Presentata a Suolahti la rinnovata gamma di media potenza (fino a 245 cv). Nuovo motore, un nuovo cambio, tecnologia con AI integrata

Serie T: e fanno sei

Nuovo al 99% - ben 2.400 nuovi componenti - ma con un nome antico, che richiama uno storico passaggio di quasi 25 anni fa, quando il Valtra 8000 divenne, semplicemente, Valtra serie T. Il costruttore finlandese presenta la nuova versione dei celebri trattori di medio-alta potenza. Anche se ormai dovremmo dire soltanto media dopo l'arrivo sul mercato, qualche anno fa, dei Valtra Q.
Il T di sesta generazione - prontamente ribattezzato T6 - è un trattore che va da 170 a 245 cavalli, con sei modelli e due allestimenti: Smart Touch, ricco di accessori e ben noto, e Active, più economico ma tutt'altro che spoglio.

CORE 75 ARRIVA SULLA SERIE T

La prima cosa nuova è il motore: 7,5 litri Agco Power, erede di una vecchia gloria come il 74 AWF e, più recentemente, del 74 LFTN-D5; vale a dire il 7,4 litri ex Sisu montato sulle macchine di medio-alta potenza del gruppo. La nuova versione, sostanzialmente rifatta da zero, prende il nome di 75 FSTN-D5 o più commercialmente Core 75. Per qualche anno è stato un'esclusiva dei Fendt 700 di settima generazione, ma ora il suo impiego si amplia agli altri marchi di Agco.
È parecchio diverso dal predecessore: meno componenti, dimensioni più compatte, senza ricorso al ricircolo Egr e quindi in grado di ridurre i consumi di gasolio a parità di prestazioni. Lo testimoniano i dati diffusi da Valtra durante la presentazione del nuovo T, avvenuta presso la casa madre finlandese. Per esempio, la coppia massima tra 1.000 e 1.500 giri (1.184 Nm a 1.500 rpm per il T 236, +18% sul vecchio T), con un 40% di riserva di coppia. Strutturalmente, il Core 75 è un 6 cilindri in linea, con quattro valvole per cilindro, un nuovo circuito di lubrificazione e alimentazione a singolo turbocompressore con valvola wastegate a controllo elettronico. Scompare quindi la valvola Egr e in questo modo si abbassano notevolmente le temperature all'interno del motore. La ventola è ovviamente viscostatica e, a richiesta, reversibile.

UNA TRASMISSIONE IN PIÙ

I trattori serie T del passato avevano in sostanza due trasmissioni: powershift (Versu) e una cvt che ricordava da vicino un powershift integrale (Direct). Successivamente, si aggiunse il cambio a variazione continua con hardware Fendt ed elettronica Valtra, che è tutt'ora un pilastro della serie.
I nuovi T6 hanno però una trasmissione aggiuntiva: accanto alla ML 180 (cvt) e al powershift a quattro gamme e cinque marce sotto carico (30 rapporti con il superiduttore), offrono infatti il cambio T 760, a due gamme da dieci rapporti sotto carico, con cambio automatico anche delle prime. Abbiamo così venti velocità in avanzamento e dieci retromarce; i rapporti in avanti diventano però trenta con il riduttore. Il precedente powershift si è arricchito di una frizione e sono stati ricalibrati i rapporti. Accanto a esso, abbiamo il tradizionale powershift (già Versu) con cinque marce sotto carico e quattro gamme robotizzate, con quattro pacchi di frizione multidisco, arresto sen-

Debutta sulle macchine Valtra il motore Core 75. Completamente rinnovato e semplificato, prende il posto del precedente 7,4 litri

Cabina di Valtra T Active, con nuovo bracciolo, display sul lato destro, joystick idraulico e leve meccaniche per i distributori posteriori

za pedale della frizione e le gamme C-D che agiscono fondamentalmente come una gamma unica.
Passiamo al cambio ML 180. La velocità minima è stata portata a 0,02 km/h (20 metri l'ora), che è secondo Agco il valore più basso del mercato. All'estremo opposto, il compratore può scegliere una velocità massima di 40, 50 o 60 km orari, raggiunti rispettivamente a 1.550, 1.700 e 1.950 giri. Risultati ancora migliori per il powershift T 760, che arriva alle suddette velocità a 1.280, 1.600 e 1.820 giri. Per quanto riguarda il ponte anteriore, che monta una nuova sospensione, con doppio ammortizzatore idraulico, ma un solo accumulatore pneumatico. Nuovo ponte anteriore unito a nuovo motore cambiano in meglio la maneggevolezza: i T6 girano infatti in 4,9 metri di raggio, ben 30 cm in meno rispetto ai vecchi T.

