

La macchina
è stata valutata dopo
4.000 ore
di lavoro

TRATTORE NEW HOLLAND T7.260

di **Ottavio Repetti**

I fratelli Sardo non restano indietro, quando si tratta di macchine. Trovandosi bene con il T7, ne hanno comprati otto: quattro 260 con cambio powershift e quattro 270 Autocommand. Certo, dal momento che conducono una delle più grosse aziende di contoterzismo della provincia di Alessandria, c'è lavoro per tutti quanti; tuttavia parlare con un im-

prenditore che ha otto trattori quasi identici, presi a distanza di tre anni, non è cosa comune. Pertanto questo Provato da voi sarà un po' speciale, perché poggia non sull'esperienza fatta con una macchina, bensì su quella che deriva dall'averne e usarne quattro in contemporanea. Ci concentriamo, infatti, sui modelli con cambio meccanico, lasciando da parte, per questo giro, le versioni Autocommand.

Macchine polivalenti

A Valle San Bartolomeo, pochi chilometri a ovest del capoluogo, ci aspetta Roberto Sardo, che con i fratelli Walter e Franco gestisce l'azienda di famiglia. Una delle più grandi della zona, come abbiamo detto e il numero di trattori – abbondantemente superiore a quota venti – lo dimostra. Restiamo però sui T7.260. «I primi due furono acquistati nel 2013 e hanno ormai quattromila ore. Gli altri, in-



Il New Holland T7.260 provato per voi nell'Alessandrino.

vece, sono arrivati nell'agosto dello stesso e sono vicini a duemila ore», ci spiega il contoterzista.

Le macchine sono state assegnate a compiti non eccessivamente gravosi. «Fondamentalmente fanno trasporti, semina con una combinata e poi tanto lavoro con le botti per liquami. Fino allo scorso anno le usavamo per interrare digestato e reflui, ma ora abbiamo comperato un Terragator e quindi il loro compito è cambiato: si limitano a trasportare i liquami dalle aziende al campo, dove li scaricano in una cisterna che fa da deposito temporaneo per il Terragator». In aggiunta, una delle



Il motore Nef da 6,7 litri è ancora una delle cose migliori del T7.

I PREGI

- + Buon motore, brioso e con tanta coppia (1)
- + Consumi davvero ridotti: meno di venti litri l'ora in trasporto
- + Cambio powershift efficiente non soltanto in campo, ma anche sulle strade di collina (2)
- + Affidabilità eccezionale: soltanto tre piccoli guasti su quattro macchine in oltre ottomila ore complessive

1



2



3



I DIFETTI

- Scarsa visibilità
- Qualche difficoltà di accesso alla cabina a causa del sedile passeggero (3)



Ventola viscostatica di serie: assieme al sistema Scr contribuisce a mantenere bassi i consumi di gasolio.



La cabina è uno dei pochi aspetti che lasciano perplesso Roberto Sardo. La giudica troppo angusta in rapporto alla dimensione della macchina e con visibilità limitata dai montanti.

macchine, a turno, lavora con la pressa, nel periodo della fienagione e della paglia. Per le sue caratteristiche strutturali, il T7 è infatti un trattore polivalente. Nella versione da 260 cavalli, ha un rapporto peso/potenza di circa 29 kg per cavallo (contando l'extrapotenza Epm), il che ne fa una macchina versatile, adatta sia a seminare con macchine da sodo e fienagione con big baler, sia a lavori più impegnativi, come l'aratura. Che i Sardo non effettuano soltanto perché hanno in azienda macchine

più adatte allo scopo, come – per esempio – un Fendt 936 e due pesi massimi di New Holland: T8390 e T8040.

