

We współpracy z:


 dlz
 agrar
 magazin


Czterocylindrowiec do codziennego użytku

/Valtra N 111e/ Moc maksymalna 133 KM i bogate wyposażenie to nie wszystko, co oferuje Valtra N 111e Advance EcoPower. Ta zwrotna maszyna nadaje się do najróżniejszych prac na podwórzu, zwłaszcza w gospodarstwach z użytkami zielonymi.

Oferowane przez Valtrę modele EcoPower są maszynami odpowiednimi na czas wzrastających cen paliw. „EcoPower” oznacza w tym przypadku tyle, co „pełna moc i większy moment obrotowy przy zredukowanej prędkości obrotowej i mniejszym zużyciu paliwa”. Wyposażony w system Common Rail silnik Sisu, o pojemności skokowej 4,4 l, osiąga moc 91 kW/124 KM przy 1800 obr./min w trybie Eco i o 2 KM mniej przy 1200 obr./min w trybie Power.

Sila dwóch charakterystyk

Ciągnik ma dwie charakterystyki pracy silnika. Podczas transportu lub przy pracach z WOM-em nastawia się tryb Power. Do orki i kultywatorowania stosuje się tryb Eco z większym momentem obrotowym i mniejszą prędkością obrotową. W transportowym trybie Boost 4-cylindrowy silnik generuje na wale

korbowym maksymalnie 98 kW/133 KM przy 2200 obr./min. Maksymalny moment obrotowy, wynoszący 570 Nm, przypada w trybie Eco już przy 1200 obr./min. W trybie Power przy 1500 obr./min moment obrotowy wynosi „tylko” 500 Nm ze względu na większą prędkość obrotową. W sumie silnik jest bardzo dynamiczny, zwłaszcza w zakresie mniejszych obrotów.

Zbiornik paliwa ma pojemność 220 l. To w zupełności wystarcza, ponieważ ciągnik Valtry nie zużywa dużo ON – podczas naszego testu 9–14 l/h. Model 111e wykorzystywaliśmy głównie przy koszeniu, zakiszaniu zielonki i zwożeniu słomy. Ciągnik dobrze sobie radził także z kultywátorem.

Dostęp do jednostki napędowej Sisu podczas konserwacji jest bardzo łatwy. Szkoda tylko, że do otwarcia pokrywki bocznej potrzebny jest dodat-

kowy klucz, a mocowanie osłony było – w naszej opinii – zbyt stabilne.

36-biegowa przekładnia

W ciągniku stosowana jest sprawdzona przekładnia z 3 grupami biegów, 4 biegami głównymi i 3 biegami przełączalnymi pod obciążeniem. Grupy H i M mogą być częściowo przełączane automatycznie, jednak grupę biegów pełzających (wyposażenie seryjne) załącza się ręcznie. W sumie dostępnych jest więc 36 biegów do przodu i do tyłu.

System automatycznej zmiany biegów działa prawidłowo. Do wyboru są 3 tryby pracy. W pierwszym trybie momenty przełączania w górę i w dół są zadawane przez elektroniczny system ciągnika i nie można ich zmieniać. Zależą one od prędkości obrotowej i stopnia obciążenia silnika. W trybie drugim istnieje możliwość programowania momentów przełączania za pośrednictwem terminalu.

Tryb trzeci umożliwia automatyczne ruszanie z miejsca (po zatrzymaniu ciągnika hamulcem, a następnie jego zwolnieniu maszyna rusza bez konieczności naciskania sprzęgła). Tryb ten bardzo się przydawał m.in. przy pracy z prasą zwijającą. Przed obwiązywaniem zwijek siatką wystarczy lekko nacisnąć hamulec i ciągnik zatrzymuje się. Można wtedy włączyć obwiązywanie, a po wyrzuceniu zwijki ruszyć, nie używając sprzęgła.

