

# De Valtra's, een kleurrijke familie

Drie Valtra trekkers van nieuw tot ruim tien jaar oud staan oog in oog met elkaar. Ze hebben allemaal een zescilindermotor van bijna 200 pk en waren ten tijde van de introductie het beste dat de trekkerbouwer in deze vermogensklasse kon leveren. LandbouwMechanisatie ging op zoek naar de verschillen. Dat blijkt vooral de kleur te zijn. Van een generatiekloof is geen sprake.

**B**ij Valtra-dealer Kriesels in Wouw staan de drie trekkers op het erf. Een Valtra 8950 HiTech, een T190 en een T202 Direct. Allemaal dragen ze een andere jas. Want kleurloos, dat is de Finse trekkerbouwer allerminst. Al jaren kan het bedrijf trekkers in verschillende tinten leveren. De oudste trekker van het drietal heeft een Claas-kleurtje; een herinnering aan de samenwerking tussen de Duitse oogstmachinebouwer en Valtra. De T190 is zilvergrijs en de T202 Direct is gespoten in een metallic rode huis kleur van de Finse trekkerbouwer. De historie van dit trio gaat terug tot 1998.

In dat jaar lanceert Valtra onder de naam Valtra Valmet de nieuwe 8050 HiTech-serie. Bestaande uit zes modellen, met een vermogen van 81 tot 147 kW (110 tot 200 pk), zijn het Valtra's topmodellen die voortborduren op de oude 8050-serie. In tegenstelling tot de oude serie maakt de nieuwe HiTech-range gebruik van een elektronisch geregelde versnellingsbak en koppeling. De brandstofpomp is nog wel een mechanische lijnpomp. Daarnaast heeft het topmodel, de 8950, tevens profijt van een boost, waardoor hij dus maximaal 147 kW (200 pk) levert. Twee jaar na de lancering verschijnt de geüpdatete

HiTech 2-serie. Zo zijn nu onder andere een 50 km/h-transmissie en rijkhendel onder het stuur mogelijk. Ook werd de software iets aangepast. Noemenswaardige modificaties vonden tijdens de gehele levensduur van de 8050-serie niet plaats. Afgezien van enkele software-updates. In 2002 verschijnt dan de T-serie als opvolger. Daarnaast blijven de 81 kW (110 pk) sterke 8050 en 8150 met een motorvermogen van 92 kW (125 pk) nog twee jaar leverbaar, tot 2004.

## Bestuurderscomfort

Met de T-serie breekt Valtra met het hoekige, stoere design dat de trekkerbouwer jarenlang voerde. Toch, onder het nieuw gevormde plaatwerk, is de T-serie in grote lijnen gelijk aan de oude serie. In de eerste jaren na hun introductie hebben alleen de T180 en T190 een elektronisch gestuurde brandstofpomp. Uiteindelijk volgen in 2003 ook de kleinere modellen het voorbeeld van hun grotere broers. Het maximaal vermogen van de T190

bleef met 147 kW (200 pk) gelijk. Grote verbeteringen waren onder andere de load sensing hydrauliekpomp met 91 liter debiet, in plaats van de 73 liter pomp die op de 8050-serie was te vinden. Ook de bediening van hydrauliekventielen op de armleuning en mogelijkheden tot het instellen van de doorstroomtijd en hoeveelheid per ventiel zijn stappen vooruit. De 36x36-transmissie met een drietraps powershift blijft echter ongewijzigd. Net als de 8050-serie kent ook de



T-serie tijdens haar leven bijzonder weinig modificaties. Een halfjaar na lancering zijn door de fabriek alle motormodules van de boordcomputer vervangen. Hierbij werd onder andere de motorcurve verbeterd en het koppel onderin. In 2004 ondergaat de T-serie een update en komen er twee kleine modellen bij die de M-serie vervangen. Vanwege de toen geldende emissienormen wordt de gehele serie van nieuwe motoren voorzien. Hiermee komt het maximaal vermogen van de T190 op 153 kW (208 pk) te liggen. Op de nieuwe Advance-modellen is tevens een 110 liter LS-pomp leverbaar en geschiedt de besturing met Canbus.

