

il Contoterzista

IL FUTURO DELL'AGRICOLTURA



settembre 2017

edagricole

ISSN 11218592 - Anno XXVI - N° 9 - mensile
New Business Media Srl - Via Entrea 21
20157 Milano - Poste Italiane S.p.A.
Sped. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003
conv. L. 48/2004, art. 1c.1. DCB Bologna

STRESS TEST

LA RISPOSTA DELLA CASA

Massey Ferguson è lieta nell'apprendere che la macchina Multy Purpose di media potenza, quale la MF 6600, ha riscontrato un notevole successo presso la prestigiosa azienda dei F.lli Maffi.

La longevità delle prestazioni del motore conferma che Massey Ferguson è vincente nella scommessa dei 4 cilindri per alte prestazioni. L'apprezzabile aumento dei voti relativi alla versatilità, indice che la macchina ha mostrato appieno la sua manovrabilità ben adattandosi ad ogni impiego, e affidabilità, dove i piccoli problemi di gioventù sono stati risolti, anche grazie ad un servizio assistenza impeccabile, e mai più ricomparsi.

A conclusione per dire che la nuova Serie MF 6700S è la degna evoluzione della precedente con motori ancor più performanti, fino a 200 Cv, ora con EPM anche nella versione Dyna VT.

Claudio Bogoni

Product Specialist & Field Demonstrator Massey Ferguson Italia



no nel cambio di gamma. Per dovere di cronaca aggiungiamo che il 6613 dei Maffi è un Dyna-6 e monta pertanto un powershift a sei marce sotto carico su quattro gamme meccaniche, con ponte anteriore sospeso e un raggio di sterzo minimo di 4,9 metri. Dal momento che la macchina è spesso impiegata su strada, infine, val la pena dare un'occhiata anche agli pneumatici: «Sono scesi abbastanza, anche perché quando il trattore porta in giro l'escavatore, fa un bello sforzo. Comunque di tassello ce n'è ancora».

Idraulica ok

Non si sono avuti problemi sul fronte idraulico, dove il 6613 sfrutta una pompa load sensing da 110 l/min, che alimenta un sollevatore da 7 t e quattro distributori posteriori, più uno o due anteriori. Anche la cabina, ci dicono i Maffi, non ha avuto cambiamenti ed è sempre ben insonorizzata e con poche vibrazioni. La degna postazione di lavoro per un trattore che, finora, sta dando grandi soddisfazioni ai proprietari.

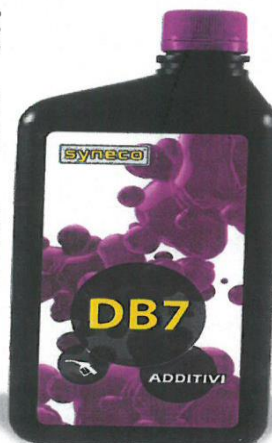
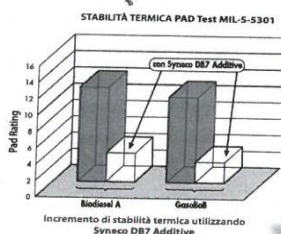
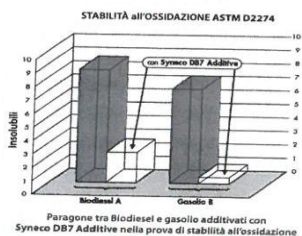
syneco

DB7

TEST SUPERATI

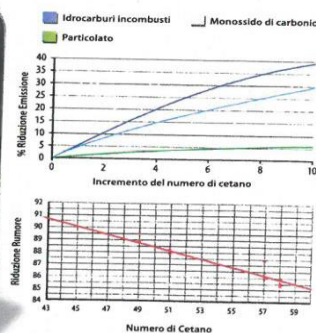
✓ Campioni di bio-diesel A e gasolio B trattati con Syneco DB7 sono stati sottoposti al test accelerato di ossidazione ASTM D 2274 (che evidenzia gli insolubili) mostrando nel diagramma un ottimo comportamento del prodotto.

✓ La stabilità termica del gasolio è un indice della resistenza alla formazione di depositi a 150 °C in presenza di aria. Il PAD test previsto dalla specifica Americana MIL-S-53021 fornisce la misura da 0 a 20 (peggiore) della resistenza termica rilevata con l'impiego del Syneco DB7.



ALTRI TEST

- ✓ DURATOR Q Detergency Test
- ✓ PEUGEOT XUD-9 Nozzle Cocking Test
- ✓ TEST OSSIDAZIONE ASTM D2274
- ✓ PAD TEST MIL - 53021



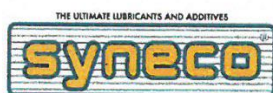
Via Abruzzi, 10/12 | S. Giuliano Milanese, 20098 Milano | Italy
Tel. 02 9880840 | www.syneco.it | info@syneco.it | Ricerchiamo agenti e concessionari: contattaci!



