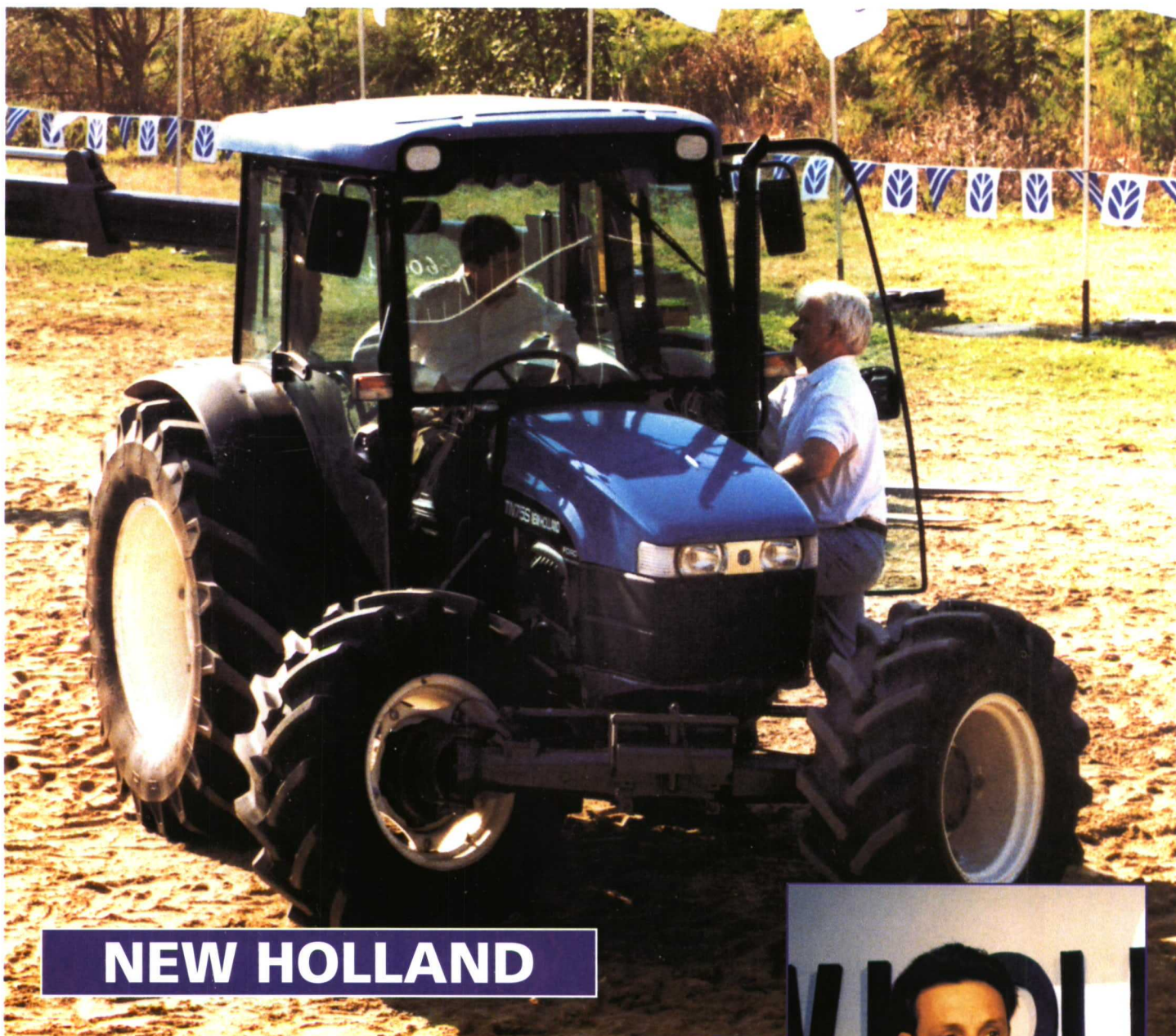


HACIA LA GLOBALIZACIÓN



NEW HOLLAND

New Holland celebró otro gran año en los mercados ibéricos. En una reunión celebrada en Sintra (Portugal), avanzó los magníficos resultados con los que cerró la campaña de 1998 en España y Portugal. Además, aprovechó la ocasión para presentar los nuevos productos con los que pretende mantener su más que notable presencia.



Juan Carlos Muñoz,
director general de
NEW HOLLAND
ESPAÑA.

