

Valtra Team

Magazyn Klientów Valtra • 2/2010

Silnik SCR zużywa mniej
paliwa Strona 6-7



EcoPower
Przełącznik
służący
oszczędności
paliwa
Strona 10

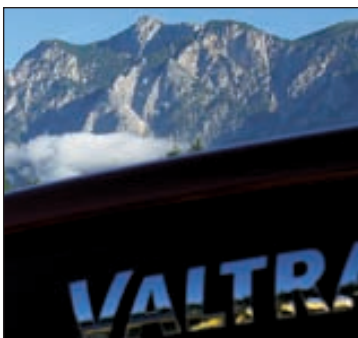
Ciągnik Serii S
Najbardziej
ekonomiczny w
swojej klasie pod
względem zużycia
paliwa
Strona 13

Usługodawca
na wyspie
wybiera
Valtrę
Strona 20



Ciągnik Valtra Serii S – był pierwszym ciągnikiem na świecie, w którym zastosowano technologię SCR, strona 13

| | | | |
|---|----|--|----|
| Wstęp do Czytelników | 3 | Poznaj osoby produkujące nasze ciągniki | 14 |
| Valtra N111e – Czterocylindrowiec do codziennego użytku | 4 | Wszechstronność Valtry sprawdza się idealnie pod wzgórzami Laponii | 16 |
| Nowe silniki przyjazne dla twojej kieszeni i środowiska naturalnego | 6 | Fińskie impresje z Valtrą | 18 |
| Seria S z układem TwinTrac w produkcji seryjnej | 8 | Złoty medal dla Valtra S292 | 19 |
| 2841 km – Włoch jedzie swym ciągnikiem do domu z Finlandii . | 9 | Ciągniki Valtra liderem na Karaibach! | 20 |
| EcoPower – Przełącznik służący oszczędności paliwa | 10 | Sprzęt gaśniczy na tereny trudnodostępne | 21 |
| Technologia SCR rzeczywiście przynosi oszczędności w paliwie | 12 | Valtra wspiera sport | 22 |
| Ciągnik Serii S – najbardziej ekonomiczny w swojej klasie pod względem zużycia paliwa | 13 | Old-timer: Valtra jest weteranem w badaniach nad zasilaniem silników alternatywnymi paliwami | 23 |



**Włoch jedzie swoim
ciągnikiem
do domu z Finlandii
Strona 9**



**Ciągniki na indywidualne
zamówienie produkowane
przez indywidualistów
Strona 14**



**Norweski sprzęt
gaśniczy na tereny
trudnodostępne
Strona 21**



Drodzy Czytelnicy Valtra Team

Przed Wami kolejny numer magazynu Valtra Team, pisma skierowanego głównie do Klientów, Użytkowników i Miłośników Valtry.

Znajdziecie w nim wiele artykułów, które z pewnością Was zainteresują, przybliżą tematykę zastosowania ciągników Valtra w nietypowych pracach, warunkach ekstremalnych, w najodleglejszych zakątkach świata. Z tego numeru Valtra Team dowiedziecie się m.in. jak Valtra opracowuje pierwszy ciągnik na biogaz, co ciekawego można znaleźć w nowej Kolekcji Valtra, i dlaczego Klient Valtry zdecydował się na podróż ciągnikiem z Finlandii do Włoch!

Chcemy abyście wiedzieli, że nieustannie doskonalimy nasze produkty. Od czasu wprowadzenia na rynek w 2008 r. i entuzjastycznym przyjęciu ciągników Valtra Direct z innowacyjną przekładnią bezstopniową CVT, zdobyły one wielkie uznanie użytkowników oraz liczne nagrody na całym świecie. Do klientów na całym świecie fabryka Valtra Inc. dostarczyła również tysiące ciągników Serii T i N Versu z pięciostopniową przekładnią PowerShift, które sprawdzają się znakomicie w różnorodnych zastosowaniach. Technologia SCR stosowana w naszych ciągnikach nowej Serii S jest inwestycją zapewniającą lepszą przyszłość. Ale daje ona korzyści nie tylko poprzez zmniejszenie emisji szkodliwych substancji, lecz pozwala także na obniżenie kosztów eksploatacji ciągnika. A bardziej doskonała ekonomika zużycia paliwa oznacza również mniejszą emisję dwutlenku węgla, dzięki czemu wspólnie chronimy nasze środowisko!