Additivi una marcia in più

Un gasolio di qualità porta con sé diversi vantaggi. Scopriamo quali

In collaborazione con



Una volta c'era lo zolfo. Lo si aggiungeva al gasolio e il problema della fluidità era risolto. Inoltre, lo zolfo era efficace anche dal punto di vista dell'ossidazione, per cui il problema dei serbatoi sporchi che finiscono per ossidare il gasolio era meno sentito. Ed è noto che un gasolio ossidato vada a sporcare iniettori, valvole Egr, filtri antiparticolato... Poi dal 2008 le cose sono cambiate. In quell'anno un decreto del Mipaaf, infatti, a seguito di specifiche direttive europee (Uni En590), ha limitato a 10 ppm il contenuto di zolfo nel gasolio e dettato le regole per l'immissione in consumo nel territorio nazionale di una quota minima di biocarburanti. Nel caso del gasolio (compreso quello agricolo), dal 2016 la percentuale di biodiesel da introdurre è pari al 5,5% e con ogni probabilità dal 2022 salirà al 10%. Se, però, è vero che il biovegetale crea "untuosità", è altrettanto vero che innesca l'ossidazione in tempi molto rapidi.

Numero di Cetano

«All'interno dei serbatoi – ci spiega **Giuliano Oldani**, contoterzista di Lodi – il biodiesel ha un effetto negativo, nel senso che ha una struttura chimica che porta alla formazione di alghe. Inevitabile, quindi, secondo me, ricorrere ad additivi e biocidi in dosi diverse a seconda che si faccia abbattimento o mantenimento. La prima motivazione che dovrebbe spingere a ricorrere agli additivi sta nel fatto che il gasolio che acquistiamo dovrebbe avere un numero di Cetano non inferiore a 51, ma in realtà ne ha meno. In particolare, da un paio di analisi che ho fatto fare al gasolio che acquisto, il DB7 della Syneco lo aumenta di 2-3 punti. Utilizzo gli additivi su trattori, mietitrebbie e trince, e li uso già 35 anni fa: allora non si facevano le analisi, eppure il motore con gasolio additivato a parità di "spinta" lavorava di più – un 8-10% di resa in più, indicativamente – o comunque faceva lo stesso lavoro con minor consumo. Inoltre, dobbiamo



Giuliano Oldani.

considerare che i motori di oggi, CommonRail a iniezione elettronica, vanno oltre i 1.000 bar di pressione, per cui con i fori degli iniettori molto piccoli serve un gasolio "tranquillo" e di qualità per non otturarli. Per non parlare della soddisfazione, quando chiamiamo i pompisti per il controllo, di ricevere i complimenti per pompe e iniettori puliti ed efficienti». Con Oldani parliamo di numeri rilevanti, dato che per la sua attività un fusto di additivo da 200 litri dura



Andrea Pettirossi.

un mese. «Alla fine in un anno uso dai 12 ai 14 q di additivo e da qualche anno ho deciso di non metterlo nelle singole macchine, bensì nel serbatoio generale da 8-10mila litri, per un totale di 400mila litri di gasolio additivati all'origine. È importante versare prima l'additivo e poi il gasolio nel serbatoio, per innescare meglio la reazione chimica». Nessun dubbio, infine, sul conto economico. «L'additivo è un investimento, non un costo. Anche perché, a conti fatti, costa circa 13



Paolo Tognolo.

millesimi al litro (riferiti a fusti da 200 litri), cioè 3 litri di additivo mi trattano 1.000 litri di gasolio, per cui se il gasolio costa 600 millesimi al litro, alla fine lo pago 613 millesimi e i benefici, come detto, sono svariati. Tanti colleghi sono diffidenti, ma dovrebbero ricredersi».