New Holland ha nacido de la experiencia y de la fuerza mundial de FiatAgri y Ford-New Holland, pero ha llegado a ser algo más y mejor en estos últimos años. Nadie ha crecido tanto como nosotros, nadie ha realizado cambios tan importantes en cada sector". Así lo afirma Juan Carlos Muñoz, director general de New Holland España, que subraya "el servicio" como "el aspecto más importante" de la compañía, ya que, según algunos estudios realizados al respecto, son los propios clientes quienes anteponen este capítulo a la hora de inclinarse por uno u otro producto.

Hablar de servicio es hablar de globalidad, uno de los "puntos estratégicos" para el desarrollo de New Holland. "El mercado global tiene un denominador común: el cliente", añadió Muñoz.

New Holland invierte buena parte de sus recursos en nuevas líneas de producto que le permiten mantener una presencia importante en cada uno de los distintos mercados en los que está presente, con máquinas excelentes que responden a los cambios que se producen según la demanda. "Si no podemos

hacerlo en primera persona, buscamos acuerdos con quien tiene la experiencia y la fuerza que necesitamos", señaló el director general. De este modo, surgen los acuerdos con Manitou, una de las firmas más potentes en el creciente sector de las telescópicas; con

**“ En España
New Holland
ha vendido un
15% más de
tractores ”**

Flexicool, para maquinaria para la siembra directa; así como la última y reciente adquisición del 65% de las acciones de Emsicooper, empresa alemana de maquinaria industrial, líder en la producción de excavadoras hidráulicas y maquinaria para la construcción.

"Hemos podido comprobar cómo estamos presentes en distintos mercados, con series y dotaciones que serían impensables hasta hace poco tiempo; un ejemplo claro es precisamente el que tenemos con la agricultura de precisión, la cual para algunos de los agricultores que ofrecemos es algo impensable que sólo cubre la ciencia ficción y todo esto surge por la exigencia de determinados mercados", afirmó Juan Carlos Muñoz.

Toda política de empresa necesita el refrendo de los resultados. En el caso de New Holland, éstos indican que la compañía se encuentra "en el camino correcto". En Sintra, donde se destacó el papel desempeñado por la red de concesionarios, se indicó que "en todo el mundo, uno de cada cinco tractores vendidos es New Holland. También en Europa uno de cada cinco tractores es New Holland; desde 1991 somos los primeros en los mercados de Italia, Francia, España, Reino Unido, Bélgica, Dinamarca, Grecia y Países Bajos".

Este liderazgo se produce de una manera "equilibrada", ya que NH aparece en todas las clases de poten-





cia. "Esto es importante porque quiere decir que nuestra completa gama abarca y satisface todas las exigencias de nuestros clientes", comentó Muñoz. En cuanto a cosechadoras, los números presentados también son rotundos. "Una de cada cinco es New Holland. Las cosechadoras New Holland, con una cuota global de mercado del 25.5%, son también líderes en ocho países europeos: Italia, Francia, España, Reino Unido, Bélgica, Dinamarca, Países Bajos y Portugal".

Para alcanzar estos resultados, son fundamentales, y así fueron destacados en Sintra, los trece centros de investigación distribuidos por todo el mundo, "que no son otra cosa que los ojos y los oídos que absorben el patrimonio cultural de cada tipo de agricultura".

SITUACIÓN DE NEW HOLLAND EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

NH en la Península Ibérica ha finalizado 1998 con una facturación en España de 40 800 millones de pesetas, (246 millones de euros) y 7 436 millones de escudos, en Portugal (38 millones de euros), lo que representa un incremento respecto al 97 del 26% en España y del 21% en Portugal. En los mercados en que NH está presente ya desde principios del 98 se apreciaban importantes crecimientos tanto en España, como en Portugal. Por citar algunos de ellos cabe destacar el incre-

mento del mercado de tractores, que pasó de cerca de 22 500 unidades en 1997 a 25 300 unidades en 1998, según las últimas estimaciones para el mercado español. Igualmente, el mercado portugués pasó de 7 524 unidades a 8 501, cifra que se puede considerar confirmada. La misma tendencia en lo que se refiere a maquinaria agrícola, por citar alguna de las líneas de producto más importantes, con un mercado de cerca de 800 cosechadoras en España y 40 en Portugal, la línea más importante dentro de este sector. Por lo que se refiere a los mercados de maquinaria industrial ligera en que NH está presente con las marcas NH y Fiat-Hitachi en España y NH en Portugal, de espectaculares podrían calificarse los resultados, con cerca de 400 retrocargadoras y bicargadoras vendidas en España y 250 vendidas en Portugal. En este escenario las cifras en la Península Ibérica han acompañado estos crecimientos y por destacar algunas de las líneas de producto ya comentadas a nivel de mercado anteriormente, si analizamos las cifras en cuanto a tractores se refiere, NH ha registrado un 15% de incremento en España pasando de 5 450 unidades a 6 254 en 1998. Y del 9% en Portugal, pasando de 1 452 unidades a 1 584 en 1998; con estos números y las cifras oficiales, especialmente en el caso de España donde están pendientes de publicar, "nuestras expectativas en cuanto a cuota de mercado nos confirman como líderes en la Península Ibérica. Líderes en cuan-

