

Met A93 durft Valtra ook B te zeggen

Elektronica maakt kleine Fin weer modern



Hoewel je het aan de buitenkant niet ziet, heeft de Finse trekkerbouwer Valtra zijn kleinste serie van het trekkermerk onder handen genomen. Elektronica in hef en transmissie brengt de trekker weer bij de tijd.

Technische gegevens

Merk en type	Valtra A93 HiTech
Motor	3-cil Agco Sisu Power
Maximaal vermogen	75 kW (101 pk)
Maximaal koppel	370 Nm bij 1.500 toeren
Transmissie	12 vooruit, 12 achteruit
Maximum rijsnelheid	40 km/h
Hefvermogen	maximaal 3.300 kg
Lengte	4,14 m
Wielbasis	2,39 m
Draaicirkel	4,80 m
Eigen gewicht	3.750 kg
Olieopbrengst	50 l/min
Werkdruk oliepomp	205 bar

Trekkerbouwer Valtra is zestig. Ter gelegenheid van die verjaardag introduceert het bedrijf twee nieuwe trekkerseries. Nou ja, nieuw... We kennen de T-serie al, met trekkers tussen 102 en 147 kW (139 tot 200 pk). Om aan de laatste milieueisen te kunnen voldoen, wordt de trekker voorzien van SCR en AdBlue. Tegelijkertijd vernieuwt Valtra de kleine A-serie. Ook die trekkers kennen we al sinds 2006. Deze trekkertjes zijn razend populair in Noorwegen, Zweden en Finland, waar ze vooral gebruikt worden door kleine boeren en in de bosbouw. Vooral het lage gewicht, de stevige bouw en redelijk grote vrije hoogte (48 cm) spreekt hen aan. In Nederland verkoopt Valtra-importeur AgriTech elk jaar veertig trekkers uit de A-serie. Ze vinden hun weg naar melkveehouders die ze als tweede trekker gebruiken, naar gemeenten en vollegro-

groentetelers. De nieuwe A3-serie bestaat uit twee modellen, terwijl de huidige A2-serie nog drie modellen omvat. Uiterlijk zie je echter geen verschil tussen de twee series. Alleen het typeplaatje op de grille verraadt dat je met een A3 te maken hebt. Landbouw-Mechanisatie bekeek een prototype van de A93. Uiterlijk is de trekker gelijk aan de A83 en hij heeft dezelfde technische eigenschappen. Zo goed als. Het motorvermogen van de A83 bedraagt 65 kW (88 pk), dat van de A93 75 kW (101 pk). De trekkers putten dat vermogen uit een 3,3 liter Agco Sisu Power driebcilinder turbomotor. Een krachtbron met common rail brandstofinjectiesysteem. Een elektronisch inspuitsysteem, dus. Dat is het eerste verschil met de 'oude' A2 serie. Daar beschikken de twee grootste modellen, de A82 en A92, over een viercilinder motor met een mechanische brandstofpomp. Ze leveren respectievelijk 65 en 72 kW (88 en 98 pk).

Elektronische omkeer

Toch is de motor niet de grootste vernieuwing aan Valtra's A3 trekkers. Dat is de versnellingsbak. Of liever: de elektronische aansturing daarvan. Daardoor verdienen de trekkers de naam HiTech achter hun typeaanduiding. De van de A2 bekende basistransmissie is gebleven. Nog steeds heeft de trekker 12 versnellingen voor- en achteruit. Vier versnellingen zijn verdeeld over drie groepen, waarbij de laagste rijsnelheid uitkomt op 700 m/h. Langzamer kan niet, want een superkruip is niet leverbaar. De topsnelheid is onveranderd 40 km/h.

Je schakelt met twee lange hendels, rechts naast je, die rechtstreeks op de versnellingsbak zijn geplaatst. Het maakt het schakelen

gemakkelijk. De slag van de poken is groot, maar dat lijkt overkomelijk. Handig blijft het knopje op beide versnellingspoken waarmee je de koppeling bedient. Gaat op de A2 trekkers bij het indrukken van het knopje het koppelingspedaal ook daadwerkelijk naar beneden, bij de A83 en A93 is dat door de elektronische aansturing niet meer het geval. De transmissie is aangevuld met een elektronische omkeer. Links onder het stuur vind je het van Valtra bekende rode hendeltje waarmee je van rijrichting verandert, zonder de

Basis 12/12 transmissie is gebleven

koppeling te hoeven gebruiken. Met voorladerwerk is dat, zoals we al weten, een verademing. Druk je de hendel naar beneden, dan staat de trekker op de hydraulische handrem.