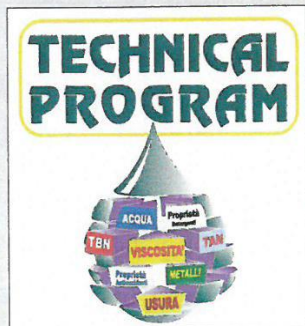
Durata dei filtri

Dalla Lombardia ci spostiamo in Umbria, rimanendo sempre in ambito agromeccanico. **Andrea Pettirossi** è un contoterzista di Assisi (Pg) che da

Servizio completo

A coloro che decidono di utilizzare gli additivi, Syneco offre un servizio di controllo e assistenza completo. «Il nostro additivo - ci tiene a precisare subito **Vincenzo Camerino**, concessionario Syneco (Technical Program) di Ruvo di Puglia (Ba) - ha diverse funzioni: tiene sotto controllo il processo di ossidazione; ha il potere di bruciare completamente dentro la camera di combustione (biovegetale e gasolio hanno infatti punti di combustione diversi che devono essere ottimizzati); in presenza di una combustione non perfetta, si ha il fenomeno del soot (fuliggine) che inquina il lubrificante, cioè più soot si forma nella combustione, più penetrano residui carboniosi nel sistema di lubrificazione nella parte alta del pistone, per cui ridurre la formazione di soot consente di far durare di più la carica di lubrificante di quel trattore».

Ma l'aspetto più importante da evidenziare è il servizio di assistenza gratuita della concessionaria, che praticamente accompagna per mano l'utilizzatore. «Da noi gli agricoltori vanno dai rivenditori che assegnano il gasolio agricolo, ma quest'ultimo subisce diversi passaggi prima di arrivare all'agricoltore; per questo consigliamo di fare la verifica della qualità e di aggiungere se necessario gli additivi. Il tutto in funzione anche del lavoro da svolgere. Ad esempio, se l'agricoltore lavora un terreno con una certa capacità di silicio, il filtro dell'aria si sporca più rapidamente, perciò se la procedura standard prevede di cambiarlo dopo un certo numero di ore, dopo i nostri controlli suggeriamo di pulirlo più frequentemente. Ci sono importanti aziende motoristiche che sul libretto di uso e manutenzione inseriscono una nota per segnalare che in caso di concentrazione del biovegetale superiore al 5% nel gasolio, occorre dimezzare l'intervallo di sostituzione del lubrificante, quindi anche i costruttori hanno ben presente la questione, ma non la enfatizzano più di tanto. Gli standard di durata (es. 500 ore) vanno comunque monitorati, soprattutto nelle macchine nuove, per farle durare più a lungo possibile, ma molti agricoltori non lo sanno e i dealer di macchine agricole non hanno interesse a informarli. Noi della Syneco, invece, forniamo un monitoraggio gratuito del gasolio e del lubrificante, in modo da instaurare un dialogo con agricoltore e portarlo a un controllo periodico. In base ai prezzi che adottiamo, il costo va da 0,03 a 0,05 centesimi su litro di gasolio (usiamo il nostro prodotto al 3%), ma viene completamente ripagato per i benefici citati».



Camerino, infine, consiglia quando usare i due additivi di punta della Syneco, ovvero DB7 e Plus Diesel. «L'additivo DB7 migliora la combustione perché aumenta il numero di Cetano e di conseguenza riduce il consumo di gasolio. Nostri test dicono che su un motore "statico" il risparmio di gasolio arriva al 7-8%, mentre su un trattore in azione il risparmio può cambiare a seconda del tipo di lavoro che si sta svolgendo, ma anche se fosse "solo" del 3-4%, gli farebbe ripagare tutto il costo dell'additivo.

Il Plus Diesel, invece, come *Cetane booster* è più efficace rispetto al DB7, quindi lo consigliamo nei casi di un gasolio con basso Cetano; se invece il gasolio contiene un 7-8% di biovegetale, allora suggeriamo il DB7, che neutralizza il processo di ossidazione. Tutto dipende dalla qualità del gasolio che viene fornito in zona». **F.B.**

5-6 anni usa gli additivi Syneco. «Sono sempre stato attirato dalle cose nuove – ci spiega – mi piace sperimentare, e avevo sentito da alcuni camionisti che con questi additivi risparmiavano gasolio (0,3-0,4 km in più con un litro di gasolio). Certo, hanno un costo, ma il rendimento è sicuro, perché il motore brucia meglio e l'olio si sporca meno. Io ho un trattore con cui faccio lavori leggeri: se metto l'additivo, dopo 700 ore l'olio risulta leggermente ombrato, mentre senza additivo è già completamente nero. E di conseguenza anche il filtro si cambia più tardi. Due anni fa ho comprato un Fendt 936 e un mio collega un Massey Ferguson: entrambi facciamo più o meno gli stessi lavori, ma dopo lo stesso numero di ore, il trattore del mio collega ha avuto problemi di iniezione al common rail e di filtri sporchi, mentre il mio non ha fatto una piega». Pettirossi usa gli additivi su trattori e mietitrebbie e consuma dai 35mila ai 40mila litri di gasolio all'anno. Compra i fusti di additivo da 200 kg e ne utilizza 2-3 litri ogni 1.000 l di gasolio. «Ogni

