



Valtra C: Wendbare Fin

De Valtra C kennen we al even. Vorig jaar november lichtte de Finse trekkerbouwer immers al een tipje van de sluier op. Tijdens een proefrit blijkt de trekker vooral een kleinere uitvoering van de al langer bekende M. En daardoor heeft hij het in zich om, zeker in Nederland, populairder te worden dan zijn voorbeeld.

Tekst en foto's: Gertjan Zevenbergen

N et als de andere C-trekkers mist de 87 kW (118 pk) sterke C120, waarop we reden, de voor Valtra zo karakteristieke over de vooras hangende neus. Die neus geeft de Valtra's een prima gewichtsverdeling. Tenminste, zolang je de fronthef niet vaak gebruikt en geen voorlader monteert. Doe je dat wel dan drukt er toch teveel gewicht op de vooras. Bij de C-trekkers bestaat dat probleem niet. De motor is verder naar achteren

geplaatst en de brandstoftank is nu naast het motorblok en onder de cabine te vinden. Daardoor is de neus korter en rust er bij een kale trekker 39% van het gewicht op de vooras en 61% op de achteras. De trekker is in zijn geheel korter, smaller en lager dan zijn evenknie uit de M-serie. De wielbasis van de C120 is 2,42 m; 14 cm kleiner dan van de M120 EcoPower. En dat merk je in het land. De draaicirkel is bij onze trekker ongeveer 8,60 m groot. Daar kan

nog 20 cm af, meent importeur Kuiken. Daarmee draait de trekker meer dan een meter korter dan de grote broers uit de M-serie. De kleinere afmetingen vragen overigens wel hun tol. Dat merk je vooral in de cabine. In hoogte is weliswaar heel veel ruimte, in de breedte houdt het niet over. Een forse bestuurder komt snel in conflict met de verstelbare



Ten opzichte van de M-serie is de Valtra C serie kleiner. En de typeaanduiding is weer zichtbaar op de trekker.

De Valtra C-serie

	C90	C100	C110	C120	C120 EcoPower	C130	C150
Motor *) (aantal cilinders)	4 T	4 T	4 TI	4 TI	4 TI	4 TI	4 TI
Vermogen **) in kW (pk)	66 (90)	74 (100)	87 (118)	87 (118)	85 (115)	96 (130)	108 (147)
Motorinhoud (liters)	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4
Hefkracht (daN)	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Olieopbrengst (l/min)	73	73	73	73	91	91	91
Versnellingen	24/24	24/24	24/24	36/36	36/36	36/36	36/36
Aftakas	540/1000	540/1000/1000E	540/1000	540/1000	540E/540/1000/1000E	540/1000	540/1000
Gewicht 4WD (kg)	5.270	5.270	5.270	5.270	5.270	5.270	5.270

* T = turbo, I = intercooler
 ** vermogen volgens ISO TR14396 standaard



In de rechterarmleuning is een joystick (1) te vinden waarmee je twee hydraulische ventielen bedient. Op het console rechts naast de bestuurdersstoel zit het handgas (2), knopjes voor de bediening van de hydraulische ventielen (3), en de elektronische hef (4).

armleuning. Als hij die wil verschuiven, waardoor hij meer ruimte op de stoel krijgt, raakt de leuning de versnellingspook. Het kleine bijrijderszitje schuin achter de bestuurder is er jammer genoeg nog steeds en een handig opbergvak ontbreekt al helemaal. Het zicht vanuit de cabine is overigens prima, al is het maar de vraag of je de bak van de voorlader nog kunt zien als die op zijn hoogste punt is.

Soepel

De trekker heft met maximaal 5.600 kg wel 1.600 kg minder dan de M120, maar onder de motorkap hoor je iets luider dan bij de M-trekkers dezelfde 4 cilinder 4,4 turbodieselmotor met intercooler en elektronisch motormanagement. Ook de versnellingsbak is dezelfde 'gouwe ouwe': drie groepen, elk met vier versnellingen en drie powershifttrappen. Het levert 36 versnellingen voor- en achteruit op waarbij de minimumsnelheid op 600 meter per uur ligt. De top van onze trekker lag op 40 km/h, maar 50 is ook leverbaar. De versnellingsbak is soepel. Schakelen tussen de versnellingen doe je met een drukknop op de pook die de elektronische koppeling bedient. Daarna schakel je de versnellingen. Soepel en eenvoudig. Ook de powershift grijpt goed en soepel aan. Datzelfde geldt voor de elektrisch hydraulische omkeer links onder het stuur. Hoewel er een flinke vertraging in zit, heeft de trekker er geen probleem mee als je de motor flink wat toeren laat maken en vervolgens van de voor- naar de achteruitversnelling of weer terugschakelt. De trekker verandert soepel van rijrichting. Zeker bij voorladerwerk of veel kopakkerwerk komt dat van pas.



Het koelpakket is toegankelijk voor onderhoud als de motorkap omhoog is. Die motorkap gaat overigens ver genoeg open.



De aftakas en de hef zijn vanaf de spatborden te bedienen.

Logisch

Het elektronische motormanagement kiest bij het terugschakelen meteen de juiste powershifttrap bij de rijsnelheid. Daarnaast kun je door de elektronica ook de cruise-control gebruiken. Je kunt via een paar gemakkelijke handelingen instellen wat je wilt. Een toerental vasthouden, tijdens veldwerk, of een rijsnelheid vasthouden tijdens wegtransport. De computer bepaalt in het laatste geval welke powershifttrap bij de ingestelde waarde. Wanneer hij over- en terugschakelt, kun je wederom met een paar drukken op een knop invoeren. Ook de load sensing hydrauliek wijkt weinig af van die in de Valtra M- of T-serie. Van alle vier ventielen is de olieopbrengst en de doorstroomtijd in te stellen. Daarvoor is onder een klepje een grote hoeveelheid knopjes en lichtjes verborgen. Afschrikkend misschien op het eerste gezicht, maar als je er even mee hebt gewerkt, is het allemaal heel logisch. Twee van de hydraulische ventielen zijn met een joystick te bedienen. Wederom handig, zeker bij voorladerwerk.

Zuinig

Valtra is zuinig met de aftakstoerentallen. Standaard heeft de trekker maar twee aftakstoerentallen. Een 540 toerenaftakas is standaard, daarna kun je kiezen uit 540 E of 1000 toeren. Een derde optie is een rijafhankelijke aftakas. Vanaf juni gaat de trekker in serieproductie. De C120 kost dan 59.083 euro. Een kale trekker weliswaar. Onze trekker was bijvoorbeeld uitgerust met cruisecontrol (337 euro), klimaatcontrole (1.610 euro) en een Zuidberg fronthef met aftakas (4.942 euro). Dat brengt de totale kosten van deze C120 op 65.972 euro. ■



De hydrauliekaansluitingen achter op de trekker. Voorzien van een kleurcode, maar ook van een plus of min. Daardoor kom je niet meer voor verrassingen te staan.