

Met A93 zegt Valtra ook B

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

Tekst en foto's: Gertjan Zevenbergen

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
Maximumrijsnelheid	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

De kleine Valtra A-serie kennen we al sinds 2006. De trekkers zijn razend populair in Noorwegen, Zweden en Finland, waar ze gebruikt worden door 'kleine' boeren en in de bosbouw. Het lage gewicht, de stevige bouw en redelijk grote vrije hoogte (48 cm) spreken aan. AgriTech, de Nederlandse Valtra-importeur, verkoopt elk jaar veertig A's. Onder meer aan gemeenten. 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. Tuin en Park Techniek bekeek in het koude Finland een prototype van de A93. Uiterlijk is de trekker gelijk aan de A83 en hij heeft zo goed als dezelfde technische eigenschappen. Het motorvermogen van de A83 bedraagt 65 kW (88 pk), dat van de A93 75 kW (101 pk). Dat wordt geleverd door een 3,3 liter Agco Sisu Power driecilinder turbomotor met elektronisch common rail brandstofinjectiesysteem. De twee grootste modellen uit de 'oude' A2-serie, de A82 en A92, hebben een viercilinder met mechanische brandstofpomp. 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 twaalf versnellingen voor- en achteruit. Vier versnellingen zijn verdeeld over drie groepen, waarbij de laagste rijsnelheid uitkomt op 700 m/h. Een superkruip is niet leverbaar en de topsnelheid is 40 km/h.
Je schakelt met twee lange hendels 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 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 koppeling te hoeven gebruiken. Druk je de hendel naar beneden, dan staat de trekker op de hydraulische handrem.

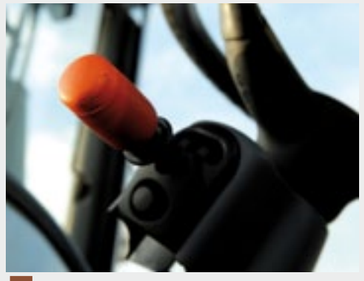
Grotere deuren

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 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.
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 rolt hij ook niet meer. Zeker op hellingen 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 de vierwielaandrijving 4 seconden geactiveerd. Zo behoort slippen bij het wegrijden tot het verleden.
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 cabinestijl en het toerental, en dus ook de rijsnelheid, liggen vast. Door op het plus- of minteken van een andere tuimelschakelaar te drukken, pas je het toerental iets aan. Druk je nog een keer op de cruisecontrolknop, dan laat de trekker het ingestelde toerental los om het 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 toerentallen: 540 bij 1.874 motortoeren, 1.000 bij 2.080 motortoeren of 540E bij 1.530 motortoeren. 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 fronthef tilt 2.800 kg. Je krijgt er twee elektronisch-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. De prijs valt hoger uit dan die van de A82 en A92 die net als de A72 voortaan als Classic modellen door het leven gaan. En zo'n A92 kost 45.400 euro. ■

Valtra A93 HiTech in detail



De elektronische omkeer onder het stuur. Dat stuur is in alle standen verstelbaar.



De bijrijder heeft niet veel ruimte op het kleine opklapbare zitje.



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