

Mission POSSIBLE

Grande manovrabilità, motori generosi e soluzioni tecniche esclusive come la doppia sterzata e il sistema "Self Cleaning" per le griglie

Riuscire a svolgere ruotando praticamente su se stessi senza incidere il terreno con ruote o cingoli. Una "mission impossible" fino a ieri ma che diventa "possible" se si fanno lavorare in maniera coerente e sincronizzata uno sterzo tradizionale e un carro articolato come accade nel caso degli isodiametrici "Vega DualSteer" di Ferrari, una gamma di trattori che grazie a tale contenuto realizza angoli di volta di 70 gradi e raggi di sterzo esterni, e va sottolineato tale riferimento, di poco superiore ai due metri. A questa peculiarità si abbinano poi motori generosi, una trasmissio-

ne che non fa mai mancare il giusto rapporto di lavoro e servizi di bordo al top in termini di prestazioni. Il risultato finale è una gamma di macchine che offre il massimo in termini di operatività e manovrabilità anche nelle condizioni operative più disagiati, obiettivo perseguito anche mediante la disponibilità di vani operativi dai volumi e dalle linee differenziate così da adattarsi al meglio alle varie esigenze colturali. Tre sono i modelli a disposizione, "Vega 75 Ds", "Vega 85 Ds" e "Vega 95 Ds", e a tre o quattro cilindri i motori, sempre però di tipo sovralimentato e sempre marchiati "Vm", griffe che in campo agrico-

FERRARI VEGA

Modello	75 Ds	85 Ds	95 Ds
Motore	Vm D 753 Ie3	Vm D 754 Te3	Vm D 754 Ie3
Cilindri (n.o/l)	3T/2,2	4T/3,0	4T/3,0
Pot.Nom. (cv/rpm)	70/2.300	79/2.300	91/2.300
Cop. Max (nm/rpm)	265/1.200	274/1.800	420/1.000
Marce (n)	16+16	16+16	16+16
IIdraulica (l/min)	49+31	49+31	49+31
Sollevat. (kg)	2.700	2.700	2.700
Lungh. (mm)	3.088	3.200	3.200
Largh. Min. (mm)	1.291	1.291	1.291
Peso (kg)	2.250	2.250	2.250





STOP ALLE SOSTE FORZATE

Non sempre il lavoro in campo è di quelli puliti. Al contrario, vi sono talvolta da svolgere operazioni come la trinciatura dei sarmenti o lo sfalcio dei foraggi che generano grandi quantità di detriti vegetali e di pulviscolo, inquinanti solidi che vanno regolarmente a depositarsi sulle griglie di aerazione dei cofani otturandole. Con conseguenti problemi per i sistemi di aspirazione e di raffreddamento dei motori. Il sistema brevettato "Scs", "Self cleaning system", supera tale problema mantenendo pulite le griglie dei radiatori in maniera automatica grazie a due ventole a funzionamento intermittente e alternato. La prima, a comando elettromagnetico, opera in maniera tradizionale aspirando dall'esterno verso l'interno del cofano l'aria, la seconda, ad azionamento elettrico, opera dall'interno verso l'esterno soffiando via dalle griglie i detriti depositatisi.

lo è sinonimo di affidabilità e robustezza. Le cubature sono di due litri e 230 centimetri cubi o di tre litri a seconda dell'architettura e gli emissionamenti sono affidati a sistemi egr di tipo interno e le erogazioni massime sono realizzate al regime di duemila e 300 giri, concretizzandosi in 70 cavalli per i motori a tre cilindri e in 79 e 91 cavalli per i quattro cilindri. Comuni a tutti i modelli le già citate trasmissioni, gruppi meccanici sincronizzati a 16 marce distribuite su quattro gamme e operanti tutte anche in retro grazie alla presenza di un inversore sincronizzato. I cambi sono progettati in un'ottica di non sovrapposizione dei vari rapporti e operano all'interno di un unico carter di ghisa collegato al gruppo motore mediante un solo albero di trasmissione e un solo giunto centrale. In tal modo vengono minimizzati gli assorbimenti energetici a favore delle prestazioni finali e del massimo rendimento meccanico, obiettivo cui peraltro guarda anche la scelta di equipaggiare le macchine con un sistema di trazione disinseribile che permette di trainare su strada anche su lunghe distanze senza pregiudicare la durata dei pneumatici. Inserimenti e disinserimenti della doppia trazione sono a comando elettroidraulico mentre è servoassistito il sistema frenante, basato sulla presenza di sistemi a dischi multipli in bagno d'olio azionati per via idrostatica. A loro si affianca poi un freno di stazionamento indipendente il cui azionamento è automati-