By móc wykonywać dobrze naszą pracę, bardzo liczymy na dialog z Wami i przekazywane nam uwagi i sugestie poprzez

bezpośrednie spotkania, telefony, listy czy e-maile. Dziękujemy Wam również za olbrzymi odzew na naszą ankietę dołączoną do ostatniego numeru Valtra Team. Dzięki wypełnieniu Ankiety Poziomu Satysfakcji z dostawy ciągnika i serwisu technicznego pomagacie nam lepiej spełniać Wasze oczekiwania i potrzeby. Serdecznie dziękujemy za Wasz wkład i poświęcony nam czas!

By zbliżyć się jeszcze bardziej do swoich odbiorców Valtra uruchomiła dla wszystkich klientów i fanów nowe wirtualne miejsce spotkań: www.myvaltra.com. My Valtra (Moja Valtra) jest nową platformą internetową, na której każdy może podzielić się swoimi pomysłami, najlepszymi praktykami i radami. Strona jest dostępna dla wszystkich zainteresowanych ciągnikami Valtra: klientów, dealerów, pracowników Valtra oraz fanów z całego świata.

W przededniu 60-tej rocznicy rozpoczęcia produkcji ciągników Valtra, którą będziemy obchodzić w styczniu 2011 dziękujemy za Wasze dotychczasowe zaufanie i przywiązanie do naszej marki. Żyjemy nadzieję, że nadal pozostaniecie naszymi wiernymi klientami i miłośnikami Valtry.

A tymczasem...życzymy miłej lektury!

Z wyrazami szacunku,
w imieniu zespołu Valtra

Bogdan Rachwał
Dyrektor AGCO Sp. z o.o.

Valtra Team

Magazyn Klientów Valtra

Redaktor naczelna

Hannele Kinnunen, Valtra Inc.
hannele.kinnunen@valtra.com

Edycja

Tommi Pitienius, Valtra Inc.
tommi.pitienius@valtra.com

Wstęp do Czytelników

Truls Aasterud, Lantmännen Maskin AS
truls.aasterud@lantmannen.com
Carlos Villasante, Agco Iberia, S.A.
carlosvillasante@mad.agcocorp.com
Sylvain Mislange, Agco SA
sylvainmislange@fr.agcocorp.com
Lucy Jones, Agco Ltd.
lucyjones@uk.agcocorp.com
Kim Pedersen, LMB Danmark A/S
kim.pedersen@lantmannen.com
Bogdan Rachwał, Agco Sp. z o.o.
bogdan.rachwal@valtra.com
Astrid Zollikofer, Valtra Vertriebs GmbH
astrid.zollikofer@valtra.com

Wydawca Valtra Inc., Finland, www.valtra.com

Koordynacja Medita Communication Oy

Układ graficzny Juha Puikkonen

Druk Forssa Print 2010

Zdjęcia z archiwum Valtra, jeśli nie zaznaczono inaczej



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 wznoszących cen paliw. „EcoPower” oznacza w tym przypadku tyle, co „pełna moc i większy moment obrotowy przy zredukowanej prędkości obrotowej i mniejszym zużyciu paliwa”.

Siła 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. 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. Zbiornik paliwa ma pojemność 220 l. To w zupełności wystarcza, ponieważ ciągnik Valtry nie zużywa dużo ON – podczas nasze-

go testu 9–14 l/h. Model 111e wykorzystywaliśmy głównie przy koszeniu, zakiszaniu zielonki i zwożeniu słomy. Ciągnik dobrze sobie radził także z kultywatorem.

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.

Sprzęgło nogą 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 PowerShuttle zintegrowany jest hamulec postojowy. Zmiana kierunku jazdy odbywa się płynnie i, oczywiście, bez użycia sprzęgła. Sprzęgło nożne (mokre

sprzęgło cierne wielopłytkowe) reaguje bardzo szybko i ma krótki skok.

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.

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 (produkowane przez AGCO). 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.

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 pryzm z kiszoną, które są oddalone od zabudowań, zużywała 3 l oleju napędowego. Jak na ciągnik z Finlandii przystało, nie było problemów z odpalaniem nawet przy 25-stopniowych mrozach. Gdy przyszła wiosna „enka” pracowała z zestawem kosiarek czoło/bok. Przednia „mięka” oś i amortyzowana kabina sprawiają, że praca przebiega w komfortowych warunkach i bardzo sprawnie, oszczędzając cenny czas.”