to a tractores con cerca de un 24% de cuota, por lo que también se puede decir en la Península Ibérica uno de cada cuatro tractores vendidos es NH; mucho más claro es nuestro liderazgo en cosechadoras, donde nues-

“ En todo el mundo, uno de cada cinco tractores que se vende es New Holland ”

tra cuota de mercado está próxima al 40% en 1998 en la Península Ibérica, quedándonos como punto de referencia inequívoco para los clientes. En cuanto a maquinaria industrial ligera, nuestra aparición en estos mercados con nuevos productos hace ahora tres años nos acerca ya importantes cuotas de mercado en la Península Ibérica, situándonos a la altura de los principales líderes", comentó Juan Carlos Muñoz.

EXPECTATIVAS PARA 1999

Mantener el liderazgo. Es el objetivo que se traza New Holland para 1999 en los mercados ibéricos, para los que prevé "un ligero descenso". Nuevos productos y nuevas formas de comercialización más transparentes, como la paulatina introducción del euro, son algunas de las armas que esgrimirá la compañía, "sin olvidarnos de una nueva organización en la Península Ibérica que nos debe permitir estar mucho más cerca de nuestros clientes, con el objetivo de alcanzar su completa satisfacción y lealtad con respecto a nuestros productos".

New Holland hizo la presentación de sus nuevos tractores de gama media en la reunión celebrada en Sintra (Portugal), donde tuvimos ocasión de conocer las series de tractores TND, TNS, TL y TS, con numerosas innovaciones técnicas, que ya no son exclusivas de los modelos más grandes.

NEW HOLLAND



La política de globalización iniciada por New Holland en el año 1997 con el empleo de diseños y componentes comunes en la gama de fruteros ha tenido su continuación en el resto de las series. Este año ha tocado el turno a las gamas medias de tractores, con las series TN, TL y TS, así como a las cargadoras telescópicas de la serie LM. En algunos casos se ha presentado una completa gama de opciones de motor, transmisión, servicios hidráulicos, toma de fuerza y neumáticos.

■ DE 53 A 75 CV

La serie TN tiene realmente dos versiones diferentes: la TN-D estándar se compone de tres modelos, TN55D, TN65D y TN75D, de 53, 61 y 75 CV, respectivamente, que pueden ser de doble o simple tracción, y ofrecen un potente rendimiento con un coste mínimo. Por su parte, los tres tractores de la serie TN-S tienen potencias idénticas pero incorporan elementos superiores que les hacen diferentes de



MEDIAS SE RENUEVAN

los modelos TN-D, fundamentalmente porque incluyen, como equipamiento de serie, el eje delantero *SuperSteer* patentado por New Holland que permite un giro de 76 grados, un sistema presentado el año pasado en la serie TNF, de hecho ha sido nombrado en 1998 el mejor tractor del año por la Asociación de la prensa técnica alemana. Por tanto, estamos hablando de tres modelos que se convierten en nueve posibilidades distintas de elección para el agricultor con la combinación de simple y doble tracción.

Los puntos fuertes de esta nueva serie se basan en los motores Iveco 8000 de tres cilindros emulsionados, de reconocido prestigio, bajo consumo y alta reserva de par. Con un régimen nominal de 2 300 rev/min, estas unidades diesel de inyección directa refrigeradas por agua tienen dimen-



Arturo Castaño, responsable de Formación de Maquinaria Agrícola.

par máximo a tan sólo 1 400 rev/min, alcanzando máximas de 200 Nm y 220 Nm. La versión turboalimentada de 75 CV de los modelos superiores proporciona un par de



Luis Pichot, responsable de Formación.

porando además características muy avanzadas, como son el reciclaje del vapor del aceite del motor mediante el filtro del aire, el uso de silenciadores bajo el capó que proporcionan bajos niveles de ruido y permite una visión frontal clara, a lo que debemos sumar la opción de un sistema de escape inferior que reduce la altura global y evita la posibilidad de daños accidentales al pasar bajo objetos de escasa altura.