**Classic, HiTech of Advance**

In 2007 wordt de T-100-serie vervangen door de T1-modellen. De serie loopt van de 102 kW (139 pk) sterke T121 tot de T191 van 155 kW (211 pk). Ook nu weer wordt de motor vervangen. Dit keer door een common-railtype. De Sisu-Diesel CTA-motor heeft vier kleppen per cilinder en de T191 heeft als enige een powerboost. Kopers konden kiezen uit drie uitvoeringen: Classic, HiTech of Advance. Deze geven aan hoe rijk de trekker is uitgerust met opties en mogelijkheden. De meest luxe Advance heeft onder andere een 115 liter load sensing hydrauliekpomp en kopakkermanagement. De cabine van de hele reeks wordt aangepast en is vanaf nu in lijn met de viercilindermodellen. Technisch gezien is de frontaftakas, die samen met een fronthead af-fabriek leverbaar is, verbeterd en sluiten de panelen rondom de motor beter af. Wie wil kan nog steeds voor een T191 HiTech-model kiezen. Deze worden vanaf volgend jaar wel met een SCR-motor geleverd. Deze trekker is sober uitgerust zonder veel poespas en lijkt dan ook sterk op de achttien jaar oude 8950. In 2009 ondergaat de T-serie zijn derde gedaanteverwisseling met de T2- modellen. Hiervan is de T202 het topmodel met 155 kW (211 pk). De T2-modellen zijn leverbaar in Direct- of Versu-modellen. De Versu trekkers beschikken over een 30 x 30- transmissie, en de Direct trekkers over Valtra's eigen cvt-transmissie.

**Voor de vermogenstester**

'Onze' drie trekkers gingen bij mechanisatie-bedrijf Kriesels voor de waterrem. Daaruit blijkt dat de achttien jaar oude 8950 met 167 kW (227 pk) aan de aftakas beduidend meer vermogen leverde dan tijdens zijn introductie de bedoeling was. De trekker is een handje geholpen. Met zijn mechanische pomp is het immers gemakkelijk om iets meer brandstof in te laten spuiten. Bij de elektronische



▲ Drie Valtra's, allemaal met een ander kleurtje, maar wel allemaal met een zescilindermotor met een vermogen van ongeveer 200 pk. De Claasgroene 8950, de rode T202 en de zilvergrijze T190 waren ten tijde van hun introductie het meest luxe dat de Finse trekkerbouwer kon leveren.

aangestuurde pomp van de T190 kan dat niet. De trekker leverde maximaal 122 kW (166 pk) aan de aftakas. En ook de T202 doet precies wat hij op papier belooft: de trekker levert 142 kW (193 pk) aan de aftakas. Welke trekker de voorkeur geniet? Tja, dat is lastig. Want waar gebruik je de trekker voor? Wie een traploze transmissie nodig heeft, zal logischerwijs voor de T202 kiezen. De trekker wijkt verder technisch weinig af van de T190. En die lijkt dan weer sterk op de 8950.

Het zijn vooral de verbeterde bediening en de elektronische hydrauliek waardoor de T190 een vooruitgang is. Zoek je een trekker voor het grote sleur- en trekwerk, dan ben je bij de 8950 aan het juiste adres. Ook omdat hij voorzien is van een mechanische brandstofpomp die ook nog eens beter met diesel van mindere kwaliteit om kan gaan. En je kunt hem natuurlijk een beetje opschroeven, wat goedkoop extra vermogen oplevert. Maar let op: dat is altijd voor eigen risico.

Drie keer Fins: oud, jong en nieuw			
	Valtra 8950	Valtra T190	Valtra T202
Maximale motorvermogen *	118 kW (160 pk)	121 kW (165 pk)	140 kW (190 pk)
- met boost	147 kW (200 pk)	147 kW (200 pk)	151 kW (205 pk)
Hefvermogen	6.800 kg	6.800 kg	8.500 kg
Maximale olieopbrengst	73 l	91 l	160 l
Draaicirkel	13,6 m	11,2 m	11,2 m
Gewicht	5.220 kg	5.950 kg	6.090 kg
Prijs nieuw (euro)	89.450	93.660	125.450
Prijs gebruikt (euro)	26.000 - 28.000	35.000 - 56.000	80.000 - 90.000
Berekende kosten (euro)			
Aanschafwaarde	27.000	45.000	85.000
Restwaarde na tien jaar	7.000	16.500	28.300
Afschrijving per jaar	2.000	2.850	5.670
Onderhoud per jaar	3.131	2.810	3.138
Verzekering & stalling per jaar	895	1.405	2.510
Rente per jaar	3.019	3.161	4.237
Kosten per draaiuur (500 uur per jaar)	14	17	28

\* technische gegevens volgens fabrieksopgave

# Brute kracht

## Valtra 8950 HiTech 2: 1998 - 2002

**De Valtra 8950 staat bekend als een trekker met veel vermogen. Aan de vermogenstester bleek dat het vermogen inderdaad dik in orde is. Meer dan dat zelfs. Ook de bediening is nog bij de tijd.**

