

ducentami, nawet zgłaszania uwag co do maszyn, którymi już pracują w polu. Takie spotkania sprzyjają również zacieśnianiu więzi między klientami a handlowcami, a w naszej opinii te właśnie relacje są najważniejsze – podsumowuje Władysław Cymski.

■ Mocna pozycja

Firma Rolmech z Żuław już od wielu lat związana jest z branżą rolniczą. Systematyczne poszerzanie asortymentu oferowanych produktów pozwoliło jej na osiągnięcie mocnej pozycji na lokalnym rynku. W ofercie firmy znajdują się produkty renomowanych producentów, pozwalające zaspokajać potrzeby żuławskiego rolnictwa, m.in. kombajny i ciągniki New Holland, ciągniki i maszyny Pronaru, maszyny z grupy Unia, przyczepy i rozrzutniki Joskin, opryskiwacze Hardi, maszyny uprawowe i uprawowo-siewne Kongskilde oraz sprzęt do prac leśnych firmy Junkkari. ■

Tomasz Kujawski

■ Jedną z prezentowanych maszyn był opryskiwacz zaczepiany Hardi Navigator 3000.



Ciągnik na biogaz

Należąca do koncernu AGCO fińska Valtra opracowała ciągnik zasilany biogazem. Na badawczy warsztat wzięto model N101 o mocy 101 KM, wyposażony w przedni TUZ i WOM oraz ładowacz czołowy. Co ciekawe, w zastosowanym seryjnym silniku Sisu Power, pobierającym aż 70 do 80% energii z biogazu, nie wprowadzono żadnych zmian konstrukcyjnych.

Cała tajemnica zawiera się w innowacyjnym sposobie zasilania. – W ciągniku Valtra na biogaz zastosowano w tym zakresie najnowszą technologię. Zarówno silnik diesla, jak i system zasilania gazem mają elektronicznie sterowane układy wtrysku, które zapewniają optymalny skład mieszanki biogazu i oleju napędowego – wyjaśnia dyrektor zarządzający Valtry Jari Rautjärvi. Bo w rzeczywistości dwupaliwowy silnik poddawany obecnie intensywnym testom ciągnika pracuje podobnie jak normalny silnik wysokoprężny. Gaz wtryskiwany jest razem z powietrzem wlotowym, a spalanie następuje w chwili wtrysku do cylindra niewielkiej ilości oleju napędowego, znacznie mniejszej niż w zwykłym „dieslu”. Gdy zabraknie biogazu, silnik może pracować więc na samym oleju napędowym.

W testowym ciągniku butle z biogazem zamontowane są w bezpiecznym miejscu, po prawej stronie podwozia, a cała instalacja wykonana jest zgodnie

z przepisami UE dotyczącymi pojazdów zasilanych paliwem gazowym. Butle mieszczą 170 l biogazu pod ciśnieniem 200 barów, co odpowiada około 30 litrom oleju napędowego. W typowych zastosowaniach wystarcza to na 3 do 4 godzin pracy. – Innowacyjne technologie AGCO przynoszą także korzyści dla środowiska naturalnego, zmniejszając emisję spalin oraz hałasu i poprawiając jednocześnie efektywność spalania. Ciągnik na biogaz jest świetnym przykładem, jak



Fińska Valtra testuje napędzanie ciągników biogazem.

wykorzystywać biodegradowalne paliwa w codziennych zastosowaniach – podkreśla Martin Richenhagen, prezes koncernu AGCO.

■ Czysta siła

Nad możliwością zasilania swoich ciągników „biodieslem” fiński producent pracował od dawna, temat biogazu podjął natomiast ostatnio, w ramach realizacji „grantu” otrzymanego przez AGCO od rządu USA na opracowanie sposobów zaopatrzenia w surowiec i odbioru produktów z biogazowni. Wyniki są bardzo obiecujące, a program będzie kontynuowany przy wydatnym współudziale również należącej do koncernu AGCO siostrzanej firmy Sisu Power, która dostarczyła silnik, oraz innych partnerów biznesowych i placówek naukowych.

Warto przypomnieć, że na polu „ekologizacji” maszyn rolniczych AGCO zanotowało już spory sukces, wprowadzając w 2009 r., jako pierwsza firma w branży rolniczej, wiodącą i znaną z transportu samochodowego technologię SCR (Selective Catalytic Reduction), czyli katalitycznej redukcji tlenków azotu przy pomocy preparatu AdBlue. ■

Stefan Szolc