Todos los tractores llevan el capó abatible, lo que se traduce en una mayor accesibilidad y permite un mantenimiento más sencillo con el sistema combinado de llenado/comprobación del aceite, por lo que el agricultor puede aficionarse a hacer ese mantenimiento, que termina redundando en una vida más larga de ese tractor.

■ TRANSMISIONES

Los trabajos de mejora de la nueva serie TN se dejan notar en la amplia gama de opciones que se ofrecen de transmisión. La más básica se monta con el sistema *ShuttleCommand*, que ofrece 16 velocidades de

CARACTERÍSTICAS DE LOS NUEVOS TRACTORES NEW HOLLAND				
SERIE TN				
Modelo	Potencia ISO (CV)	Motor	Radio de giro (mm)	Capacidad máx elevación (kg)
TN 55 D	53	Iveco 8035.05 Na	3 628	2 670
TN 65 D	61	Iveco 8035.25 Turbo	3 628	2 670
TN 75 D	75	Iveco 8035.25 Turbo	3 628	2 385
TN 55 S	53	Iveco 8035.05 Na	2 728	2 670
TN 65 S	61	Iveco 8035.25 Turbo	2 728	2 385
TN 75 S	75	Iveco 8035.25 Turbo	2 728	2 385
SERIE TL				
Modelo	Potencia ISO (CV)	Motor	Radio de giro (mm)	Capacidad máx elevación (kg)
TL 70	68	Iveco 8045.06 R	3 600	4 450
TL 80	78	Iveco 8045.05 R	3 600	4 450
TL 90	88	Iveco 8045.25	4 000	5 060
TL 100	97	Iveco 8045.25 K	4 000	5 060
SERIE TS				
Modelo	Potencia ISO (CV)	Motor	Radio de giro (mm)	Capacidad máx elevación (kg)
TS 115	108	PowerStar 6 cil	4 370	6 900

siones comunes de diámetro interior (104 mm) y de carrera (115 mm), con una cilindrada de 2 930 cm³.

Los motores de aspiración natural de tres cilindros utilizados en los modelos de 53 y 61 CV producen el

hasta 295 Nm, igualmente a 1 400 rev/min. La reserva de par es de un 36%. Y como la potencia no está reducida con el medio ambiente, los motores se ajustan a todos los criterios de gases exigidos por la UE, incor-

avance y otras tantas de retroceso, con cuatro grupos de engranajes sincronizados bien repartidos en cada una de las cuatro gamas y una velocidad de transporte de 40 km/h. La primera velocidad mínima estándar de 0.6 km/h es tan reducida que prácticamente evita la necesidad de incorporar las supercortas.

Con la transmisión mecánica *SplitCommand 32x16* se obtiene una velocidad un 20% más lenta a cada uno de los 16 engranajes de avance básicos, mientras que la gama de velocidades de desplazamiento más completa se consigue combinando las transmisiones *Creep* y *Splitter*, proporcionando 44 velocidades de avance y 16 velocidades de marcha atrás, con velocidades de funcionamiento tan bajas como 170 m/h (a la velocidad nominal del motor). Esta versatilidad de transmisiones puede ampliarse aún más utilizando el sistema *Dual-Command* patentado por New Holland.

Los modelos TN-D pueden equiparse con un eje de doble tracción que incluya un accionamiento mecánico o electro-hidráulico, mientras que los modelos TN-S utilizan un sistema de

accionamiento automático de la tracción doble, junto al eje frontal *SuperSteer*.

DOBLE TRACCIÓN AUTOMÁTICA

En los tres modelos TN-D puede acoplarse un eje de doble tracción con accionamiento mecánico o electro-hidráulico, mientras que en los TN-S se emplea un sistema de accionamiento automático de la tracción doble patentado por New Holland. El sistema *Fully Automatic* activa la tracción a las cuatro ruedas cuando es necesario, sin intervención del conductor. Esto proporciona una gran versatilidad, aunque también hay que valorar el ahorro, la productividad, la comodidad de funcionamiento y el ahorro en el desgaste de neumáticos.

A la ventaja de un radio de giro muy reducido (tan sólo 3.43 m), el eje frontal *SuperSteer* añade también una conducción más cómoda. Similar, en principio, al utilizado en los tractores de la serie superior G/70 de 170-240 CV, este tipo de eje delantero proporciona un rendimiento y una

maniobrabilidad inigualables. El eje, el cilindro de dirección y las varillas de acoplamiento de la dirección han sido diseñados para aumentar



el ancho de vía; esta articulación, combinada con el ángulo de giro del cubo, proporciona un sorprendente giro de 76°.