Sprzęgło nogę lub przyciskiem

Biegi przełącza się, korzystając ze sprzęgła nożnego lub z guzika sprzęgłowego na dźwigni zmiany biegów. Do korzystania z guzika traktorzysta bardzo szybko się przyzwyczaja i trudno mu się później bez tej funkcji obejść. Zmiana biegów przełączalnych pod obciążeniem odbywa się bardzo sprawnie i „miętko”.

Z przekładnią nawrotną Power-Shuttle zintegrowany jest hamulec postojowy. Zmiana kierunku jazdy odbywa się płynnie i, oczywiście, bez użycia sprzęgła. Dźwignia kierunkowskazu znajduje się po prawej stronie kierownicy (początkowo myli się z nią rewers). Praktycznym rozwiązaniem jest redukcja obrotów biegu jałowego po załączeniu hamulca postojowego. Dzięki temu oszczędza się paliwo.

Sprzęgło nożne (mokre sprzęgło cierne wielopłytkowe) reaguje bardzo szybko i ma krótki skok. Operator musi mieć dużą wprawę, aby precyzyjnie obsługiwać sprzęgło np. przy układaniu bel w stosy. W modelach Eco nie ma, niestety, sprzęgła hydraulicznego, które ułatwia precyzyjne ruszanie.

Słabym punktem ciągnika jest zbyt czuły pedał gazu. Silnik reaguje nawet na nieznaczny nacisk na pedał.



Podnośnik czołowy o udźwigu 35 kN obsługiwany jest za pomocą dźwistki umieszczonego na prawym podłokietniku.



Dopłata za oś przednią z zawieszeniem hydropneumatycznym i poziomowaniem wynosi ok. 4000 euro.

Przy bardzo dobrze resorowanej osi przedniej, amortyzowanej kabine i pneumatycznym fotelu zdarza się, że na kiepskich drogach polnych lewa stopa zaczyna skakać na pedale gazu, a tym samym, niestety, także cały ciągnik. Jeżeli traktorzysta siedzi prawidłowo i przy dodawaniu gazu trzyma piętę na podłodze, możliwa jest stabilniejsza jazda ciągnika.



Na błotniku umieszczone są elementy zdalnej obsługi tylnego podnośnika i WOM-u.



Przyłącza hydrauliczne są logicznie zgrupowane, ale trudno się je sprzęga z jednej strony.

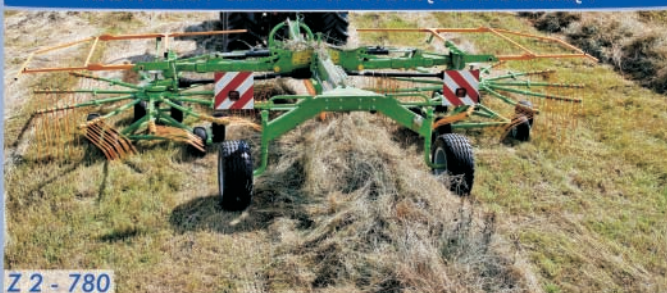
Dwa tempomaty

Używając tempomatu unika się uciążliwego dodawania gazu. Do wyboru są dwa tempomaty: jeden do prędkości jazdy, drugi do prędkości obrotowej silnika. Oba załącza się i programuje na podłokietniku. Przełączanie odbywa się na prawym słupku B (przydałaby się także możliwość przełączania na podłokietniku).



Reklama

NAJWYŻSZY CZAS NA WYDAJNĄ ZGRABIARKĘ !



Z 2 - 780

PRACUJĄC Z 2 - 780 OSZCZĘDZASZ CZAS I PIENIĄDZE

WIĘCEJ, SZYBCIEJ, TANIEJ

- rewelacyjna cena w tej klasie już od 44 000 zł netto
- wzdłużny i poprzeczny mechanizm kopiowania terenu - dzięki czemu uzyskujemy lepszą czystość zgrabiania
- 3-tandemowe podwozie na każdą gwiazdę
- wysokość transportowa bez pałców - 3,40 m
- tylne koła skrętne pozwalają na prawidłowy tor jazdy zgrabiarki za ciągnikiem podczas zakrętów
- duża szerokość robocza od 7,20 do 7,80 m
- regulowana szerokość zgrabianego wałka od 1,20 do 2,00 m
- wysoka wydajność robocza ok. 8 ha/h
- w opcji - hydrauliczna regulacja szerokości zgrabiania
- hydrauliczne podnoszenie do transportu
- wymagane tylko 1 złącze hydrauliczne