Jan Kempniński.



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



Podłokietnik z monitorem i dżojstikiem stanowi centralę sterowniczą ciągnika Valtra.

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

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

Duży udźwąg podnośnika

Zgodnie z danymi producenta, udźwąg modelu Advance wynosi maksymalnie 6,000 daN (opcjonalnie 8100 daN). Podczas naszego testu ciągnika nie było przypadku, żeby ciągnik osiągnął granicę swoich możliwości, ale nie zawieszaliśmy na nim zbyt ciężkich narzędzi. Zasadniczo udźwąg jest odpowiedni, jak na tę klasę mocy. Testowana przez nas maszy-



Przyłącza hydrauliczne są logicznie zgrupowane.



na 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.

Podsumowanie

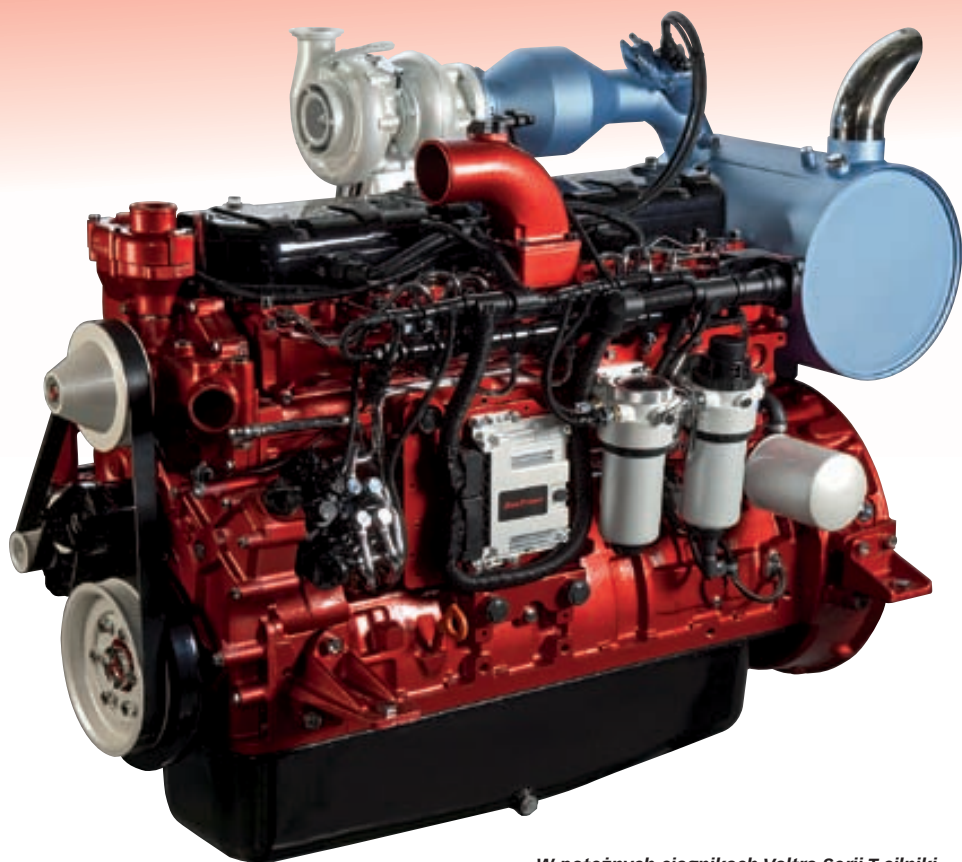
Model Valtra 111e to zwrotny, dynamiczny i ekonomiczny ciągnik. Bardzo dobre resorowanie osi przedniej współgra z amortyzacją kabiny, zapewniając wysoki komfort jazdy. Praktycznym rozwiązaniem jest przycisk sprzęgła na dźwigni zmiany biegów, co pozwala na wygodne ręczne przełączanie biegów, jeżeli taki tryb jest konieczny. Bardzo podobała nam się dźwignia PowerShuttle zintegrowana z hamulcem postojowym. Do obsługi pedału gazu i sprzęgła trzeba się jednak przyzwyczaić.

