

Valtra introduceert nieuwe T4

Verrassend

Het ontbrak Valtra de laatste jaren in het middelzware segment aan een aandachttrekker. Met de nieuwe T4 met vermogens van 125 tot 184 kW komt het Finse merk sterk terug. Een revolutie is de T4 niet. Wel heel verrassend.



^ **Nieuwe stille cabine met veel binnenruimte en veel glas**
 Het geluidsniveau in de cabine van de nieuwe T4 blijft volgens Valtra steeds onder de 70 dB(A). De leefruimte is groot: ook een rijder past er goed in. Een koelbox af-fabriek is een optie.

^ **Frame met twee wespentailles langs de motor**
 Het frame buigt bij de vooras voor en na de radiator naar binnen. Daardoor halen de voorwielen hun maximale stuuruitslag; dat stuurt scherp. De pneumatische voorasvering met dempers is een optie.

Het sterkste punt van de T4 is op het eerste oog de nieuwe cabine. Valtra is erg trots op dit nieuwe chauffeursonderkomen. Het is in eigen beheer ontworpen zonder invloed van de zustermerken Fendt of Massey Ferguson. De cabine past bij Valtra's eigenzinnige imago. Hij heeft vijf stijlen en inclusief het optionele dakraam maar liefst 6,2 vierkante meter glas met twee effectieve ruitwissers. Dat biedt een prima zicht. De achteruitrij-inrichting Twin-Trac is uiteraard weer een optie. Voor een goede radio-ontvangst is er een externe antenne. Als optie is de cabine te voorzien van een professioneel geluidssysteem met een echte 'subwoofer'. Valtra redeneert dat veel chauffeurs dermate lang op hun trekker zitten, dat zo'n geluidsinvestering best zinvol kan zijn.

Cabinevering (naar keuze mechanisch of lucht) is een andere optie, evenals een koelbox met een eigen koeling. Uitstroopeningen voor de kachel zowel onder- als bovenin de cabine zijn bij Valtra standaard.

Wielbasis bijna drie meter
 Een tweede 'eyecatcher' van de nieuwe T4 is de opvallend lange wielbasis van bijna drie meter. Dat heeft meer impact dan dat het getal doet vermoeden. De grote afstand tussen de assen biedt namelijk ruimte aan opvallend grote diesel- (380 liter) en AdBlue-tanks (70 liter) zonder dat de bereikbaarheid van de motor voor onderhoudswerk daaronder lijdt. Ook geeft die lengte extra speelruimte onder de motorkap. Dat leidt ertoe dat die kap smal kan blijven. Daardoor is er – zonder het hoofd

heen en weer te bewegen – prima zicht op de voorwielen. In het dagelijks gebruik is dat heel prettig. Dat zo'n lange wielbasis meestal een grote draaicirkel met zich meebrengt, is door Valtra knap omzeild door de framebalken voor en achter de radiator naar binnen te buigen. Daardoor halen grote voorbanden steeds hun maximale stuuruitslag van 55 graden. Dat beperkt volgens Valtra de draaicirkel tot 10,5 meter. Waar die precies gemeten is, blijft de vraag, maar een feit is dat de nieuwe T4 opvallend kort stuurt. De 55 graden uitslag blijven ook overeind bij het gebruik van een fronthead en/of een voorlader. Quick-Steer is dan een

Een lange wielbasis creëert ruimte voor de dieseltank en de draaicirkel

handige optie. Uiteraard is vering op de vooras ook een optie en dat gebeurt nog steeds met lucht. De balgen (zie foto boven) zijn deels in het frame gebouwd en bijna niet meer te zien. De bodemvrijheid is maar liefst 60 cm. Dat is een pluspunt in de bosbouw, maar ook bij het rijden over een dikke wiers. De maximale hefkracht is 95 kN. Vertaald naar de bekende eenheid komt dat neer op 9.690 kg. Ook is de hef

Specificaties T234 Versu

Motor	zescilinder 7,4 liter commonrail
Max. vermogen incl. boost	184 kW (250 pk)
Maximum koppel incl. boost	1.000 Nm
Transmissie	5-traps powersift met 4 groepen
Aftakas	540/540E/1000 of 540E/1000E/1000
Hefkracht	95 kN (9.690 kg)
Hydrauliekpomp	115 of 160 l/min
Wielbasis	2.995 mm; hoogte 3,13 m
Draaicirkel op 1,96 m spoor	10,5 m
Tankinhoud	diesel 380 liter; Adblue 70 liter
Gewicht bedrijfsklaar	7.300 kg
Banden	achter 710/70R38, voor 600/65R28

Bediening sterk verbeterd ten opzichte van vorige T



^ **Alle bedienelementen overzichtelijk op de rechter armleuning**
 Handgas [1] en joystick [2] voor het bedienen van de ventielen. Rechts daarvan het pookje [3] voor de vijf powershiftstappen en de vier groepen. Voor- of achteruit is de powershift te versnellen of te vertragen; naar rechts is de automatiekstand. De plus-/min knopjes zijn voor de groepen. Naast de handgas de draaiknop [4] voor de hefhoogte. Met de gele knoppen [5] schakel je de aftakassen voor en achter in en uit het werk.



^ **Achterwaarts vooruitrijden**
 TwinTrac blijft een optie, waarbij het stuur nu in de breedte naar elke gewenste plek te verschuiven is. De beenruimte is fors groter.