Motore e trasmissione

Cominciamo come di consueto dai dati tecnici del motore. La potenza massima – da cui peraltro prende il nome il modello – è di 260 cavalli con Epm attivato (dunque in trasporto e lavori alla Pto). La potenza nominale, senza Epm, si ferma invece a 215 cavalli (Ece R120) pari a 158 kW. Infine, ricordiamo la potenza massima senza Epm: 234 cv/172 kilowatt. La coppia massima è invece, senza e con Epm, di 995 e 1.120 Nm a 1500 giri motore; dunque, come ormai d'abitudine per le macchine di nuova concezione, abbiamo il massimo di coppia a un regime relativamente basso, soluzione che dovrebbe garantire elasticità e buono sfruttamento della potenza senza eccedere con i consumi. Del resto i T7 sono tutti motorizzati con sistema Scr che, come noto, è particolarmente attento al risparmio di gasolio. Su questa gamma troviamo, al riguardo, una vecchia conoscenza: il 6.7 litri Fpt Nef; common rail e, naturalmente, esacilindrico. «Si tratta di un buon motore, alla fine. Dà i cavalli che servono senza esagerare con il peso. Anche alla presa di potenza si difende: lo usiamo, in primavera, con l'erpice rotante e anche con il vibrocultivatore, sebbene, per questi ultimi, da quest'anno impieghiamo i T7

Autocommand con gommatura da 900", più efficienti sotto il profilo del galleggiamento».

Proprietario, dunque, soddisfatto dal Nef. E anche dei consumi, a quanto ci dice. «Senz'altro. In trasporto, se non si esagera con il peso, chiede dai 19 ai 20 litri l'ora; non è tanto per un 6,7 litri. Certo, non ci devono essere troppe salite. A dirla tutta, i consumi non sono superiori a macchine con la Cvt, in fondo. E il powershift, se c'è una salita, ti dà anche più soddisfazione, perché te la fa superare con meno fatica». Merito di richieste energetiche così basse è, oltre che del motore Scr, anche del cambio Eco. Il T7.260 monta infatti un full powershift (Power Command, nel gergo New Holland), ma ha, come optional, una diciannovesima marcia – detta appunto Eco – raggiunge la velocità massima a un regime particolarmente ridotto.

Il cambio powershift, insomma, piace a Roberto Sardo. «Sì, però questo di New Holland ha ancora il vecchio problema del salto di gamma: dal dodicesimo al tredici-



Apertura molto ampia per il cofano monoblocco.

L'Azienda

Quella dei fratelli Sardo è una delle principali aziende di lavorazioni in conto terzi della provincia di Alessandria. Dopo aver gestito per anni il ciclo della bietola, con la chiusura dello zuccherificio di Casei Gerola si sono specializzati nel servizio agli impianti di biogas, effettuando sia coltivazione e raccolta di prodotti da insilaggio sia la distribuzione del digestato. In un primo tempo con le tradizionali botti e recentemente con un Terragator. Amministrano l'azienda i fratelli Walter, Roberto e Franco. L'area



Roberto Sardo. Proprietario, con i fratelli Walter e Franco, di quattro T7.260 e di due T7.270 Autocommand.

di lavoro è nelle immediate vicinanze della sede, a pochi chilometri da Alessandria.

cesimo rapporto senti il colpo, abbastanza chiaramente. C'è poco da fare, non hanno ancora risolto il problema. Per il resto i passaggi di marcia sono morbidi; almeno nei rapporti più lunghi.

Quelli corti non so dire, perché quando usi il rotante non è che cambi molte marce, ne metti una e vai fino in fondo al campo». Il raggio di svolta – per continuare con la trasmissione – è in media senza brillare: 6,1 metri, dichiara New Holland, per una macchina lunga 5,7 metri e con 2,8 metri di passo. Però chi avesse esigenze particolari in materia può montare l'assale sterzante Supersteer che riduce il raggio a 5,7 metri. Le macchine dei fratelli Sardo sono inoltre dotate di ponte sospeso, molto utile nei trasferimenti, mentre tutti i trattori della gamma T7 hanno quegli automatismi che New Holland ci ha insegnato a considerare come "consueti".

