



[PROVA IN CAMPO] Teatro del nostro test, con una trinciasarmenti, le colline del Rubicone in Romagna

Trattore Bcs-Ferrari Cromo K40 RS un piccolo dalle alte prestazioni

[DI OTTAVIO REPETTI]

Buone performance grazie soprattutto al quattro cilindri Kubota che brilla per ripresa e grinta. E prezzo accessibile



[1 - Il Cromo K40 RS al lavoro con la trinciasarmenti sui colli romagnoli.

[2 - Il motore Kubota a sbalzo da 1,5 litri è tra le cose migliori della macchina.

[3 - Il nuovo trattorino Bcs-Ferrari è raffreddato a liquido e rispetta i parametri Tier IIIA per le emissioni inquinanti.

Semplice, ma efficiente, si potrebbe dire con uno slogan a proposito del nuovo Cromo Ferrari. Semplice perché lo è nella sua impostazione, anche se con standard pienamente nella media per il segmento. Efficiente perché ha un motore quadricilindrico da 35 cavalli, una buona sterzata e discrete prestazioni idrauliche. Ma aggiungiamo un altro aggettivo, visto che ci siamo: con-

tenuto. Nel peso, nelle dimensioni e al momento anche nei cavalli.

L'ultimo parto di casa Ferrari è un trattore che ha tutto il necessario per lavorare nel vigneto, in serra o in orticoltura. Una gamma destinata al piccolo produttore che cerchi un trattore con cui fare un po' di

tutto: vangatura, trattamenti, pulizia dell'interfila, preparazione del letto di semina. A late-re, il Cromo può essere anche una buona soluzione per chi fa garden e per l'hobbista.

La gamma è composta da due soli modelli, entrambi isodiametrici: K30 e K40, rispettivamente da 26 e 35

cavalli, con motore a 3 o 4 cilindri e sterzo sul telaio (articolato) o sulle ruote anteriori. Non sono previsti, al momento, ampliamenti, mentre potrebbe presto o tardi arrivare la versione cabinata, dedicata a chi usa il Cromo soprattutto per trattamenti e diserbi.

Terra e Vita ha provato il K40 RS (ruote sterzanti) appoggiandosi alla Agrimacchine di Savignano sul Rubicone (Fc),

15.250 €

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



4 - Postazione di guida senza cabina, ma ben organizzata e sufficientemente ampia.

5 - Le leve del cambio e delle gamme sono state spostate in avanti in modo da non intralciare l'operatore. Tra di esse troviamo l'acceleratore a mano.

CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

MOTORE

Motore	Kubota V 1505 E3B
Cilindri/volume	4/1.498 cc
Aspirazione	Naturale
Iniezione	Diretta
Livello emissioni	Tier IIIA
Potenza nominale	26,2 kW/35,6 CV
Regime nominale	3.000 rpm
Coppia max	96,5 Nm
Regime di coppia max	2.200 rpm
Raffreddamento	idraulico
Capacità serbatoio gasolio	43 litri

TRASMISSIONE

Trasmissione	8x4 con marce a innesto facilitato
Inversore	Meccanico non sincronizzato
Velocità massima	30 km/h
Trazione	Integrale permanente
Ponte anteriore	rigido
Telaio	oscillante +/- 15°
Bloccaggio differenziali	meccanico
Raggio di svolta	2,3 metri (interno ruota)
Freni	Indipendenti, a tamburo sulle ruote posteriori

IMPIANTO IDRAULICO

Portata pompa	33 l/min (16,5+16,5 per idroguida e servizi)
Sollevatore	Meccanico con controllo velocità di discesa cat. 1
Capacità di sollevamento	1.050 kg
N° max distributori	2 (standard un semplice effetto, optional doppio effetto)
Tipo	Meccanici

PTO

Pto	a innesto meccanico
Velocità	540/proporzionale all'avanzamento

DIMENSIONI E PESI

Lunghezza max	2,96 m
Larghezza minima	1,069 m
Luce da terra	0,26 m
Passo	1,2 m
Peso (senza zavorre)	1.005 kg

una concessionaria multimarca che vende, tra gli altri marchi, proprio gli specialistici del gruppo Bcs. I colli del Rubicone sono dunque il teatro del nostro test, effettuato con una trinciasarmenti da 2,5 metri. Non eccezionale per assorbimento di potenza (meno di 25 CV), ma comunque sufficiente per valutare le prestazioni del motore. Anche perché, quando ci si trova in pendenza, con un motore da 40 cavalli si fa presto a vedere quanto sia pronta la risposta: basta affrontare qualche salita con marce lunghe. Il Cromo motorizzato Kubota, in questo senso, non ha niente da imparare da nessuno: supera agevolmente pendii di discreto livello

in seconda veloce, se lasciamo troppo rapidamente la frizione sgomma e appena si pigia sull'acceleratore ha uno scatto bruciante. Nulla di inusitato, per chi conosce questi motori. Si capisce pertanto che il lavoro con la trinciasarmenti non ha costituito un problema, né a 2.500 giri né a 1.500, regime a cui lo abbiamo lasciato scendere prima di accelerare bruscamente, senza riuscire a mettere in difficoltà il propulsore.