^ **Prima zicht naar voren en naar boven**
 De cabine stijl tussen de grote voorruit en het grote dakraam is smal, waardoor er een prima zicht is op een eventuele voorlader.



^ **Koelpakket makkelijk te reinigen**
 De voorste koeler klapt naar voren, waarna de airco- en de interkoeler via een 'deurtje' van achter uit zijn schoon te blazen.



^ Ruimte voor groot rubber en het mooist in wit

Standaard 600/65R28 voor en 650/75R38 achter met voldoende ruimte voor nog grotere banden. De nieuwe T4 is leverbaar in zeven kleuren, maar in wit komt hij het mooist uit de verf.

verzwaard en de geometrie verbeterd. De praktische stabilisatie met pennen is gebleven. Er zijn twee oliepompen: standaard 115 l/min en als optie 160 l/min. Er zijn tot zes dubbelwerkende ventielen aan te brengen.

Powershift met cvt-trekjes

Valtra noemt de vijftrapspowershift van de T een revolutie. Dat is een stevig woord, maar een feit is dat de fabrikant er elektronisch knappe eigenschappen ingebouwd heeft. Bijvoorbeeld als je bij niet-aftakswerk rijdt op de cruise-control. De software controleert dan constant in welke stap van de powershift je het efficiëntst kunt rijden. Besluit het brein om over te schakelen, dan past het tegelijkertijd ook het toerental aan. Voor het gevoel ga je dan traploos over in de andere versnelling. Ook heeft de bak nu – net als een cvt – een actieve stilstand. Breng je op een helling met de rem de trekker tot stilstand (dat kan zonder dat de motor afslaat) en je trekt vervolgens kort de rijrichtingshendel in de P-stand, dan blijft de trekker op de rem staan totdat je het rijpedaal (het voetgas) weer intrapt. Standaard is de bak een 20+20 waarbij ook de vier groepen onder last te schakelen zijn. 10+10 kruipversnellingen zijn een optie. Aftakassnelheden zijn er (in verschillende samenstellingen) steeds maar drie, eventueel inclusief de rij-afhankelijke.

De kosten van het rijden

Valtra besteedde naar eigen zeggen bij de T4 veel zorg aan een verlaging van de 'total cost of

ownership'. Alle verversingstermijnen zijn een veelvoud van de 600 uren voor de motorolie: 1.200 uur voor de hydrauliek en 2.400 uur voor transmissie, achterbrug en vooras. Dat de T4 erin slaagt met alleen SCR (AdBlue) aan de

De powershift van de T4 schuift een mooi stukje op richting traploze bak



^ Markante neus geeft eigen gezicht

Valtra stopte naar eigen zeggen veel energie in een markante oogopslag voor de T4. Het typeplaatje zit klein linksboven de koplamp.

Stage-4-eis te voldoen, draagt ook bij aan het laaghouden van de kosten. Valtra lukt dat met de 6,6 of 7,4 liter Agco/Sisu-commonrail zescilinder onder meer door een inspuitdruk van 2.000 bar, veel fine-tuning in de motor zelf en een elektronisch gestuurde klep voor de turbo. Daardoor gaat er voor elk toerental en elke belasting precies de juiste hoeveelheid lucht naar de cilinders. Die lucht wordt aangezogen hoog linksvoor de cabine in de stofvrije zone. De uitlaat rechts is dik, maar staat voldoende ver van de cabine en is afgeplat. Daardoor stoort hij niet noemenswaardig. De accu en de gereedschapskist zitten samen achter een solide afsluitbare 'deur' rechtsonder de cabine.

T4-serie kent zes typen

De nieuwe T4 kent de typen T144, T154, T174, T194, T214 en T234. Het getal geeft vrij nauwkeurig (op één pk na) het motorvermogen in pk's zonder boost. De T4 ging half november al in productie en is dus ook al te bestellen. Na de heftige sanering in het Nederlandse dealer-netwerk en de verhuizing van de importeur naar Achterveld is de T4 voor de overblijvende dealers een welkom stuk imago om mee aan de weg te timmeren. Daarbij zal Valtra geregeld bij dezelfde dealer moeten concurreren met Fendt. Bij Valtra zien ze dat niet als problematisch: Fendt heeft enkel cvt-trekkers en is duur; Valtra heeft ook powershift-trekkers en is goedkoper. Volgens de Agco-topman Martin Richenhagen komt Valtra volgend jaar met een nieuwe N, in 2016 met een nieuwe A en het merk gaat in Frankrijk Claas uit de markt drukken. Alle drie feiten werden op de tweede dag van de persbijeenkomst door Valtra's PR-manager weer enigszins gerelativeerd.

Nieuwe slogan

Via de unlimited-divisie is elke Valtra nog steeds vergaand aan te passen aan individuele eisen, maar de kreet 'individually yours' heeft toch het veld moeten ruimen. De nieuwe slogan is 'Your working machine'. Typisch Valtra is ook het feit dat je zo spontaan geen type-aanduiding op de trekker ziet. Die staat enkel heel klein boven de koplampen. Op het verchromde scharnier van het portier zit een klein plaatje met de uitvoering Active, Versu of Direct. De Active en de Versu verschillen op de aansturing van de hydrauliek; bij de Versu is die elektronisch. De Direct is de cvt-versie. Stickers zie je op de trekker nergens. De verchromde naam Valtra op de motorkap ligt er letterlijk dik bovenop. ◀