



[PROVA IN CAMPO] Triplice test per il “Cervo” con aratro bivomere, erpice rotante e miscelatore

Trattore John Deere 6830 Premium automazione totale grazie al Gps

[DI OTTAVIO REPETTI]

Era la primavera del 2004 quando, per la prima volta, provammo un John Deere con guida automatica Autotrak. Da allora i progressi sono stati tanti e molti si sono avvicinati alle tecnologie satellitari. Ma non c'è dubbio che John Deere sia tra quelli che su Gps e guida automatica ha scommesso di più, continuando a sviluppare il suo sistema Green Star. Ormai l'automazione è totale, a eccezione della svolta a fine campo, operazione per la quale è (per ora) indispensabile la mano dell'uomo.

D'obbligo quindi tornare a provare il sistema, sfruttando l'occasione per testare anche una macchina che sta facendo bene sul mercato: il 6830 Premium. Esempio della nuova fi-

losofia: più potenza con meno peso per avere una macchina versatile e soprattutto parca nei consumi.

Per valutare appieno le qualità del trattore e del sistema satellitare, abbiamo eseguito un test in tre parti, abbinando il 6830 a un bivomere, quindi a un erpice rotante da 4 metri, che mette alla frusta la presa di potenza, e infine lavorando in velocità, con un miscelatore. In tutti i casi abbiamo lasciato la gestione del mezzo all'autoguida.

Diciamo subito che quest'ultima è uscita promossa con lode dal test. In aratura fuori solco, per esempio, è sorprendente come l'Autotrak riesca a mantenere in linea la macchina anche quando abbiamo impostato una

Più potenza e meno peso in cambio di versatilità e consumi ridotti. Il tutto con l'aiuto delle tecnologie satellitari

curva al centro del campo. Una volta fatta l'impostazione, la gestione è estremamente semplice, anche perché il dispositivo è integrato nella consolle del trattore. Basta arrivare in prossimità della traccia elettronica e schiacciare il tasto che si trova vicino al sollevatore: a questo punto il trattore aggancia il segnale e si porta sulla linea virtuale, mantenendola per tutta la lunghezza del campo. In caso di pericolo, toccando il volante o il freno si torna ai comandi manuali.

Mentre in aratura abbiamo visto l'applicabilità a un lavoro che richiede potenza e traino, con erpice e miscelatore di residui si è apprezzato l'allineamento al passaggio precedente. La sovrapposizione è minima, pochi centimetri per essere certi di non lasciare aree scoperte.

[COPPIA, UNA DELLE CARATTERISTICHE MIGLIORI

Macchina “leggera”, questo 6830, e con un buon rapporto tra quintali e cavalli. L'ideale insomma per un trattore che vuol essere versatile. La prova è stata effettuata in provincia di Modena, nell'azienda agricola di **Fabrizio De Caroli**, 140 ettari di Sau (di cui dodici a frutteto e vigneto) a Carpi. Il terreno era piuttosto tenace e mediamente asciutto. Con bivomere Annovi a 1,05 metri di apertura e 30 cm di profondità, abbiamo lavorato

€ 111.772

**IL PREZZO
DI LISTINO
DEL MODELLO
CON ALLESTIMENTO
DI BASE**

1 - Il John Deere 6830 Premium provato nel Modenese.

2 - Cabina spaziosa e con buona visibilità su tutti i lati.

3 - Con l'Autotrac si ha un solco lineare e uniforme, anche se si disegnano curve lungo il percorso, come in questo caso.

4 - Buona apertura con il cofano basculante.



a circa 7,5 km orari, impegnando quasi sempre l'extra-potenza. I consumi: abbiamo arato con non più di 20 litri l'ora e con l'erpice siamo rimasti sotto i 25 litri, molto bene insomma.

La coppia è una delle caratteristiche migliori della macchina. In aratura abbiamo lasciato scendere i giri fin quasi al minimo, ma il motore ha dato prova di notevole elasticità. Da sottolineare l'aderenza, che viene leggermente meno soltanto spingendo al massimo il trattore. In questo senso, manca qualcosa nella gestione dello sforzo del sollevatore, migliorata rispetto ai vecchi John Deere, ma che a nostro avviso può dare ancora qualcosa in più. Portata e velocità di sollevamento sono buoni. Bene anche i distributori, che però sono soltanto quattro.

L'erpice rotante, un 4 metri Breviglieri solitamente usato con un 7930, ha messo a dura prova la presa di potenza. Il test è stato eseguito su due terreni: arato di fresco e arato da circa un mese e già reso più friabile dalla pioggia. Sulle zolle più dure il trattore ha lavorato a 2,5-3 km orari, con cambio in gamma A e prima o seconda velocità. Si passava alla quarta marcia sotto carico su terreno più sciolto, con una velocità attorno ai 4,5 km orari. Il 6830 montava una Autoquad plus, con cinque gamme e quattro rapporti sotto carico.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE	
Modello	John Deere Power Tech Plus
Cilindri/volume	6/ 6.788 cc
Aspirazione	Turbo intercooler a geometria variabile Egr
Iniezione	Common rail alta pressione
Livello emissioni	Tier III
Potenza nominale Ece R240	99 kW/135 CV
Potenza max Ece R24	107 kW/145 CV
Giri motore potenza max	2.100
Potenza con power boost	118 kW/160 CV
Coppia max con power boost	646 Nm
TRASMISSIONE	
Tipologia	Autoquad Plus 20x20
Ponte anteriore	Sospeso idropneumatico Tls
Bloccaggio differenziali	Idraulico, manuale
Angolo sterzata/raggio svolta	52°/5,2 m
IMPIANTO IDRAULICO	
Portata	Pompa load sensing da 110 l/min
Sollevatore	Elettronico
Capacità di sollevamento	8.400 kg
Radar antipattinamento	Di serie
N° max distributori	4
Tipo	Meccanici/elettroidraulici a consolle o su command arm
PTO	
Azionamento	Elettroidraulico
Velocità	540/540 Eco/1000
Peso min	5.580 kg
Passo	265 cm

I comandi sono raggruppati sulla consolle, un pò lontani quelli dei distributori.