Per esempio, la doppia trazione a innesto automatico, così come il bloccaggio dei differenziali (Terralock), oppure l'inserimento e disinserimento della presa di potenza in funzione della posizione del sollevatore.

Impianto idraulico

Parliamo proprio di quest'ultimo allora. Ha una portata di 10,4 tonnellate (sui modelli



Sulla sommità del Sidewinder II troviamo, oltre alla leva multifunzioni che già da sola controlla le operazioni più comuni, le "isole" del sollevatore e dei distributori. Subito dietro, gli altri distributori e l'acceleratore a mano.

LA PAGELLA

- AFFIDABILITÀ 8:** oltre ottomila ore complessive. Difficilmente nel Provato da voi si ha una casistica così ampia a disposizione. In tutto questo tempo, e su ben quattro trattori, si sono registrati soltanto tre guasti, nessuno dei quali veramente grave
- ASSISTENZA 7,5:** altro grande pregio della macchina. La concessionaria Martinengo, dice Roberto Sardo, è sempre pronta e affidabile nel servizio post-vendita
- PRESTAZIONI 7:** il T7 si difende bene, sia nelle applicazioni alle presa di potenza – dove mostra di avere i cavalli dichiarati – sia nei trasporti, dove il cambio powershift, un po' a sorpresa, si rivela un punto di forza anziché di debolezza
- MOTORE 7:** come sempre quando si parla di New Holland, è una delle cose migliori della macchina. Sei cilindri, 6,7 litri: brioso, elastico e con coppia massima già a 1.500 giri
- ELETTRONICA 7:** molto completa, sebbene poco usata dai proprietari
- VERSATILITÀ 7:** circa 29 chilogrammi per cavallo; un rapporto peso-potenza decisamente interessante, che rende il T7 260 adatto sia all'aratura sia a fienagione e, con le gomme giuste, preparazione del terreno
- TRASMISSIONE 6,5:** il voto non eccelso è dovuto sia al ridotto numero di retromarce sia al salto che si avverte nel passaggio di gamma, sui rapporti da trasporto. A parte questo, nell'Alessandrino, dove le strade non sono tutte in piano, ma affrontano anche parecchie colline, il cambio powershift dà ancora parecchi punti alla variazione continua, per grinta e capacità di superare i pendii con carico pesante
- CONDIZIONI DI LAVORO 6,5:** unica nota dolente di tutto il trattore. La cabina è, nel giudizio del contoterzista, troppo stretta, con visibilità non sufficiente e anche un po' povera rispetto agli standard della categoria. Fortunatamente i comandi sono ben organizzati, la silenziosità è soddisfacente e anche il condizionatore lavora bene

NEW HOLLAND T7.260, COSTO ORARIO PER IL CONTOTERZISTA (€)

Costi fissi

Costo storico	+120.000
Interessi (anni 5)	+30.000
Costi manutenzione e riparazione	+48.000
Recupero per vendita	-36.000
Totale	162.000
- all'anno	20.250
- all'ora	10,1

Costi variabili

Consumo gasolio	18,00
Manodopera	22,00
Costi amministrativi	5,01
Costo fisso all'ora	10,1

TOTALE COSTO ORARIO 55,1

* 2.000 ore annue d'impiego dichiarate - Il costo è relativo al solo trattore

Costi fissi

Per costo storico viene considerato il prezzo effettivamente pagato dal contoterzista e non il prezzo di listino. L'ammortamento è considerato di 8 anni. Gli interessi sono calcolati considerando un piano di finanziamento di 5 anni al tasso medio del 5%. I costi di manutenzione sono calcolati imputando al 5% annuo del costo storico. Il recupero di vendita è valutato nel 30% del costo storico.

Costi variabili

Il consumo di gasolio è considerato in litri al prezzo di 0,90 euro/litri e poi trasformato in costo orario. Il costo della manodopera è stato considerato in 22 euro all'ora. I costi amministrativi (assicurazione, costi burocratici, personale d'ufficio, spese di rappresentanza, oneri per la sicurezza) sono valutati al 10% del costo storico.