Hangende pedalen

In de cabine is veel hetzelfde gebleven. Het frame is gelijk aan dat van de cabine op de A2-trekkers en heeft, helaas, nog steeds zes stijlen. Veel ruimte voor een bijrijder is er ook nog niet. De deuren zijn wel groter, wat de instap over de twee treden vergemakkelijkt. Het geluidsniveau is met 74 dB(A) drie decibel lager dan voorheen. Dit komt met name door het gebruik van de motor met common rail. De bestuurdersstoel kan 180 graden draaien, maar dat is alleen handig als je met een kraan werkt, zoals in de Finse bossen nog weleens het geval is. De grootste ver-

andering in de cabine zijn de pedalen. Kwamen ze voorheen uit de cabinevloer omhoog, nu hangen ze, wat ruimte geeft bij de voeten. De koppeling is zoals gezegd elektronisch, waardoor je minder kracht nodig hebt om het koppelingspedaal in te trappen. Niet dat je het koppelingspedaal veel hoeft te gebruiken. Tijdens het rijden kun je namelijk in een actieve stilstand komen door het gaspedaal los te laten. Staat de trekker stil, dan kan hij ook niet meer rollen. Zeker in Finland, op hellingen in het bos, geeft dat een veilig gevoel. Geef je gas, dan rijdt de trekker weer verder. AutoTraction noemt Valtra dat. Ook leuk: zodra je de koppeling op laat komen, wordt automatisch de vierwielaandrijving voor 4 seconden geactiveerd. Dat moet slippen bij het weggrijden tot het verleden laten behoren.

De elektronische aansturing van de motor geeft je ook de beschikking over cruisecontrol. Instellen is eenvoudig: geef gas, druk 2 seconden op een knop op de cabinstijl en het toerental, en dus ook de rijsnelheid, ligt vast. Door op het plus- of minteken van een andere tuimelschakelaar te drukken, pas je het toerental nog iets aan. Druk je nog een keer op het cruisecontrolknopje, dan laat de trekker het ingestelde toerental los om het weer op te pakken zodra je de knop nogmaals indrukt.

Elektronische hef

De aftakas met dubbel lamellenpakket is nu ook elektronisch-hydraulisch, met een drukknop, in te schakelen waarbij de stomp bij de start langzaam aanloopt. Hij heeft twee toerentalen: 540 bij 1.874 motortoeren, 1.000 bij 2.080 motortoeren of 540E bij 1.530 motor-



▲ Ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan introduceert Valtra de nieuwe A3 ook in bruin metallic lak. De A93 wijkt net als de A83 uiterlijk weinig af van de trekkers uit de A2-serie.

toeren. De aftakas schakelt uit bij het heffen. Ook de van Bosch afkomstige hef is nu elektronisch. Er is slipcontrol beschikbaar en je kunt de hef met knoppen op beide spatborden bedienen. Vastgesnoerd tilt de trekker aan de kogels nog steeds 3.300 kg. Een optionele Zuidberg frontheft tilt 2.800 kg. Je krijgt er twee elektronische hydraulische ventielen bij. Achter heb je standaard de beschikking over twee mechanisch bediende ventielen, al zijn er zes leverbaar. De twee trekkers uit de A3 HiTech serie zijn in Nederland en België vanaf april leverbaar. Prijzen heeft de Nederlandse importeur nog niet. Maar ze zullen hoger uitvallen dan die

van de A82 en A92, die net als de A72 voortaan als Classic modellen door het leven gaan. Om toch een prijsindicatie te geven, de A92 kost 45.400 euro. De A72 krijgt geen A73 evenknie. Een elektronische aangestuurde transmissie en elektronische hef zou de trekker te duur maken. **LM**

Op de website van LandbouwMechanisatie is meer te vinden over het 60-jarig bestaan van Valtra en hun visie op de trekker van de toekomst.

Internet >
www.landbouwmechanisatie.nl

De Valtra A93 in detail



▲ De A93 is voorzien van een 3,3 liter Agco Sisu Power dieselmotor met een vermogen van 75 kW (101 pk).



▲ De beide trekkers uit de A3-serie zijn voorzien van maximaal zes mechanisch bediende hydraulische ventielen. Twee is standaard.



▲ Onder het trapje is een kleine gereedschapkist te vinden. Midden onder de trekker ligt de metalen 90 liter brandstoftank.



▲ De elektronische omkeer onder het stuur. Dat stuur is in alle standen verstelbaar en niet alleen horizontaal zoals voorheen.



▲ Het interieur van de Valtra A93. Met twee grote poken schakel je. Rechts in de cabinstijl (in oranje) de knoppen voor de cruisecontrol.



▲ De bijrijder heeft niet veel ruimte op het kleine opklapbare zitje, links van de bestuurder.