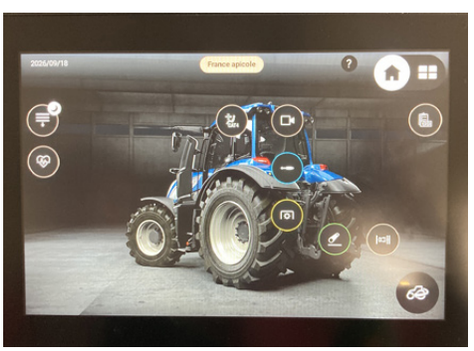
LO STRANO PARALLELO TRA IDRAULICA E VELOCITÀ

Valtra è sempre stato molto attento all'impianto idraulico delle sue macchine. Vale anche per la serie T6, che può avere tre diverse soluzioni, con portata massima fino a 200 litri al minuto. Che arrivano ai sei distributori posteriori, ai tre ventrali e ai due sollevatori, entrambi montati in fabbrica e con portata, rispettivamente, di 9,5 e 4 tonnellate. La cura per le applicazioni idrauliche (oltre che per la semplificazione del lavoro) è testimoniata anche da una funzione finora non presente sul mercato, come l'adeguamento del flusso idraulico in base alla velocità. L'operatore può impostare diverse portate dei distributori a seconda della velocità di avanzamento, per aumentare o ridurre la mandata e di conseguenza la velocità di esecuzione degli attuatori. Valtra fa l'esempio di una seminatrice, ma anche di una botte per liquami, che può dare più olio alla distribuzione quando la velocità di avanzamento sale.
Sempre in tema di impianto idraulico, è stata messa a punto anche una funzione per controllare la pressione al suolo di un attrezzo montato sul sollevatore anteriore.

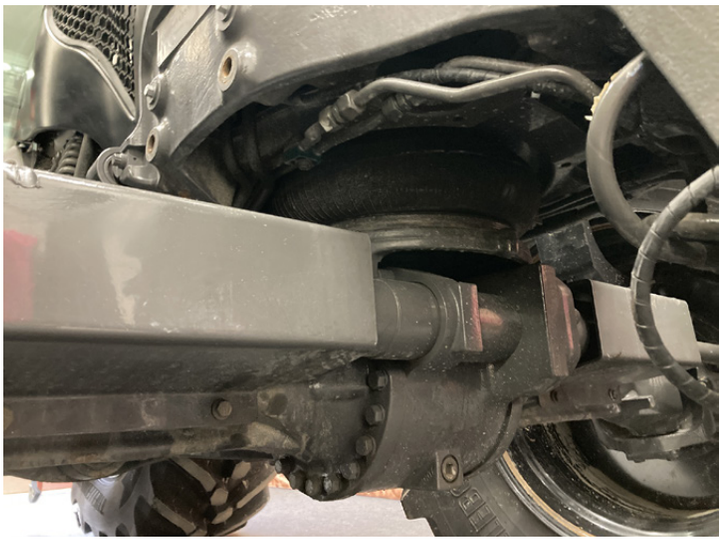
CABINA E COMANDI

Si è fatto parecchio, naturalmente, anche dentro l'abitacolo. Che per prima cosa diventa più silenzioso: solo 68 decibel dichiarati, che ne fanno una delle migliori cabine in cui lavorare senza fastidi o stress. A ciò contribuisce anche un significativo rinnovamento dei comandi. Per parlarne, tuttavia, dobbiamo partire dagli allestimenti.
Iniziamo dal più completo, ossia Smart Touch: nulla di nuovo, il bracciolo multifunzioni con leva orizzontale e monitor in testa è quello già visto sulle ultime due versioni della serie T. Tuttavia il display diventa più grande del 33%, raggiungendo i 12 pollici, e il sistema operativo decuplica la sua capacità di calcolo. Oltre a essere più grande, il display può visualizzare diverse schermate affiancate. Fino a 16, fa notare Valtra. Quando è presente il doppio schermo, inoltre, si ottiene una interconnessione totale: entrambi i display possono fare tutto e in simultanea.