Fragmenty artykułu
„Czterocyldrowiec do codziennego użytku”
AGROMECHANIKA, Nr 8/2010

Silnik SCR zużywa mniej paliwa

Nowe silniki

przyjazne dla twojej kieszeni i środowiska naturalnego



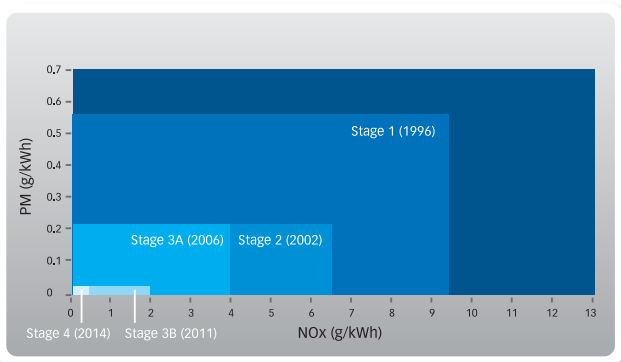
W potężnych ciągnikach Valtra Serii T silniki w technologii SCR montowane będą w przyszłym roku. Nowe przepisy dotyczące emisji uwzględniają okres przejściowy, dając producentom możliwość elastycznego przystosowania się do tych wymagań i wprowadzenia nowej technologii.

Lata temu organy stanowiące prawo zarówno w Europie jak i w Ameryce Północnej sporządziły harmonogram dla producentów ciągników i innych maszyn dotyczący obniżenia emisji tlenków azotu i cząstek substancji stałych w spalinach. Powody tych działań łatwo zrozumieć. Emisja cząstek substancji stałych stanowi bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia człowieka, a tlenki azotu powodują smog i kwaśne deszcze.

Valtra wprowadziła technologię selektywnej redukcji katalitycznej (ang. SCR) w celu dostosowania się do przepisów dotyczących emisji. Ciągnik Serii S jest pierwszym ciągnikiem na świecie opracowanym i wykonanym w tej technologii. Oprócz tego, że technologia ta znacznie wzbogaca doświadczenia firmy Valtra, ciągniki Serii S stały się także liderem w przemyśle tej branży w kategorii ochrony środowiska.

„Technologia SCR umożliwia spalanie paliwa w silniku w sposób bardziej optymalny, a jednocześnie chroni środowisko redukując szkodliwość emisji poprzez katalizator spalin. Zapewnia ona bardzo dużą wydajność spalania w porównaniu z poprzednimi, konkurencyjnymi technologiami” – wyjaśnia Juha Tervala, Dyrektor ds. Marketingu AGCO Sisu Power.

W ciągnikach z silnikami w technologii SCR olej napędowy spala się w cylindrach w sposób najbardziej wydajny. Dodatek AdBlue, roztwór amoniaku i wody, rozpylany jest na spaliny zanim osiągną one katalizator, który zamontowany jest w rurze wydechowej. AdBlue wchodzi w reakcję z tlenkiem azotu w katalizatorze produkując nieszkodliwe związki chemiczne. To co wydobywa się z rury wydechowej to głównie



Na początku 2011 r. ciągniki o mocy przekraczającej 174 KM będą mogły wytwarzać nie więcej niż 2 g dwutlenku azotu i 0,025 g cząstek substancji stałych na kilowat mocy na godzinę. W 2014 r. wielkość graniczna dla dwutlenku azotu zostanie zmniejszona do 0,4 g. Emisja dwutlenku azotu i cząstek stałych przez maszyny zostanie więc zmniejszona do 3 % emisji dozwolonej przepisami z roku 1996. Ta olbrzymia redukcja będzie wymagała inwestycji zarówno u producentów jak i użytkowników maszyn.

azot i woda. Emisja węglowodorów i tlenków węgla została już ograniczona do minimum we wcześniejszych udoskonaleniach silników. Nie ma możliwości uniknięcia powstawania dwutlenku węgla w procesie spalania w ogóle, ale w silnikach SCR wytwarzane są mniejsze jego ilości na skutek mniejszego zużycia paliwa.

Technologia SCR została wprowadzona dziesiątki lat temu w elektrowniach, a od kilku lat także w samochodach ciężarowych, i system ten okazał się bardzo skuteczny. Producenci maszyn, którzy jeszcze nie wprowadzili u siebie tej technologii muszą ją wdrożyć do 2014 r., kiedy to wchodzi w życie bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące emisji substancji szkodliwych w spalinach.

