, con quest'ultimo in grado di gestire alcune azioni della trattrice, come arresto e variazione del regime motore.



Nuovo display, più luminoso e più grande (12 pollici)

Telemetria potenziata

È però sulla connettività che si sono fatti i più evidenti progressi. I nuovi Puma e Absolut possono collegarsi costantemente con la sede aziendale ed essere monitorati, dietro consenso del proprietario, dalla concessionaria, che può anche fare assistenza a distanza. La connessione diagnostica permette invece di fare manutenzione predittiva, ovvero intervenire sulle usure o su malfunzionamenti prima che si trasformino in guasti veri e propri. Inutile dire che il proprietario vede tutto questo e anche posizione delle macchine, statistiche di lavoro, consumi e ogni altra informazione raccolta dal mezzo.

Verrebbe da obiettare che tutto questo avrà un costo, ma Puma e Absolut sono venduti con, incluso nel prezzo, un pacchetto completo, che comprende tre anni di garanzia estesa Safeguard Connect, tre anni di assistenza da remoto con supporto telefonico, tre anni di istruzione dell'operatore, diagnostica a distanza da parte della concessionaria e infine cinque anni di connessione Afs. Davvero tutto quel che serve per lavorare in piena libertà. ■



L'abitacolo è lo stesso della serie Optum. Il volume interno aumenta dell'otto per cento