In ogni caso, il trasferimento di potenza alla Pto è apprezzabile.

Il ponte anteriore era sospeso, con il sistema idropneumatico permanente, gli accumulatori d'azoto e la possibilità di bloccare gli ammortizzatori. La sospensione si è fatta apprezzare soprattutto durante i trasferimenti. Resta, come handicap, il bloccaggio del differenziale posteriore a pedale, anche se la funzione può essere automatizzata grazie alla memoria delle manovre di fine campo. Inoltre, il bloccaggio anteriore non è totale, ma questa è una soluzione comune a molte macchine.

Per finire, la macchina è stata abbinata a un miscelatore della Kuhn Mixer 100 costituito da erpice a denti, erpice a dischi e rullo a gabbia. Qui le velocità di lavoro salgono decisamente: attorno ai 12 orari, anche se l'attrezzo è più impegnativo di quanto potrebbe sembrare a prima vista. In questa situazione si apprezza soprattutto la gestione automatica del cambio, che è buona, e la maneggevolezza, elevata.

IDROGUIDA MORBIDA E PRECISA

In cabina, la leva per la selezione delle gamme risulta un po'

dura in alcuni momenti, ma tutto sommato accettabile. Nelle gamme alte si viene a trovare lontano dal sedile, tuttavia i progettisti hanno opportunamente duplicato il tasto di selezione dei rapporti sotto carico sulla consolle. Gli altri comandi sono ben disposti. Forse un po' lontani i distributori, se si scelgono quelli manuali. Il quarto, soprattutto, è sistemato in posizione infelice, dietro il sedile. Meglio non usarlo se non è strettamente necessario. Con la versione elettroidraulica, invece, i tasti sono a portata di dito. Particolare menzione per l'eccellente collocazione dell'inversore, né troppo vicino né troppo lontano dal volante.

L'idroguida è morbida e precisa, la visibilità molto buona su tutti i lati, anche posteriormente.



Valida anche l'insonorizzazione, con rumore fermo a poco più di 70 decibel. Del comfort abbiamo già detto, quindi inutile ripeterci. Aggiungiamo soltanto che il climatizzatore ha una buona capacità di raffreddamento.

Vale invece la pena soffer-

marsi sul computer di bordo, che ci è sembrato davvero completo. La gestione non è forse delle più semplici, tuttavia un operatore con un po' d'esperienza può sapere tutto della macchina con qualche tocco ai pulsanti. Inoltre, il monitor è suffi-

[Un elogio va fatto a chi ha disegnato l'inversore: semplice da usare e in ottima posizione.

cientemente grande per supportare senza problemi i software Isobus delle attrezzature più moderne, come spandiconcime e botti per trattamenti. Ma è in abbinamento al sistema di autoguida che dà il meglio, dal momento che si trasforma nel monitor della guida satellitare e consente di tenere sotto controllo il numero di passaggi, la linea da agganciare, il percorso e i passaggi successivi.

Dunque un Gps integrato nel trattore a tutti gli effetti, secondo la filosofia John Deere e secondo quello che, dicono gli esperti, tra qualche anno sarà lo standard per tutti. ■

[LE CHIAVI DI VALUTAZIONE

Prestazioni ↗: motore generoso e con coppia davvero interessante. Il turbo a geometria variabile rende bene fin dai bassi regimi. Buon cambio: powershift a gestione automatica dei rapporti sotto carico. Maneggevolezza più che discreta, sollevatore nella norma, idraulica completa, anche se farebbe comodo un distributore optional in più. Sarebbe stato interessante, inoltre, valutare i distributori elettroidraulici in luogo di quelli meccanici, visto che la dotazione della macchina è comunque completa

Condizioni di lavoro ↗: macchina su cui si lavora bene, soprattutto se si usa la guida automatica. In quel caso l'operatore può

MOLTO POSITIVO	↑
BUONO	↗
SUFFICIENTE	→
DA MIGLIORARE	↘

dimenticarsi di seguire la linea del passaggio precedente, dal momento che fa tutto il sistema di autoguida: una bella comodità. Buon sistema di sospensioni con ponte sospeso, cabina ammortizzata, sedile pneumatico e compensatore di oscillazioni sul sollevatore. In cabina incontriamo un cambio un po' duro e una leva (quella del quarto distributore) messa un po' troppo indietro sulla consolle

Costi →: abbiamo detto che i consumi sono molto buoni e lo confermiamo: aratura con 20 litri l'ora, erpicatura (sotto massimo sforzo) con meno di 30 litri. Difficile fare meglio. Ad abbassare un po' il voto arriva, però, il prezzo d'acquisto, che è piuttosto alto: 111.772 euro, cui se ne aggiungono altri 11 mila per la guida automatica. ■