El interior está bien insonorizado, con una disposición ergonómica de los instrumentos y tiene los pedales de freno y embrague suspendidos. La cabina se encuentra presurizada para evitar la penetración de polvo y suciedad, y está disponible con filtros de carbón en el techo y aire acondicionado opcionales para proporcionar un confort excepcional durante todo el año.

TL: DE 68 A 97 CV

Donde realmente se han producido los cambios más destacados ha sido en la serie TL, que incluye cuatro modelos con potencias de 68, 78, 88 y 97 CV, con cuatro cilindros turbo, que viene a reemplazar a la serie L que lleva mucho tiempo en el mercado. Un aspecto que se ha cuidado mucho ha sido el externo, ofreciendo una línea moderna con curvas que facilitan enormemente la visibilidad del conductor por la parte frontal, posterior y lateral para trabajos con instrumentos frontales, que son muy frecuentes en la agricultura.

La serie TL aporta modificaciones en cuanto a motores, donde se ha confiado el trabajo a la experien-





cia probada de los Iveco 8000 refrigerados por agua debido a sus extraordinarias prestaciones demostradas ya en otras series anteriores, mante-

“ **La serie TL incorpora la frenada integral que conecta la doble tracción al pisar el freno** ”

niendo su estructura y número de cilindros, pero adaptando los niveles de emisiones a la normativa más exigente en esta materia. El escape se monta ahora en posición lateral, y se ha modificado el sistema de refrigeración, que mantiene una determinada temperatura para ahorrar tiempo y potencia mientras se trabaja al máximo rendimiento. Otras novedades que incorporan los TL son la transmisión, la doble tracción y la capacidad del depósito de combustible, que ahora llega hasta los 127 litros, lo que supone una gran autonomía.

Comparados con la línea a la que

sustituyen, los TL están disponibles en una amplia gama de opciones, incluido el *Control Electrónico de Esfuerzo* (EDC) y han sido mejorados muchos aspectos, como el sistema de calefacción, aire acondicionado, ventanas de apertura lateral, cristales de una sola pieza en las puertas de las cabinas, cuadro de instrumentos y luces de trabajo adicionales.

Un aspecto que se ha cuidado mucho ha sido el del mantenimiento, pa-



ra lo cual se ha dotado a los nuevos tractores de un capó de una sola pieza que se eleva mediante amortiguadores de gas, de forma que se tenga una mayor accesibilidad. A la hora de cambiar filtros de combustible y aceite la tarea se ha simplificado, y también es más sencillo comprobar los niveles,

reduciéndose así el tiempo de preparación para el trabajo.

El avance tecnológico más novedoso de New Holland para la serie TL es lo que se conoce como 'frenada integral', que a la vez puede convertirse también en un buen argumento de venta. Consiste en un sistema mediante el cual se conecta automáticamente la doble tracción al pisar los pedales de freno, actuando en el tren trasero y en el delantero, muy adecuado para terrenos con mucha pendiente, para remolques muy cargados, y para trabajar con total seguridad en condiciones difíciles.

La transmisión electrohidráulica sincronizada ofrece 12 velocidades de avance de base, pero puede elegirse entre otras muchas opciones, como la adicional de 20 marchas, el inversor sincronizado, el superreductor o la transmisión avanzada *DualCommand* 24x12.

El puente delantero patentado por New Holland permite un ángulo de giro de 55 grados, dispone de doble cilindro y va equipado con barra de di-

rección para evitar el enterramiento o entrada de tierra durante el trabajo

La serie TL ofrece también un abanico de posibilidades para elegir, destacando un nuevo elevador electrónico junto con la posibilidad de optar por el elevador mecánico, así como un monitor de prestaciones para que el agricul-



tor vaya controlando los rendimientos de su tractor y pongan los estabilizadores del propio elevador para facilitar el enganche de los aperos.

El puesto de conducción cada día es más importante, pues existe un alto porcentaje de agricultores que compran un tractor para trabajar ellos mismos y aprecian mucho lo que es la confortabi-

lidad y la ergonomía. En la nueva serie TL la plataforma es totalmente plana, con palancas laterales, volante regulable e información analógica o digital, dependiendo si incorpora el monitor de altas prestaciones. El salpicadero ha sido totalmente reformado, y en general hay una mayor amplitud, gracias a las puertas totalmente acristaladas.

