

ACTIVESTEER

TECNOLOGIA
SPECIALIZZATA

Il SAME Frutteto CVT si distingue in modo inimitabile grazie alla tecnologia ActiveSteer.



A conferma della sua leadership tecnologica nel settore dei trattori specializzati, SAME introduce sui Frutteto l'innovativa tecnologia ActiveSteer, che permette non solo di aumentare in maniera sorprendente le doti di manovrabilità, ma anche di ampliare significativamente la versatilità d'uso del trattore da frutteto/vigneto. Il Frutteto CVT ActiveSteer è infatti il primo trattore specializzato dotato di 4 ruote sterzanti che mantiene carreggiata e passo uguali alle versioni tradizionali.

Oltre a migliorare la manovrabilità, la tecnologia ActiveSteer assicura anche una maggiore sicurezza di conduzione sia rispetto al trattore con articolazione centrale, sia in confronto ai modelli che si caratterizzano per l'assale anteriore molto avanzato: i primi infatti spostano il baricentro della macchina in fase di sterzata, mentre nei secondi il passo risulta inevitabilmente aumentato.

La posizione delle ruote posteriori viene controllata da una centralina elettronica, che è programmata per la selezione e la gestione automatica di differenti modalità di funzionamento:

- con movimenti proporzionali alle ruote anteriori, una soluzione utile per ridurre drasticamente

il raggio di volta, senza peraltro penalizzare la stabilità della macchina;

- a "granchio", ovvero con tutte le 4 ruote sterzate in un'unica direzione, una funzione utile ad esempio quando si lavora a girapoggio (cioè lungo le linee di livello), per ridurre lo spazio di manovra durante le applicazioni con il caricatore o per muoversi in direzione diagonale in prossimità di ostacoli.
- "delayed", tramite la quale la sterzata delle ruote posteriori avviene comunque proporzionalmente rispetto a quelle anteriori ma con un leggero ritardo temporale, utile per la marcia con i rimorchi, che grazie a questa funzionalità non diminuiranno più il raggio di volta rispetto al trattore che li traina.

Oltre a queste modalità di controllo automatizzate, è comunque possibile gestire manualmente l'angolo di sterzo delle ruote posteriori, per compensare lo scivolamento a valle del retrotreno su terreni a pendenza accentuata, ma anche bloccarle in caso di necessità o per il trasporto su strada.