SaMASZ®

Ponad 16 000 kosiarek sprzedanych w Niemczech !

new
Generation

2 LATA
gwarancji
na silnik i skrzynię

ŚWIATOWA JAKOŚĆ - POLSKA CENA



6 - kołowy układ jezdny



pozycja transportowa



Mechanizm ustawiania szerokości zgrabiania



Kosiarki bębnowe tylne i czołowe



Kombinacja trzech kosiarek dyskowych



Przetraszacze karuzelowe

Przedstawiciele handlowi:

Arek Pawelski: 502 265 934 - dolnośląskie, lubuskie, łódzkie, małopolskie, opolskie, podkarpackie, śląskie, świętokrzyskie, wielkopolskie, zachodnio-pomorskie
Darek Prokopiuk: 504 216 585 - lubelskie, mazowieckie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie

15-161 Białystok, ul. Trawiasta 30, tel.: 85 664 70 31, fax: 85 664 70 41, e-mail: samasz@samasz.pl, www.samasz.pl

Jeżeli traktorzysta chce ręcznie sterować gazem, musi chwycić gałkę obrotową na prawej konsoli. System ten spełnia swoją funkcję, ale praktyczniejsze jest rozwiązanie, które firma Valtra zastosowała w nowych modelach Versu (ręczne sterowanie gazem przeniesione na prawy podłokietnik).

Wersja „40 km/h”

Testowaliśmy ciągnik w wersji osiągającej prędkość 40 km/h (opcjonalnie dostępna wersja 50 km/h). Resorowana oś przednia i amortyzowana kabina zapewniają wysoki komfort jazdy.

W przeciwieństwie do innych ciągników Valtra, model 111e wyposażony jest nie w pneumatyczne, lecz w hydropneumatyczne zawieszenie osi przedniej (produkowanej przez AGCO). Oprócz resorowanej osi przedniej stosowane są amortyzatory drgań podnośnika i mechaniczna amortyzacja kabiny. Hydrauliczne hamulce wielopłytkowe zapewniają niezbędny efekt zwalniania, reagując bardzo szybko i w sposób bezpośredni. Bardzo nam się to podobało.

Trzy prędkości WOM-u

Standardowo stosowane są prędkości WOM-u 540E i 1000 obr./min. Jeżeli chce się uzyskać prędkość 540 obr./min, należy przełączyć ciągnik na tryb Eco ze zredukowaną prędkością obrotową. WOM 1000/750 dostępny jest tylko w trybie Power. Brakowało nam przełącznika WOM-u na podłokietniku. Można jednak wspomóc się systemem zarządzania pracą na uwrociach. Po-



Podłokietnik z monitorem i dżojstikiem stanowi centralę sterowniczą ciągnika Valtra.



Mechaniczna amortyzacja kabiny współgra z resorowaniem osi przedniej i całą konstrukcją pojazdu.



Z tyłu znajdują się cztery przyłącza hydrauliczne podwójnego działania. Udźwig wynosi 6000 daN (opcjonalnie – 8100 daN).

Valtra N 111e Advance w opinii użytkownika

Jan Kempniński prowadzi 45-hektarowe gospodarstwo we wsi Leonia, woj. wielkopolskie; kierunek produkcji – bydło mleczne i chów opasów.

„Gdy pod koniec ubiegłego roku kupowałem Valtrę N111e Advance wyposażoną w fabryczny ładowacz czołowy wielu kolegów dziwiło się, po co mi kolejny ciągnik z ładowaczem, skoro miałem już w gospodarstwie 3-letnią Valtrę A95. W moim przypadku specyfika produkcji powoduje, że takie rozwiązanie sprawdza się najlepiej, a maszyny są intensywnie wykorzystywane – Valtra A95 ma już nakręcone ponad 4 tys. mth, a N111 po 7 miesiącach – prawie 400 mth.

