

Valtra's nieuwe N: fris ogend, veelzijdig en Adblue

De nieuwe N van Valtra oogt fris en tankt dubbel: naast diesel gebruikt deze technisch veelzijdige Fin ook Adblue. We reden de N163 Direct: met zijn maximum van 126 kW/171 pk is dat het sterkste model van de serie.

Uiterlijk vertoon is Valtra vreemd. De Finse fabrikant onder de Agco-vlag legt de nadruk op de praktijk: een trekker heb je om mee te werken. Toch merk je bij de vernieuwde N dat het opvallende uiterlijk van de zustermerken Fendt en Massey Ferguson de Finnen niet onberoerd laat. Het oog wil tenslotte ook wat. Gelukkig kan 'praktisch' samengaan met mooi en is de nieuwe N vooral frontaal goed geslaagd. De zilverkleurige koplampunits geven accent aan de neus zonder te overdrijven. Dat heeft een Valtra ook niet nodig: bekendstaan om eigenzinnige techniek legt al voldoende basis. De N is in zijn derde generatie leverbaar met een vermogen van 66 kW/88 pk tot 126 kW/171 pk. De aanduidingen zijn N82, N92, N113, N123, N143 en N163. Laatstgenoemde is met zijn maximum van 126 kW momenteel de sterkste landbouw-viercilinder in de markt. Deze 163 is in de T-serie ook verkrijgbaar als 'Eco': het maximumvermogen ligt dan bij 1.700 in plaats van bij 1.900 toeren. De derde generatie van de modellen N82 en N92 laat nog even op zich wachten.

Veelzijdig in techniek

De naam HiTech doet als aanduiding voor transmissie en uitvoering vermoeden dat dit het topmodel is. Dat was bij Valtra ook ooit zo, maar nu is het omgekeerde het geval: de HiTech 3 is met z'n drietraps powershift en open-center hydrauliek het basismodel. Dan volgt de HiTech 5 met een vijftraps powershift, waarbij de transmissiehendels ontbreken. Schakelen is een kwestie van knopjes. Dat is ook het geval bij de Versu en die combineert dat met loadsensinghydrauliek en de Valtra Arm. Deze armleuning met geïntegreerde bediening (nu ook voor aftakas en 4wd) zit evenals de LS-hydrauliek ook op het topmodel Direct. Die combineert dat dan weer met een traploze transmissie. Deze cvt heeft cruisecontrol en kan, net als de vijf-

Technische gegevens N163

Motor	Agco Sisu met turbo en intercooler
Type	vierkleps 4-cilinder common-rail
Cilinderinhoud	4,9 l
Maximumvermogen	120 kW (163 pk) bij 1.900 rpm
Maximumvermogen met boost	126 kW (171 pk)
Maximumkoppel	650 Nm bij 1.500 rpm
Maximumkoppel met boost	700 Nm
Inhoud dieseltank	230 l
Inhoud Adbluetank	27 l
Transmissie	cvt (continu variabel)
Transmissie-optie	5-traps powershift
Aantal keuzemogelijkheden	20+20 of 30+30
Aftakas	540, 540 E, 1.000
bij motortoerentallen	1.874, 1.539, 1.000
Opbrengst hydrauliekpomp	115 of 160 l/min
Olie voor extern gebruik	40 of 47 l
Hefkracht achter	7.940 daN/8.100 kg
Hefkracht frontheft	3.430 daN/3.500 kg
Standaard bandenmaat voor	420/85 R28
Standaard bandenmaat achter	520/85 R38
Maximale stuurhoek	52 graden
Bodemvrijheid	500 mm
Wielbasis	2.665 mm
Hoogte	2.875 mm
Hoogte met geveerde cabine	2.945 mm
Gewicht met volle tanks	5.600 kg
Prijs excl. btw N163 Direct	108.450 euro



traps op de Versu, ook zelfdenkend schakelen. Bij de HiTech-versies 113 en 123 is de transmissie te combineren met een vloeistofkoppeling. De fronthef is nu af-fabriek leverbaar; de front-pto komt van Zuidberg. Voor hydrauliek en achterbrug heeft de HiTech één oliereservoir; bij de Verso en de Direct zijn die reservoirs gescheiden. Met het joystickje op de Valtra Arm is ook een eventuele voorlader te bedienen.

Wendbaarder en schoner

Een verlenging van de wielbasis met 100 mm om de SCR-technologie voor Tier 3b een plaats te geven, leidt normaal gesproken tot een vergroting van de draaicirkel. Valtra combineert die langere wielbasis echter met een wespentaille bij de motor. De stuurhoek van de voorwielen kan daardoor groter: dat verbetert de wendbaarheid. Onder die laatste noemer valt wat Valtra betreft ook de Shuttle: deze voor-/achteruit is gewoon naast de cvt aanwezig. Je hoeft dus niet met de hendel van de traploze transmissie eerst de snelheid terug te brengen tot nul, om hem daarna in

de andere rijrichting weer op te bouwen. De snelheid laat je bij de Direct voor wat hij is en je kiest met de FR-hendel links onder het stuur de andere rijrichting. Dat werkt volgens Valtra beter en sneller. Dat ervaren we ook zo bij de proefrit. Deze aanpak heeft voor een 'verse' chauffeur het voordeel dat de bediening sneller gaat. Drukt hij of zij het hendeltje van de FR in de P-stand, dan zakt het stationaire motortoerental van 850 naar 650. Dat dient net als Adblue vooral het milieu. De tankdoppen voor deze ureum-vloeistof en de diesel, respectievelijk blauw en zwart, zitten beide links voor de cabine. Op grond van kleur en geur is vergissen nauwelijks mogelijk. Toch is het een rustgevend gedachte dat het vulpistool voor diesel niet in de Adblue-opening past. De 113 en de 123 hebben een 4,4 liter motor; bij de 143 en de 163 is die inhoud 4,9 liter. De oliekoeler van de transmissie en de koeler van de airconditioning scharnieren, waardoor intercooler en radiator, die naast elkaar zitten in plaats van achter elkaar, goed reinigbaar zijn.

Huiskamerkwesities

In de filosofie van Valtra moet een trekkercabine vooral ruim zijn. Een chauffeur die de hele dag met een trekker onderweg is, moet niet het gevoel krijgen opgesloten te zitten. Die ruime aanpak biedt tevens de mogelijkheid om de stoel om te draaien. Valtra biedt Twin Trac, de achteruitrijrichting, derhalve af-fabriek als optie aan. Ook cabinevering is een optie, evenals voorasvering. Beide samen kan ook. Eigenzinnig is Valtra ook met het handhaven van de B-stijl van de cabine. De Finse fabrikant redeneert (ook met het oog op kostenbesparing) dat een cabine met zes stijlen sterker en veiliger is dan een versie met vier. Een volledig glazen rechterzijkant is echter wel een optie. De nieuwe N is per direct te bestellen en vanaf september leverbaar. Importeur Agritech in Steenwijk geeft als prijsrange 75.490 euro op voor de N113 HiTech tot aan 108.450 euro voor de N163 Direct. 

Valtra's nieuwe N163 in detail



▲ De inhoud van de dieseltank is 230 liter; die van de Adbluetank 27 liter.



▲ Valtra claimt dat de afleesbaarheid van het vernieuwde beeldscherm nu perfect is.



▲ De voorwielen hebben een maximale stuurhoek van 52 graden. Ze kunnen deze grote hoek maken, doordat er bij de motor een wespentaille gecreëerd is. Voorasvering en fronthef zijn opties.