De 8950 maakt gebruik van een elektronisch geregelde versnellingsbak, koppeling en motor. Problemen treden er eigenlijk niet mee op. Wel is er een wezenlijk verschil tussen HiTech 1 en 2-modellen. Bij de laatste versie, die in 2000 werd geïntroduceerd, is het mogelijk om de drietraps powershift in te stellen, zodat hij meer of minder snel aangrijpt. Ook kunnen monteurs de versnellingsbak gemakkelijker kalibreren. Een halfjaar na de lancering in 1998 zijn alle trekkers voorzien van nieuwe software die de aansturing van de koppeling en versnellingsbak verbetert. Bij de HiTech 2-modellen kun je als bestuurder zelf meerdere instellingen aanpassen: onder andere in welke trap de bak moet schakelen bij het wisselen van de rijrichting, de gevoeligheid van de bak en de gevoeligheid van de aftakasinschakeling. Ook fungeert de rem op deze modellen als koppeling. Vooral gemakkelijk bij het persen van stro of gras. De koppeling bestaat overigens uit een dubbel lamellenpakket.

**Ervaringen**

De 8950 ligt als een huis op de weg. De trekker laat zich gemakkelijk besturen met het kleine sportstuurkje. Schakelen, ook in de



powershifttrappen, gaat soepel. Met de hendel onder het stuur wissel je gemakkelijk van rijrichting. Wel is het wennen dat de hendel ook als parkeerrem dienstdoet. Ook hydrauliekventielen en hefinrichting laten zich gemakkelijk bedienen. De motor is toegankelijk door zware panelen te verwijderen.

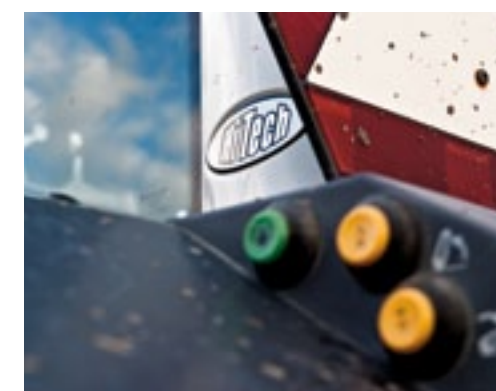
**Waar moet je op letten?**

Bij een verkeerde afstelling wil de stopmagneet van de brandstofpomp nog weleens doorbranden. Vervangen kost 500 euro. Is de brandstofpomp niet met het blok meegespoten, dan is hij al een keer vervangen. De accu

gaat niet lang mee, omdat hij dicht tegen de motor is gemonteerd. Let ook op de conditie van de V-snaren. Een trekker met voorasvering of luchtremmen is namelijk met een wat zwaar trekkende compressor uitgerust, waardoor de V-snaren gaan slippen.

**Kosten**

De 8950 is een echte loonwerkerstrekker. Tweedehands exemplaren hebben vaak veel uren. Sommige zijn voorzien van een achteruitrijrichting. Voor een 8950 met een urenstand van 7.000 tot 9.000 uur wordt tussen 26.000 en 28.000 euro gevraagd.



▲ De hef en de aftakas van de 8950 HiTech kun je op het spatbord bedienen.



▲ De hydraulische ventielen worden mechanisch bediend met deze hendels rechts naast de bestuurder.



▲ De accu is achter de motor geplaatst. De warmte zorgt ervoor dat-ie het nogal eens begeeft.

# Moderne look

## Valtra T190: 2002 - 2007

Wie de Valtra T190 en 8950 naast elkaar zet ziet uiterlijk grote verschillen. De kunststof motorkap geeft de trekker een moderne uitstraling. Toch is hij onderhuids vrijwel gelijk aan zijn vier jaar oudere broer.

Grote veranderingen van de nieuwe T-serie ten opzichte van de HiTech-serie zijn onder andere de cabinevering, een elektronisch geregelde brandstofpomp en een 91 liter load sensing hydrauliekpomp. Vanuit de cabine kun je de tijd en doorstroming regelen per ventiel, maar het bedieningspaneel met de vele knopjes doet moeilijk aan. Je kunt twee hydrauliekventielen bedienen met een kleine joystick op de armleuning. Hier vind je ook de functies voor het programmeren van twee toerentallen en de hefbediening. Aan de powershiftbak is niets gewijzigd. Vanaf 2006 zijn de T170 en de T190 voorzien van een common-railmotor. Een halfjaar na lancering is alle motorelektronica vervangen, waardoor de trekker meer trekkracht bij laag toerental kreeg. Ook is op sommige modellen de printplaat van de hydrauliekbediening vervangen.

### Ervaringen

De wielbasis en gewichtsverdeling van de T190 is identiek aan die van de 8950. Toch voelt de trekker bij hoge snelheid minder solide aan. Het instellen van de hydraulische ventielen is even puzzelen. De trekker schakelt gemakkelijk en het wisselen tussen voor- en achteruit gaat soepel. Bij het schakelen



kom je soms in botsing met de armleuning, maar deze kan versteld worden. Bijrijders hebben nu ook een zitje linksvoor. De motor- kap scharniert bij de cabine.