I controlli secondari del sollevatore sono collocati, come da buona tradizione, sotto l'imbottitura del bracciolo.



Bracciolo estremamente completo e ben organizzato.

più performanti della gamma) e gestione naturalmente elettronica, con controllo dello sforzo e compensatore di oscillazioni per i trasferimenti. La portata su tutta la corsa, invece, è di 9,2 tonnellate. Visto che siamo in tema, forniamo anche i dati del sollevatore anteriore: sfiora le 3,8 tonnellate di capacità (su tutta la corsa) ed è ovviamente integrato nei comandi, per cui può essere usato con il pratico joystick posto sul bracciolo, come vedremo più

avanti, ed essere anche inserito nella programmazione delle memorie di fine campo Hts. Ad azionare i due dispositivi abbiamo una pompa a centro chiuso da 120 litri al minuto, con possibilità di chiedere la Mega Flow da 150 litri. Il numero di distributori dipende dall'allestimento. Le macchine dei Sardo montano il bracciolo multifunzioni Sidewinder II, per cui arrivano al massimo possibile: cinque posteriori e fino a quattro ventrali, tutti elettroidraulici, con possibilità

di effettuare le consuete regolazioni attraverso il terminale Intelliview IV.

In cabina

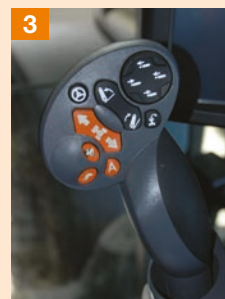
Quest'ultimo rappresenta, assieme al bracciolo Sidewinder, la centrale di comando del trattore. Dal computer, infatti, è possibile effettuare ogni regolazione: le principali e anche le secondarie, intervenendo in tutti i settori della macchina. Fornisce inoltre, in diverse schermate personalizzabili, tutti i



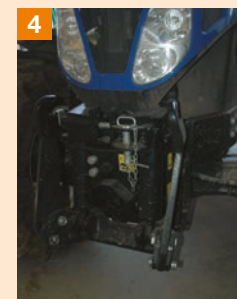
1. Autoradio con Mpe e bluetooth e impianti di condizionamento che il proprietario giudica di buon livello.



2. Ponte anteriore sospeso, un optional quasi indispensabile se si fanno tanti trasporti.



3. Sulla cloche multifunzioni troviamo, partendo da sinistra, i controlli del powershift, l'inversore a pulsante, il sollevatore (sopra di esso l'attivazione della guida automatica), il tasto a croce per gestire due distributori e, subito sotto, l'attivazione delle manovre di fine campo.



4. I bracci del sollevatore anteriore possono essere ripiegati per guadagnare spazio quando non si usa questo dispositivo.



Il sollevatore posteriore ha una portata che supera le 10 tonnellate. A casa dei Sardo non è stato usato per l'aratura, ma soltanto per alzare e abbassare attrezzi.



1. Sulla sommità del bracciolo troviamo il monitor IntelliView IV, un sistema operativo completo e con ampia possibilità di personalizzazione.
2. Presa di forza a innesto elettronico, ma con selettore della velocità meccanico.
3. Le funzioni secondarie sono raggruppate in questo quadro di comandi, sufficientemente chiaro anche per chi non è un esperto del settore.
4. Cruscotto analogico con un buon numero di informazioni.