■ UN TS CON 108 CV

En la serie más alta de la gama se incorpora un nuevo producto para el año 99, el TS115, un tractor con 6 cilin-

“Las innovaciones técnicas ya no son exclusiva de los modelos grandes”

dros, 108 CV de potencia y 7 500 cm³ de cilindrada, que viene a completar los ya conocidos TS 90, 100 y 110.

El nuevo TS115, fabricado en la planta que New Holland tiene en Bailsdon, sustituye al 7840 y es el modelo ideal para quienes buscan un tractor de más de 100 CV relativamente ligero y con un motor de seis cilindros de bajo régimen.



Pensado para atender los trabajos más exigentes, va equipado con un motor *PowerStar* de 7.5 L y aspiración natural, que desarrolla una potencia de 100 CV con un régimen de 2 100 rev/min, ostentando un par de 450 Nm con tan sólo 1 200 rev/min y un 23% de reserva de par. Estas prestaciones convierten al TS115 en el tractor ideal, tanto para las duras tareas de tracción como para las exigentes aplicaciones de toma de fuerza.

El mantenimiento es un aspecto muy importante, y se ha hecho todo lo posible para que resulte sencillo: el radiador de refrigeración del motor, el radiador de aceite y el condensador de la climatización ocupan una posición estratégica al ir montados en la parte delantera del compartimento del motor.

La transmisión inicial que lleva el TS115 es el famoso sistema *Synchro-Command*, pero también puede montarse con la conocida *ElectroShift* 16x16, un sistema semiasistido que ofrece cuatro marchas automáticas en cada una de las gamas, con 16 velocidades hacia delante y otras tantas hacia atrás. A petición puede llevar una gama superreducida con la que se consiguen otras ocho velocidades de avance y retroceso y se alcanza una velocidad mínima de sólo 0.44 km/h.

“Las nuevas series de tractores disponen de numerosas opciones”

El robusto eje trasero fabricado por New Holland lleva incorporados engranajes planetarios interiores de doble reducción que aumentan el par de motor, confiriendo una capacidad de tracción máxima a las ruedas traseras. La potencia de frenado, segura

y eficaz, está garantizada con los frenos multidisco en baño de aceite y de mando hidráulico. Al trabajar en sincronización con los frenos del remolque, optimizan la potencia de frenado, incluso al arrastrar las cargas más pesadas.

CIRCUITO HIDRÁULICO DE ALTA CAPACIDAD

Utilizando el cuadro de mandos del sistema *ElectroLink*, montado en la cabina, el operador puede variar la combinación del control del esfuerzo y de posición, cambiar la altura de elevación del apero y reducir la velocidad o ajustar el límite del patinaje de las ruedas.



CARGADORAS TELESCÓPICAS Serie LM

	LM410	LM420	LM430
Motor	Iveco	Iveco	Iveco
Cilindrada (cm³)	3 908	3 908	3 908
Potencia (CV)	75	106	106
Rég. nominal (rev/min)	2 300	2 300	2 300

La cabina es luminosa y espaciosa, con una superficie acristalada de más de 5 m², dos amplias puertas acristaladas con bisagras exteriores y plataforma plana, para moverse con facilidad. En el interior se encuentran una columna de dirección ajustable, un asiento de suspensión neumática, mandos con disposición ergonómica, palancas de mando suaves al tacto y numerosos espacios para guardar objetos de uso diario.

CARGADORAS TELESCÓPICAS

Durante la reunión de Sintra, New Holland presentó la nueva serie de cargadoras telescópicas LM, que incluye tres modelos, LM410, LM420 y LM430, con potencias de 75 a 106 CV, y una capacidad de elevación de 2 800, 3 000 y 3 200 kg y entre una altura de elevación de 6 ó 7 metros, para todo tipo de aplicaciones.

El modelo LM420 monta el sistema de transmisión *Powershift*, los otros dos montan un inversor electrotrohidráulico en el volante.

La nueva serie LM presenta una estética muy cuidada, en la que se ha buscado una visibilidad total para el operador. La dirección y tracción a

las cuatro ruedas proporcionan un excelente nivel de tracción, y la maniobrabilidad es excelente, puesto que la dirección a las cuatro ruedas permite giros muy cerrados, reduciendo los tiempos muertos en la jornada de trabajo.

Tanto en España como en Portugal se comercializará otra serie, la 600, con dos modelos, más orientada hacia el sector industrial. ♠