Dla właścicieli ciągników technologia SCR nie stwarza żadnych problemów. Systemem steruje elektronika zainstalowana w pojeździe, a jedynym, co musi zrobić kierowca to napęlić zbiornik AdBlue tym środkiem, tak samo, jak napęlić zbiornik paliwa czy zbiornik płynu do spryskiwaczy wycieraczek. Najważniejszym dla większości użytkowników jest to, że przy technologii SCR spada zużycie paliwa o ok. 10 % w porównaniu do silników poprzedniej generacji. W zależności od modelu ciągnika i sposobów jego użytkowania, oszczędności te mogą być większe lub mniejsze.

■ Tommi Pitenius



Technologia SCR

Selektywna redukcja katalityczna

- Zmniejsza emisję dwutlenku azotu i cząsteczek substancji stałych
- Zmniejsza zużycie paliwa o ok. 10 %
- Chroni olej smarowy przed zanieczyszczeniem
- Zmniejsza obciążenie cieplne silnika
- Eliminuje konieczność instalowania oddzielnego filtra cząsteczek stałych
- Eliminuje konieczność wprowadzania spalin z powrotem do silnika

Zużycie środka AdBlue stanowi około 3–5 % zużycia paliwa

System SCR wymaga stosowania środka AdBlue, który jest rozpylany na spalinę w katalizatorze zainstalowanym w rurze wydechowej. W Ameryce Północnej środek ten znany jest pod nazwą DEF (ang. Diesel Exhaust Fluid – ciecz do spalin silników wysokoprężnych). Dodatek AdBlue spełnia wymagania normy DIN70070 i ISO22241.

AdBlue zawiera 67,5 % wody i 32,5 % amoniaku. Jasny, lub jasnoniebieski roztwór nie jest środkiem łatwopalnym czy szkodliwym dla środowiska. Nie ma specjalnych obostrzeń przy transporcie lub przechowywaniu tego środka. AdBlue zaczyna krzepnąć w temperaturze minus 110 C, ale nie zamarza, jeśli nie jest wystawiony na działanie temperatury minus 250 C przez ponad 24 godziny. Zamarznięcie

nie wpływa na skład roztworu, może więc być normalnie używany po rozmrożeniu. W razie kontaktu ze skórą człowieka, obłaniu elementów ciągnika lub po rozlaniu na ziemię, AdBlue można spłukiwać wodą.

AdBlue jest dostępny u dealerów Valtry i dostawców paliwa w pojemnikach 10, 20, 200 i 1,000 litrowych. Np. pojemnik 200 lub 1,000 litrowy AdBlue z własną pompą i węzłem można ustawić w garażu obok zbiornika paliwa, czyniąc wygodnym jednoczesne napełnianie zbiorników obydwojma płynami. Podobnie jak paliwo, AdBlue należy utrzymywać w stanie czystości, ponieważ zanieczyszczenia mogą spowodować zatkanie całego systemu i uszkodzenie katalizatora.



Valtra pracuje również na biogazie

Tego lata Valtra zademonstrowała na targach rolniczych Fältdagar w Borgeby, w Szwecji, konceptualny model ciągnika, który pracuje na biogaz. Ciągnik wyposażony jest w silnik na podwójne paliwo, który może pracować albo tylko na olej napędowy, albo na mieszankę oleju napędowego i biogazu. Podczas pracy na biogaz 70–80 % mocy generowane jest przez biogaz, i tylko niewielka ilość oleju napędowego wtryskiwana jest do cylindrów w celu polepszenia spalania.

Ciągnik ten bazuje na modelu N101 i posiada 170 l zbiornik biogazu znajdującego się pod ciśnieniem 200 bar. Odpowiada to w przybliżeniu 30 l oleju napędowego. Dalsze próby i prace nad rozwojem tego ciągnika będą kontynuowane we współpracy z innymi, licznymi partnerami.



Valtra ogranicza emisję dwutlenku węgla

Wspólnie z firmą kurierską DHL Valtra ogranicza emisję dwutlenku węgla. W okresie od sierpnia do końca ubiegłego roku Valtra odniosła sukces w obniżeniu emisji dwutlenku węgla generowanego przez ekspresowe przesyłki kurierskie łącznie o 270.16 ton. Kampania jest kontynuowana a program ten obejmuje wszystkie ekspresowe usługi doręczycielskie, które DHL świadczy Valtrze, najczęściej przesyłki z częściami zamiennymi. Valtra była pierwszym, ważnym klientem z branży przemysłowej w Finlandii, która uczestniczyła w usługach pod nazwą GoGreen firmy DHL. Usługi typu GoGreen pozwalają na obniżenie emisji dwutlenku węgla poprzez bardziej skuteczne planowanie tras i działań logistycznych. Jako część programu DHL i Valtra prowadziły akcję sadzenia drzew na terenach państwowych w miejscowości Padasjoki, Finlandia, aby dzięki temu związać powstający dwutlenek węgla.