parametri di lavoro, dal carico motore allo slittamento del sollevatore, dalla portata e tempo di erogazione dei distributori alle statistiche sugli ettari lavorati, la produttività oraria, i chilometri percorsi e molto altro ancora. Anche il bracciolo è assai interessante. Rappresenta l'evoluzione del Sidewinder lanciato ormai diversi anni fa da New Holland come rivoluzione assoluta nella gestione del trattore. Su di esso troviamo infatti i controlli della velocità – nel nostro caso i tasti per cambiare i rapporti powershift – e poi quelli del sollevatore, dei distributori (con eventuale joystick che

possiamo abbinare ai distributori anteriori o posteriori, a scelta), e per finire, la classica leva multifunzioni che controlla avanzamento, direzione di marcia, sollevatore, due distributori, guida automatica satellitare e manovre di fine campo. Il Provato da voi racconta però il test della macchina eseguito da chi la usa abitualmente. Sentiamo allora cosa pensa, di tutto questo, Roberto Sardo. Cominciando dal sollevatore: «Non abbiamo mai fatto aratura, quindi non abbiamo usato più di tanto lo sforzo controllato. A ogni modo ci sembra che lavori tutto bene».

Stesso discorso per l'elettronica: «Faccendo principalmente trasporti, non è che serva poi tanto. Per esempio, le manovre di fine campo sono inutili. E poi, a dirla tutta, non è che siamo molto "tecnologici" in azienda. Certamente, l'elettronica aiuta e ci piace, ma a nostro parere deve essere per prima cosa semplice: se complica la vita invece di semplificarla, tanto vale. Prendiamo la guida satellitare: ne abbiamo una sola, su 22 trattori che abbiamo in azienda, ma per un motivo molto semplice. Non perché non ci piaccia, ma perché, in

La macchina

Evoluzione del T7000, il T7 offre una delle gamme più ampie di New Holland e dell'intero mercato. La potenza nominale va infatti dai 125 cavalli del T7 170 ai 228 del T7 270, coprendo quindi un arco di 100 cavalli con ben nove modelli. Le potenze massime spaziano invece tra 144 e 249 cavalli, mentre se consideriamo anche l'Epm (powerboost) abbiamo un range da 171 a 269 cavalli. Tutto con un solo motore: un 6,7 litri

Nef turbo intercooler con common rail e sistema Scr per il trattamento dei gas di scarico.

Le opzioni per il cambio sono sostanzialmente due: powershift o Autocommand (il cambio a variazione continua di New Holland). La trasmissione powershift, tuttavia, può essere di due tipi: Range o Power command, ovvero un powershift parziale o integrale. Ricco l'equipaggiamento: ponte e



cabina sospesa, terminale IntelliView IV, bracciolo multifunzioni di ultima generazione, guida satellitare automatica pre-impostata e tanto altro ancora.

La risposta della casa costruttrice

Innanzitutto un sentito ringraziamento a Roberto Sardo e ai fratelli Walter e Franco per la fiducia al marchio New Holland dimostrata nel tempo. La gamma T7 rappresenta per New Holland un esempio di assoluto successo nel proprio settore.

Tra gli aspetti a nostro avviso fondamentali trattati nell'articolo ci piacerebbe evidenziare prima di tutto il motore. Il propulsore Nef 6.7L Fpt Industrial rappresenta ciò che di più tecnologicamente avanzato può offrire il mondo dei motori agricoli oggi. La tecnologia ECOBlue Scr per l'emissione nella fase StageIIIB o TierIVA dei motori off-road si è affermata ormai come la soluzione più efficiente e più affidabile nel mercato. Il Nef è l'unico a garantire intervalli di manutenzione di 600 ore, nessuna necessità di ricircolo dei gas di scarico e di rigenerazione o sostituzione del filtro antiparticolato, nessun problema di surriscaldamento, unito a prestazioni sul campo

imbattibili e a consumi tra i più bassi della categoria. Non a caso la tecnologia ECOBlue Scr sarà la stessa che sarà utilizzata anche nella fase finale di emissione del Tier IV.