Le nuove cabine coniche Ferrari vantano dimensioni esterne contenute, ma assicurano una buona abitabilità interna. L'idraulica è pilotabile mediante un joystick multifunzione



BREVETTO ESCLUSIVO

Il brevetto "DualSteer" del Gruppo Bcs, organizzazione cui fa capo il marchio Ferrari, permette ai trattori di sterzare in maniera coordinata sia con le ruote anteriori sia con l'articolazione del carro. Ne deriva un angolo di volta che arriva a 70 gradi e che realizza angoli di volta di soli due metri. Il tutto senza l'ausilio di sistemi elettronici e giocando solo ed esclusivamente su componenti meccanici di semplice fattura. Lo sforzo di sterzata esercitato dai cilindri idraulici che governano lo sterzo si ripartisce infatti sui vari snodi mediante leve e rinvii nascosti nel sottocarro e quindi ben protetti dagli urti.



co e sincronizzato con lo spegnimento del motore o, in marcia, controllato tramite un pulsante posto sul cruscotto. Da segnalare anche l'attualità dell'idraulica, alimentata da due differenti pompe. Una offre una portata di 31 litri al minuto ed è dedicata all'idroguida, la seconda, anch'essa da 31 litri al minuto ma elevabili in opzione a 49, attende al funzionamento dei distributori, fino a un massimo di otto con controllo mediante joystick, e del sollevatore posteriore la cui capacità arriva ai due mila e 700 chili, portata superiore al peso dello stesso trattore. Particolarmente curata l'ergonomia e grande attenzione al comfort. I posti guida godono di impostazioni di comando di derivazione auto, con comando della frizione di tipo sospeso, e tali risultano anche le cabine le cui scocche poggiano su silent block di durezza calibrata. All'interno dei vani tutti i comandi sono inoltre collocati sottomano per evitare che l'operatore debba sbracciarsi per usarli e in pochi secondi lo stesso operatore può garantirsi un controllo visivo diretto sull'attrezzatura in uso ruotando di 180 gradi il posto guida. Nessun problema di inversione del posto guida con la cabina standard e men che meno con la nuova cabina "conica" studiata per operare fra filari stretti o a fronda larga senza ridurre lo spazio a disposizione del conducente. Le strutture non sfregano quindi contro rami o germogli ma lasciano all'operatore un buon margine di abitabilità in altezza. Tutti i vani sono ovviamente riscaldati e condizionabili nè manca la possibilità di installarli o disinstallarli sulla macchina a seconda delle esigenze contingenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NATI PER SOFFRIRE

L'agilità e la flessibilità d'impiego dei "Vega" possono essere arricchite da un' apprezzabile capacità di trazione. Piccole lavorazioni del terreno, oppure alcune operazioni di trasporto, possono richiedere trazioni più performanti di quelle offerte dai normali isodiametrici. Per questo motivo il marchio Ferrari ha messo a punto speciali versioni delle proprie macchine siglate "Sdt" che sfoggiano ruote posteriori maggiorate per elevare le potenzialità di trazione. Senza che ciò vada però a scapito delle vocazioni specialistiche di base o della maneggevolezza, assicurata sempre e comunque dalla presenza del sistema "DualSteer".



FRIZIONE IDRAULICA

Le frizioni in bagno d'olio usate da Ferrari sono costituite da un alternarsi di dischi di acciaio recanti sulle superfici riporti sinterizzati d'attrito e controdischi di acciaio. I due pacchi sono gestiti da un comando idraulico proporzionale che realizza rampe di progressione della pressione differenziate garantendo un'elevata gradualità degli innesti. Il pedale di comando è sospeso, come sulle auto, e il sistema risulta autoregistrante ed esente da manutenzioni oltre che molto resistente all'usura.