Il display diventa più grande del 33%, raggiungendo i 12 pollici



Capacità di calcolo decuplicata e nuova interfaccia per il software di gestione



Cambiano anche le sospensioni: sui T6 hanno un solo ammortizzatore pneumatico e due martinetti idraulici

Tre opzioni per l'idraulica, con portata fino a 200 l/min, sei distributori posteriori e sollevatore da 9,5 t

Benché Smart Touch sia diventato più smart, è nell'allestimento di base (Active) che si ha la vera innovazione. Intanto, si arricchisce di un bracciolo che ha molto in comune con Smart Touch e su cui troviamo due comandi a nostro parere davvero innovativi: la levetta di guida e il joystick idraulico. La prima è stata ricavata nella maniglia di destra: un pezzo di essa è in realtà una leva che permette di aumentare o ridurre il rapporto powershift o la velocità (se presente cambio a variazione continua). Quello che su Smart Touch si fa tirando avanti o indietro la leva, l'allestimento Active di seconda generazione lo ottiene con due dita sull'apposita levetta. Il joystick idraulico permette invece di gestire i distributori elettroidraulici, che sono di regola quelli anteriori.

Non è tutto: un tasto dietro al joystick stesso controlla la direzione. In pratica, per certe attività - sgombero neve o caricatore frontale - basta questa intelligente leva per lavorare. Grazie a queste ottime intuizioni, l'allestimento Active II smette di essere una soluzione di ripiego per chi vuol spendere meno e diventa un'opzione adatta anche a chi usa il T6 in modo continuativo, anche se chiaramente non eguaglia lo Smart Touch: per esempio, ha i distributori posteriori meccanici e non elettroidraulici, ha un solo display e anche lo schermo sul montante A ha funzioni diverse rispetto al suo omologo in Smart Touch. Tuttavia, la possibilità di controllare avanzamento e direzione con due dita, impostare facilmente una velocità target o un regime motore, avviare la guida automatica e molto altro, ne fanno una soluzione che coniuga risparmio e praticità. Tanto è vero - ed è un'altra novità - che entrambi gli allestimenti possono essere abbinati alla Cvt o al powershift, mentre prima non era possibile, per esempio, avere l'allestimento di base su un trattore con Cvt.

TECNOLOGIA "SEMPLICE"

Valtra dichiara di aver progettato la nuova serie T sulla base delle richieste degli utenti professionali. Tra esse, rilevante, vi era la semplicità d'uso. Scopo per il quale gli ingegneri finlandesi si sono impegnati a fondo. Arrivando ad alcune soluzioni che ricordano da vicino il mondo dell'automotive, come i fari laterali che si accendono quando si girano le ruote, oppure un codice QR che rimanda alla posizione del campo su Google Maps. Sostanzialmente, un operatore che non sappia dove deve andare può semplicemente inquadrare il QR con il cellulare ed essere guidato fino al terreno da lavorare.

Semplicità come parola d'ordine anche nella gestione della guida automatica, per avviare la quale basta premere due o tre tasti. Si può tracciare la prima linea e lasciare che il sistema disegni tutte le altre, oppure percorrere il perimetro del campo per mapparlo (ma si può fare la stessa cosa preventivamente, dall'ufficio, via pc). È anche molto semplice realizzare percorsi non rettilinei o evitare un ostacolo. «Una soluzione utile per i contoterzisti, che magari lavorano in quel campo soltanto una volta l'anno e non vogliono averlo in memoria», spiegano i tecnici Valtra.

Per la raccolta e condivisione dei dati, in contemporanea alla serie T, è stata presentata FarmEngage, nuova piattaforma di PTx comune a tutto il gruppo Agco e in grado di dialogare anche con la concorrenza.

Chiudiamo con l'intelligenza artificiale, che ormai colonizza anche i trattori. Una forma embrionale era già stata introdotta sui Valtra con la funzione Talk: l'operatore parla al cellulare e l'applicazione seleziona la giusta pagina del manuale e lo guida nell'impostazione desiderata. Il nuovo chatbot va oltre. Disponibile da novembre, assiste il conducente nell'impostazione della macchina, nell'uso di opzioni complesse o poco sfruttate e in molto altro ancora. Una funzione tutta da scoprire, insomma, proprio come questo Valtra T di sesta generazione. ■

La versione integrale di questo articolo è disponibile su contoterzista.edagricole .it

GRANTERRA.
POTENZA AFFIDABILE.

BATTISTRADA DAL DESIGN INNOVATIVO

TRAZIONE SUPERIORE

TECNOLOGIA AVANZATA VF PFO

BASSO COMPATTAMENTO

www.mitas-tires.com

Mitas