### Waar moet je op letten?

Door stof kan het fragiele joystickje op de armleuning stoppen met werken. Je kunt er ook gemakkelijk aan blijven haken, waarna hij afbreekt. Kosten? 500 euro. Mocht de motor niet inhouden als de oliepomp volop wordt gebruikt, dan is er wellicht een interne lekkage. Verder kan het uitlaatspruitstuk kromtrekken. Naast een nieuw spruitstuk

moet dan ook de kop gevlakt worden. Je hoort het niet alleen, er komt ook rook onder de motorkap vandaan en de kappen zijn aan de binnenkant zwart.

### Kosten

Er zijn weinig tweedehands T190's te vinden. Prijzen lopen uiteen van 35.000 tot 56.000 euro. De meeste trekkers zijn uitgerust met airco, een geveerde cabine en geveerde vooras. Moet de trekker veel hydraulisch werk doen? Kies dan voor een later model met 110 liter load-sensingpomp.



▲ De bediening van de elektronisch aangestuurde hydraulische ventielen komt wat ingewikkeld over.



▲ De T190 is voorzien van een luchtgeveerde voorasvering. Daarvoor heeft de trekker dan ook een compressor aan boord.



▲ De T190 kreeg als optie een gangbare bijrijdersstoel. In de hoek achter de bestuurder is er nog een te vinden.

# Traploos comfort

## Valtra T202 Direct: 2009 - heden

De T2-serie is een doorontwikkeling op de T1 die in 2009 het levenslicht zag. De nieuwe modellen zijn leverbaar in Versu en Direct uitvoeringen. Versu staat voor de zestraps powershift en de Direct heeft Valtra's eigen cvt-transmissie.

De T202 Direct waar LandbouwMechanisatie mee reed is een van de eerste modellen uit 2009. Door zijn traploze transmissie gedraagt de trekker zich duidelijk anders op de weg dan zijn oudere familieleden. De door Valtra zelf ontworpen transmissie heeft acht bereiken tussen 0 tot 50 km/h. En dat voel je ook duidelijk wanneer je met de trekker wegrijdt. Een groot voordeel van de acht groepen is onder andere het grote mechanische bereik dat voor een zuinigere krachtoverbrenging zorgt. Ook als de trekker achteruitrijdt, bijvoorbeeld bij gebruik van de optionele omkeerinrichting, is de aandrijving vaak mechanisch. Typisch Fins: de trekker wordt immers vaak met omkeerinrichting in de bosbouw ingezet. De T202 beschikt over dezelfde motor als de T191 en late T190-modellen, en perst hier maximaal 155 kW (211 pk) uit, met boost. Het hefvermogen is, ten opzichte van de T190, sterk verbeterd. Dat ging volgens opgave van de fabrikant namelijk van 7.700 naar 8.300 kg. De motor heeft verschillende software-updates gekregen, die de motorkarakteristiek veranderden en de trekker meer 'pit' gaven. Daarnaast is ook de software van de versnellingsbak regelmatig aangepast; die zorgt dat de bak fijner schakelt.



### Ervaringen

Door zijn traploze transmissie voelt de trekker, zoals gezegd, anders aan. De bediening is simpel en voor iedereen te begrijpen. Voor een dagje transportwerk kan iedere leek met deze trekker gemakkelijk overweg. Ten opzichte van de T190 is het interieur meer opgeruimd. De vele kleine knopjes zijn verdwenen en vervangen door overzichtelijke schakelaars en drukknoppen. In het kleine beeldscherm op de armleuning kun je zaken als cruisecontrol en toerentallen inschakelen. Hiervoor is wel enige instructie vereist.

### Kosten

Omdat de T202 pas drie jaar op de markt is, zijn er weinig tweedehands exemplaren te vinden. Het gaat dan vaak om ex-demotrek- kers met enkele honderden uren op de teller. Prijzen voor een T202 Direct liggen tussen 80.000 en 90.000 euro. Voor de Versu mag je hier ongeveer 10.000 euro vanaf trekken. Je hebt dan wel een nagenoeg nieuwe trekker met maximaal 1.000 uur. Let erop dat trekkers die via grijze import in ons land komen niet altijd over alle modificaties beschikken. [M](#)



▲ Met knoppen op het spatbord bedien je hef, hydraulische ventielen en de aftakas.



▲ De Advance armleuning. Met de joystick bedien je twee hydraulische ventielen. Een beeldscherm toont de trekkerinstellingen



▲ De hydraulische ventielen zijn nu mooi geplaatst achterop de trekker. Jammer genoeg verschilt de kleuraanduiding niet per ventiel.