Valtra N111 Advance w okresie zimowym pracowała przede wszystkim z wozem paszowym, mieszając dziennie 2,5 t TMR. Na jeden cykl mieszania wraz dojazdami do przyz z kisonką, które są oddalone od zabudowań, zużywała 3 l oleju napędowego. Jak na ciągnik z Finlandii przystało, nie było problemów z odpaleniem nawet przy 25-stopniowych mrozach. Gdy przyszła wiosna „enka” pracowała z zestawem kosiarek czoło/bok. Przednia „miękka” oś i amortyzowana kabina sprawiają, że praca przebiega w komfortowych warunkach i bardzo sprawnie, oszczędzając cenny czas.”



nadto dostępna jest jeszcze automatyczna funkcja obsługująca WOM. WOM można włączać i wyłączać na tylnym błotniku. Aby go włączyć, trzeba wstępnie odpowiednio ustawić przełącznik w kabinie i nacisnąć przycisk przez 3 sekundy. Interesującym rozwiązaniem jest, znajdujący się z tyłu, awaryjny wyłącznik

WOM-u. To wtyczka, którą wyciąga się w razie niebezpieczeństwa.

Pięć zaworów sterujących

Z tyłu znajdują się cztery zawory sterujące oraz jeden zawór „on-off”, obsługujący hydrauliczny łącznik górny. Dwa zawory sterujące obsługiwane są za pomocą dżojstika na



Na ekranie można kontrolować pracę przekładni i zużycie paliwa.



Na konsoli znajdują się m.in. elementy obsługi EHR-u, napędu na wszystkie koła i przekładni.



Dynamiczny 4-cylindrowy silnik Sisu o pojemności skokowej 4,4 l ma moc znamionową 124 KM/91 kW.

podłokietniku. Do obsługi pozostałych służy dźwignie po prawej stronie podłokietnika. Regulacja przyłączy hydraulicznych odbywa się za pośrednictwem terminalu na prawym podłokietniku.

Ilość oleju (10, 50 lub 100%) nastawia się bezpośrednio obrotowym przełącznikiem. Można też zadawać parametry ilościowe i czasowe indywidualnie. Istnieje także możliwość zaprogramowania pozycji pływającej lub stałej pracy silników olejowych. Dostępne są trzy jednostki pamięciowe (M1, M2 i M3). Dodatkowo można zablokować zawory, aby zapobiec niewłaściwej obsłudze. Trzeba się przyzwyczaić do tego, że pozycję pływającą zaworów można ustawiać jedynie w sposób indywidualny.

Za pomocą dźwistka można obsługiwać dwa przyłącza z tyłu, podnośnik czołowy (i jeden zawór podwójnego działania) lub ładowacz czołowy. To praktyczne rozwiązanie.

Oprócz parametrów hydraulicznych na terminalu pokazywane są: załączony bieg, prędkość jazdy, zużycie ON przeciętne lub na hektar itp. To, jakie informacje są wyświetlane, można wybrać w menu.

Duży udźwieg podnośnika

Zgodnie z danymi producenta, udźwieg modeli Advance wynosi maksymalnie 6000 daN (opcjonalnie 8100 daN). Podczas naszego testu ciągnik nie było przypadku, żeby

ciągnik osiągnął granicę swoich możliwości, ale nie zawieszaliśmy na nim zbyt ciężkich narzędzi. Zasadniczo udźwieg jest odpowiedni, jak na tę klasę mocy.

Testowana przez nas maszyna była wyposażona w instalację hydrauliczną typu Load Sensing, osiągającą wydajność 115 l/min przy ciśnieniu 205 barów. W tej klasie mocy to bardzo dobre wyposażenie.

