

Tutto nuovo, dalla punta delle orecchie agli artigli, il modello 185 del brand di Cnh, che arriva a 226 cavalli di potenza massima

Il nuovo Puma 185 al lavoro con coltivatore Kverneland da 3 metri



# Il Puma più grande di sempre

**D**opo la presentazione degli aggiornamenti sulla mietitrebbia Axial Flow serie 160 (vedi Il Contoterzista n. 7/2026), Case IH richiama l'attenzione di agromeccanici e agricoltori anche con la nuova serie di trattori Puma a passo standard, portata fin oltre 220 cv di potenza, presentata alla stampa in Ungheria lo scorso mese di luglio. In questo caso, precisa Case IH, non si tratta di un aggiornamento, ma di una macchina completamente nuova, visto il numero di componenti rifatti da capo o sostituiti. La trasmissione, per esempio, e poi il ponte anteriore e in parte l'idraulica. Nuovo il sistema di frenatura, parzialmente rinnovati i freni e totalmente nuova la cabina: nella struttura e nell'elettronica, con un terminale più potente e un display di ultima generazione, che può essere suddiviso in due per visualizza-

re sulla stessa schermata due funzioni diverse, come il riepilogo dei dati di lavoro. I quali - perlomeno quelli principali - sono comunque sempre visibili tramite il display fissato al montante destro, soluzione adottata ormai da un elevato numero di costruttori. Lo sdoppiamento è comunque soltanto una delle funzioni elettroniche di questa macchina altamente evoluta: fino al punto che, sfruttando tutte le sue potenzialità, molte delle quali optional, la si può rendere un trattore quasi autonomo. Grazie ai sistemi di ripetizione delle manovre di fine campo, svolta automatica, aggancio automatico della linea di lavorazione, infatti, basta premere un pulsante a inizio appezzamento per arrivare dalla parte opposta del campo, dopo averlo lavorato tutto, senza più intervenire sui comandi.

## COSA NON È CAMBIATO

Essenzialmente sono due le cose rimaste invariate o quasi, sui nuovi puma Swb (sigla in inglese che sta per passo standard). La prima è il motore, che resta il 6 cilindri da 6,7 litri di volume, prodotto da Fpt/Nef. Per parlare di potenze, dobbiamo prima dare un'occhiata alla gamma, che è composta da tre modelli: sono i Puma 155, 165 e 185. Va da sé che i numeri esprimono i cavalli e, conoscendo le abitudini di Case IH, sappiamo anche che indicano la potenza nominale. Le potenze massime sono, infatti, per i tre modelli, 170, 180 e 200 cavalli. Se si aggiunge l'extra-potenza, si sale a 192, 211 e 226 cv. Al di là dell'incremento dei cavalli, c'è qualcosa di nuovo anche sul motore, comunque: sono le masse radianti, aumentate e ottimizzate per migliorare il raffreddamento dei fluidi.



**Ponte e sospensioni anteriori dei Puma sono stati completamente rifatti**



**Nuovi interni e nuovi colori per la cabina di Puma**

Secondo elemento pescato dalla serie precedente è l'impianto idraulico, che tuttavia presto si aggiornerà.

## TRASMISSIONE

Nella trasmissione, praticamente non c'è più nulla di uguale alla precedente versione. Già, ma quale trasmissione? Per i Puma 155 e 165, infatti, si può scegliere un cambio a sei o otto rapporti powershift oppure la Cvx Drive, ossia il cambio a variazione continua. Sul modello di punta, Puma 185, le opzioni si riducono a due: Active Drive 8x3 oppure Cvx Drive. Il primo è il cambio a doppia frizione già montato su alcune macchine del gruppo. Otto rapporti sotto carico, tre gamme per un totale di 24 velocità, che si innestano automaticamente ora dall'albero destro ora dal sinistro, dando la sensazione di usare una macchina Cvt.

Del tutto nuovo, e al suo esordio proprio con la gamma Puma, invece, questo Cvx Drive. Cnh ha ovviamente, e da decenni, un cambio a variazione continua, ma finora era stato usato un modulo a quattro stadi e due frizioni. Originariamente di Steyr, ma già rifatto alcuni anni or sono. Ora si passa a un Cvx con tre stadi e singola frizione, in grado di raggiungere i 50 orari in modalità Eco e che può contare su tre punti di velocità con trasmissione del moto completamente meccanica. Si utilizza con le classiche modalità



**Montante con display in sostituzione del cruscotto sui nuovi Puma**

Auto, con Cruise control, in Manuale o con la funzione Pdp, che mantiene costanti i giri del motore.

## PONTE ANTERIORE

Passiamo all'altra grande novità dei Puma Swb, ossia il ponte anteriore. Progettato internamente, ci tengono a far sapere in Cnh, con doppia categoria per il carico massimo ammissibile (3,6 o 4,1), sterzata migliorata (5,3 metri il raggio minimo) ma soprattutto una nuova sospensione anteriore, composta da un doppio cilindro idraulico inclinato che, ci spiegano, oltre ad assorbire urti e vibrazioni può correggere l'imbardata in curva du-

rante i trasporti, fornendo una risposta simile a quella di un'autovettura.

## POSTAZIONE DI GUIDA

Rifatte anche le sospensioni della cabina, come del resto la cabina nel suo complesso. Ma restiamo sugli ammortizzatori: meccanici (standard), oppure pneumatici o idraulici (a richiesta). I primi sono i più tradizionali e forse anche i migliori come risposta alle sollecitazioni, mentre quelli idraulici offrono maggiori possibilità di personalizzazione dell'azione ammortizzante. Veniamo però all'abitacolo vero e proprio: rinnovato nelle dimensioni, nei comandi (in tutto simili a quelli delle serie maggiori, almeno per il Puma) e soprattutto nell'elettronica. Con un display più potente, che raggruppa le funzioni di guida automatica, gestione della macchina, telecamere (più d'una quelle installabili), Isobus con funzione Tim a richiesta e molto altro. Varie, come sempre, le opzioni per i sedili, dal classico ammortizzato al ventilato e riscaldato. Climatizzatore elettronico a richiesta, distributori elettroidraulici con joystick dedicato, tetto vetrato per lavorare con il caricatore frontale sono altre chicche per un trattore che, nella sua versione più potente, dimostra grande versatilità d'impiego, mentre nei due settaggi inferiori si presenta come un perfetto utility di alta potenza. ■