tanto faccio analizzare gasolio e olio del cambio, dei riduttori e del motore. In questo, Syneco è molto di supporto. Difficile quantificare i vantaggi, ma anche se Syneco è più cara dei concorrenti, la qualità dei suoi prodotti non si discute, per cui alla fine il costo viene ripagato tutto. Per fare un esempio, io cambio i filtri del gasolio ogni 2.000 ore e non ho mai avuto problemi di intasamento». Anche Pettirossi conferma la difficoltà di questi prodotti a entrare nell'uso comune. «Nella mia zona un 50% dei contoterzisti/agricoltori non ci crede, mentre il 30% capisce l'utilità, ma li considera troppo costosi. Forse dovrebbero fare meglio i conti».

Rendimento del motore

Chiudiamo con un agricoltore, **Paolo Tognolo**, titolare di un'azienda agricola a Legnago (Vr). «Li uso da 10 anni, forse di più, e il tutto è nato semplicemente da quando è diventato obbligatorio aggiungere il biodiesel al gasolio agricolo. Da quel momento, infatti, sono sorte mille difficoltà nei motori delle macchine, che nel

frattempo si sono evoluti dal punto di vista tecnologico; basti pensare alle pompe a iniezione elettronica, per non parlare dei filtri, che sono i primi a dare segni di intasamento. Bisogna poi considerare che alcune macchine spesso stanno ferme per diversi mesi e i filtri vanno sostituiti a causa della patina gelatinosa che inevitabilmente si forma. Così, prima il pompista, poi la concessionaria hanno cominciato a suggerirci di utilizzare gli additivi. Inizialmente erano costosi perché venduti in flaconcini da 150 cc, ma adesso sono più convenienti grazie alle taniche da 50-200 litri, per cui man mano che compro il gasolio aggiungo l'additivo nelle cisterne (250-300 cc/100 l di gasolio). Insomma, da quando ho cominciato a usare gli additivi, ho verificato un rendimento del motore superiore del 10% e la durata dei filtri è aumentata». Tognolo in piena campagna irrigazione usa circa 4.000 l/settimana di gasolio e in un anno ricorre a circa 250-280 litri di additivo, per i suoi trattori e per un generatore dedicato a un impianto per l'essiccazione del tabacco, dove ha riscontrato un aumento delle rese anche superiore al 10%. «Se la pompa d'iniezione e gli iniettori sono puliti, sicuramente la macchina ne trae benefici e funziona meglio, come durata e come rendimento. Io acquisto il gasolio da due ditte e lo faccio analizzare un paio di volte all'anno, anche perché capita di trovare la % di biodiesel oltre i limiti richiesti dalla legge. In passato molti agricoltori portavano dal concessionario di zona i loro trattori che funzionavano male per colpa degli iniettori sporchi e i flaconcini da 150 cc andavano letteralmente a ruba. Il fatto che ancora non siano molto diffusi – conclude Tognolo – credo sia una questione di "pigrizia" degli agricoltori, che non si decidono a cambiare lo stato delle cose, nonostante abbiano verificato la validità di questi additivi. Ma non si rendono conto che così facendo, portano a un'inefficienza delle macchine».

I prodotti in pillole

In questa sede ci concentriamo su due prodotti in particolare tra i tanti offerti da Syneco.

Plus Diesel si caratterizza per queste funzioni:

- protezione dall'ossidazione anche in presenza di elevate concentrazioni di biodiesel
- riduzione della formazione di depositi su pompe, iniettori, valvole e camere di combustione
- prevenzione della formazione di schiuma durante il rifornimento
- aumento del numero di cetano
- ottimizzazione della combustione
- miglior comportamento a freddo del gasolio
- impedisce il bloccaggio dei filtri a causa della paraffina che si forma a bassa temperatura.

In base a queste caratteristiche trova applicazione in motori Common Rail, iniettore pompa e iniezione indiretta e viene consigliato in dosi da 250 cc per 60 litri di gasolio.

DB7, invece, si segnala per i seguenti aspetti:

- incrementa il numero di Cetano del gasolio
- agisce sul sistema di alimentazione dei moderni motori Diesel
- migliora la combustione e la qualità dei gas di scarico
- elimina i depositi carboniosi e riduce la fumosità allo scarico
- migliora la velocità di accensione della miscela
- favorisce la separazione dell'acqua dal gasolio.

In base a queste caratteristiche trova applicazione in tutti i motori Diesel, in particolare per quelli con sistemi di ricircolo e post trattamento dei gas di scarico, e viene consigliato in percentuali del 3 per mille per le operazioni di mantenimento e dell'8-9 per mille per una pulizia profonda e un aumento delle prestazioni.