C'è poi l'aspetto dell'affidabilità. Come evidenziato da Sardo stesso, tra i punti di forza della gamma T7 l'affidabilità rappresenta sicuramente uno dei più importanti. Menzioniamo, inoltre, la trasmissione Power Command che, dopo anni di esperienza sul campo, resta sempre l'unica trasmissione full-Powershift del mercato in questa categoria. Ci dispiace rilevare la nota relativa alla cabina. Nonostante sia stata lanciata sul mercato parecchi anni fa, la cabina Horizon è tutt'oggi tra le più spaziose del mercato in questa fascia di potenza. Nonostante ciò, New Holland è sempre attenta ad ascoltare le esigenze dei clienti. Sicuramente ci saranno novità!

Paolo Andreone

Marketing Manager New Holland Agriculture Italia



Oltre che sulla leva multifunzioni, l'inversore è presente anche nella classica versione al volante. Che è, peraltro, prioritaria sul comando a pulsante.

primo luogo, costa ancora troppo in rapporto ai benefici che dà e secondariamente è difficile da impostare. Se con l'iPad tocchi due volte lo schermo e vai dove vuoi, perché su un trattore si deve ancora tribolare un'ora per avviare la guida automatica? Se l'elettronica non è semplice, si finisce col non usarla, questo i costruttori devono tenerlo sempre in considerazione».

La cabina è il settore dove Roberto Sardo ha trovato gli unici difetti della macchina. «Non mi piace particolarmente. La carenza più evidente, a mio parere, è la visibilità: ha i montanti ancora troppo larghi; in più è stretta, sembra compressa. Forse ormai i progettisti ragionano sulla guida satellita-

re, per cui si ha poca necessità di vedere fuori; però il Gps non ce l'hanno tutti e in più quando fai i trasporti non puoi usare la guida automatica. Insomma, vorrei una cabina più luminosa e anche un po' più spaziosa, potendo. Il sedile del passeggero, per esempio, è molto bello e comodo, ma è d'intralcio quando si sale e scende. E considerando che il passeggero noi l'avremo tre volte in un anno, mentre saliamo e scendiamo dal trattore dieci volte al giorno, avremmo preferito un sedile meno comodo, ma che non fosse troppo d'intralcio».

Promosse, invece, rumorosità e aria condizionata. «Il T7 è molto silenzioso, sia da fuori sia stando in cabina. Senz'altro meglio del T8 che invece, sotto questo profilo, pecca un po'. Il condizionatore lavora bene – diciamo nella media – e non dà problemi anche nelle giornate molto calde». Riguardo al comfort, resta da dire del sedile pneumatico: «Con le sospensioni ci siamo, ammortizzano bene. Abbinato al ponte anteriore e alla cabina formano un bel sistema».

Affidabilità

Abbiamo scritto all'inizio che in questa occasione il Provato da voi ha un valore particolare, perché sebbene prenda in considerazione una sola macchina, in realtà si basa sull'esperienza di ben quattro trattori gemelli, due dei quali – i più vecchi – si

avvicinano a quattromila ore ciascuno. «In tutto abbiamo una casistica di ottomila ore e passa – precisa il contoterzista – e in questo tempo abbiamo avuto tre guasti. I primi due a due sensori: uno del sollevatore e uno dell'urea, nel sistema Scr. L'ultimo, quest'estate, a un distributore. Nient'altro, quindi siamo ovviamente contenti».

Riguardo all'affidabilità, Sardo sottolinea l'importanza non soltanto della qualità del trattore, ma anche di quella dell'assistenza. «Anzi, l'assistenza è la prima cosa. Oggi tutti i costruttori puntano molto sul marketing, sull'aspetto commerciale. Per quanto ci riguarda, però, l'officina è ancora la cosa che più ci interessa. Quando abbiamo un problema vogliamo parlare con i meccanici, non con il call center, perché in molti casi un bravo meccanico risolve il problema in cinque minuti, al telefono. Chi vuol lavorare con noi lo sa: per prima cosa deve avere una buona assistenza. Per fortuna abbiamo un concessionario – la Martinengo di Asti, ndr – che da questo punto di vista si difende bene. Anzi, è fondamentale nel farci scegliere New Holland».

Nel prossimo numero
MIETITREBBIA
CLAAS TUCANO 570