CAMBIO NON SINCRONIZZATO

Il cambio – quattro marce, due gamme e inversore – non è sincronizzato e questo è ovviamente un handicap, ma è anche vero, come sostiene la concessionaria, che le marce più lunghe entrano anche senza arrestare completamente le ruote; basta lasciare opportunamente scendere i giri del motore. E il selettore di gamme e direzione, che di primo acchito è ostico, in realtà lavora assai bene: basta non cercare gli angoli retti, nel cambio tra gamma e retromarcia, ma buttare in folle e lasciare che la molla di recupero (novità della serie Cromo rispetto alla vecchia gamma) faccia il suo lavoro, per poi innestare retromarcia o gamma desiderata. Così facendo, i passaggi non soltanto diventano più agevoli, ma anche più veloci, al punto che non si sente così tanto l'as-



6 - Freni sdoppiati per migliorare le prestazioni in curva: un accessorio che pochi trattori di questo segmento possono vantare.



7 - Il raggio di svolta è buono, ma non eccezionale. La manovrabilità è comunque garantita.



8 - Cofano con eccellente apertura: libera perfettamente il radiatore.



9 - Un solo distributore di serie, con due come numero massimo per la versione con ruote sterzanti.

senza di un inversore sincronizzato.

La maneggevolezza è buona, anche se forse ci si aspetterebbe qualcosina in più. La causa è probabilmente nella carreggiata molto stretta: ottima per i "micro-filari", ma nemica della sterzata. A ogni modo si riesce a lavorare in vigneto senza intralci, grazie a un raggio di svolta di 2,3 metri (interno ruota).

Ci è piaciuto anche il sollevatore: stando attenti, si regola millimetricamente l'alzata e la velocità di discesa può essere

controllata col variatore di flusso, mai eccessivo anche se tutto aperto. Siccome pure la frizione a pedale è precisa, si riesce ad agganciare l'attrezzo senza difficoltà, anche se si è da soli.

COMFORT DI LAVORO

Vediamo il comfort: in assenza di cabina non si può parlare di climatizzazione o insonorizzazione, tuttavia il rumore dello scarico ci è sembrato contenuto. Possiamo invece dire qualcosa sui comandi: il volante è comodo anche in assenza di re-

golazione (è prevista tra gli optional, assieme alla luce posteriore e alle zavorre per le ruote) e le leve del cambio sono spostate dall'area centrale della pedana per agevolare salita e discesa. L'acceleratore a mano è messo tra di esse, a portata di mano e soprattutto molto morbido. Il sollevatore è abbastanza raggiungibile, mentre la leva del distributore è troppo vicina al sedile e quindi scomoda. A proposito di sedile: il molleggio non è male, ma è soprattutto il telaio snodato

con 15 gradi di oscillazione ad assorbire la maggior parte dei sobbalzi; nel complesso si può anche fare qualche trasferimento a velocità sostenuta senza troppi "sballottamenti". In discesa e su pendenze trasversali, invece, ci si deve tenere perché il seggiolino è scivolo, ma mancano le maniglie per farlo. Suggeriamo quindi di metterne un paio, per garantire una marcia più sicura.

Concludiamo con strumentazione e design: essenziale, ma completa la prima, con i soliti indicatori; molto accattivante la seconda, soprattutto nella griglia di aerazione e nella forma dei fanali anteriori. Chi ha disegnato il muso del Cromo si è impegnato e il risultato è di sicuro effetto.

Capitolo prezzo: poco più di 15mila euro, di listino. Alla portata di tutte le tasche, anche quelle del piccolo agricoltore cui è dedicata questa gamma. ■

LE CHIAVI DI VALUTAZIONE

Prestazioni 🟢

Buone performance, dovute soprattutto ai quattro cilindri Kubota che brilla per ripresa e grinta. Trasmissione non sincronizzata, ma comunque efficiente. Con un po' di attenzione è possibile cambiare marcia senza dover arrestare completamente il trattore. Buone prestazioni alla presa di potenza e buon controllo dell'altezza sul sollevatore

Condizioni di lavoro 🟡

La gamma non dispone, per ora, di cabina; peraltro non indispensabile su un trattore specialistico da 35 cavalli. Comandi generalmente ben disposti, buon acceleratore a mano e cambio non sincronizzato, ma comunque accettabile. Manca un appiglio sicuro per le discese

Costi 🟢

Consumi contenuti ben sotto i 10 litri l'ora e prezzo d'acquisto più che accettabile (poco più di 15mila euro). Il Cromo è senz'altro concorrenziale sul piano economico

MOLTO POSITIVO	↑
BUONO	↗
SUFFICIENTE	→
DA MIGLIORARE	↘



m&ma
MACCHINE E MOTORI AGRICOLI

La versione integrale di questo articolo sarà pubblicata sul n. 1-2/12 di Macchine e Motori Agricoli.