Przeciwnie umiejscowienie przyłączy na bloku hydraulicznym nie jest najlepszym rozwiązaniem. Przyłącza są wprawdzie ładnie zgrupowane, ale dopływ i odpływ znajdują się z prawej i lewej strony łącznika górnego. Ze względu na lekkie odchylenie na zewnątrz nie można sprząć z jednej strony obydwu przyłączy i trzeba okrążyć zawieszane narzędzie.

Podnośnik czołowy o udźwigu 3500 daN jest oferowany wraz z przednim WOM-em 1000. Wyposażenie seryjne obejmuje zdalne sterowanie i dodatkowy zawór podwójnego działania.

Testowany model miał ogumienie 600/65 R38 z tyłu i 480/65 R28 z przodu. Ciągnik jest bardzo zwrotny (promień skrętu – 4,70 m), więc idealny do takich czynności, jak przetrząsanie czy zgrabianie oraz do prac ładowaczem czołowym.

Przy masie własnej 4950 kg ciągnik może być stosowany na użytkach zielonych i jako maszyna uniwersalna, ponieważ w tych przypadkach potrzebna jest mniejsza waga. Dopuszczalna masa całkowita wynosi 9000 kg. Masa rozporządzalna sięga więc dobrych 4 t (opcjonalnie – 5 t).

Podsumowanie

Model Valtra 111e to zwrotny, dynamiczny i ekonomiczny ciągnik. Bardzo dobre resorowanie osi przedniej współgra z amortyzacją kabiny, zapewniając wysoki komfort jazdy. Praktycznym rozwiązaniem jest przycisk sprzęgła na dźwigni zmiany biegów, co pozwala na wygodne ręczne przełączanie biegów, jeżeli taki tryb

jest konieczny. Bardzo podobała nam się dźwignia PowerShuttle zintegrowana z hamulcem postojowym. Do obsługi pedału gazu i sprzęgła trzeba się jednak przyzwyczaić.

Ulepszenia wymaga klimatyzacja, która pracuje o wiele za głośno. Instalacja hydrauliczna jest wydajna, jednak dopływ i odpływ trudno sprząć z jednej strony.

fe, tf

Valtra N 111e Advance EcoPower – dane techniczne	
Silnik ¹⁾	
Sisu Diesel	44 CWA
Moc znamionowa w trybie Power (2200 obr./min)	90 kW/122 KM
Moc znamionowa w trybie Eco (1800 obr./min)	91 kW/124 KM
Moc maks. w transportowym trybie Boost	98 kW/133 KM
Maks. moment obrotowy w trybie Power (1500 obr./min)	500 Nm
Maks. moment obrotowy w trybie Eco (1200 obr./min)	570 Nm
Wzrost momentu obrotowego	35%
Spadek prędkości obrotowej	32%
Pojemność skokowa	4400 cm ³
Liczba cylindrów/chłodzenie	4/turbo/ciecz
Przekładnia / WOM	
Liczba biegów: przód/tył	36/36
Prędkości WOM-u	540, 540E i 1000
Układ hydrauliczny ¹⁾	
Maks. udźwieg z tyłu	6000/8100 daN
Maks. udźwieg z przodu	3500 daN
Wydatek pompy	115 l/min
Zasób/pobieralna ilość oleju hydr.	65/40 l
Pozostałe dane ¹⁾	
Masa własna	4950 kg
Dopuszczalna masa całkowita	9000/10 000 kg
Ogumienie: przód//tył (testowany model)	480/65 R 28 // 600/65 R 38
Poziom głośności w kabinie	72 dB (A)
Pojemność zbiornika paliwa	220 l
Cena katalogowa netto	
Valtra N 111e Advance Eco	77 063 euro
Resorowana oś przednia i amortyzowana kabina	3895 euro
Automatyczny system klimatyzacji	967 euro
Przedni podnośnik i WOM ²⁾	5458 euro
Reflektory ksenonowe	862 euro
Ładowacz czołowy – komplet ²⁾	8888 euro
Cena katalogowa netto	100 293 euro

¹⁾ dane producenta, ²⁾ cena pakietowa