Seria S

z układem **TwinTrac** w produkcji seryjnej

Valtra uruchomiła dla Serii S produkcję seryjną dostępnego w opcji układu jazdy tyłem TwinTrac. Układ ten zapewnia doskonałą pozycję do jazdy oraz ustanawia nowe standardy ergonomii dla jazdy tyłem.

W maju tego roku na pokazach zbioru zielonek w Polsce testowaliśmy prototyp tego układu, na terenie łąk należących do KR-P „Manieczki” Sp. z o.o. (Gospodarstwo Szoldry) i pomimo deszczowej pogody osiągi jednostki spełniały wszystkie oczekiwania.

Opcjonalny układ jazdy tyłem TwinTrac zapewnia doskonałą pozycję do jazdy, mocne reflektory robocze oraz podłokietnik Valtra ARM, który obraca się wraz z fotelem ustanawiając nowy standard ergonomii dla jazdy tyłem. Bardzo dobrym przykładem osiągnięć zapewnianych przez TwinTrac jest koszenie przy dużych prędkościach. Inną cechą układu TwinTrac w Serii S jest nadzwyczajna widoczność- całkowita szerokość robocza kosiarki pozostaje w pełnym polu widzenia, nawet jeśli szerokość robocza sięga 9–10 m! Dzieje się tak dzięki konstrukcji kabiny, szerokiej szybie tylnej oraz pozycji operatora w środku kabiny.

Przy zastosowaniu układu TwinTrac skręty na uwrociach są niezwykle proste, nie tylko ze

względu na dobrą widoczność, czy pozostawanie wszystkich elementów sterujących w zasięgu- lecz również przez to, że cały pojazd wspomaga te operacje. Przy skręcaniu „tylnymi” kołami jednostka z TwinTrac jest bardziej zwrotna, niż ciągnik w zwykłym trybie pracy. To wszystko pomaga w jeździe na długim polu- w rezultacie skutkując bardziej precyzyjną jazdą i mniejszym nakładaniem się na równoległych przejazdach, co oznacza możliwość osiągnięcia większej wydajności. Mniejsze nakładanie - bardziej efektywna jazda: skrócenie czasu pracy i zużycia paliwa.

Przy zastosowaniu systemu Valtra TwinTrac możliwe są również wyższe prędkości koszenia, co oznacza skrócenie czasu pracy. Łatwiejsze manewrowanie na zakrętach przy nieregularnych połaciach terenu oznacza łatwiejsze i bezpieczniejsze koszenie. Jazda będzie wiązała się z mniejszym stresem dla operatora. W praktycznych próbach stosowanie kombinacji kosiarki przy jeździe tyłem w porównaniu do układu „butterfly” (1 kosiarka z przodu + 2 kosiarki z tyłu) - o podobnej szerokości roboczej, uzyskano 10-30 procent wyższą wydajność. A do wszystkich powyższych zalet, należy dodać jeszcze fakt, że z tyłu ciągnika dostępne są wszystkie zawory hydrauliczne oraz złącze Power beyond, jak



Stanisław Faust- właściciel autoryzowanego punktu serwisowego Valtry, w trakcie pokazów zbioru zielonek Valtrą S352 z układem TwinTrac.

również mocny podnośnik oraz dwuprędkościowy WOM.

Wszystkie te opcje znajdowaliśmy już wcześniej w Serii T ciągników Valtra oraz poprzednich modelach Serii S. To dlatego oczekiwania dotyczące nowego układu TwinTrac w Serii S stały się tak wielkie, a czas oczekiwania nieco się wydłużył, po tym jak zaoferowaliśmy tę opcję na wystawie Agritechnica w listopadzie 2009 roku.

■ Magdalena Kononowicz



Kabina Serii S zapewnia doskonałą widoczność, również do tyłu. Z tyłu znajduje się kolumna kierownicza, która jest regulowana we wszystkich kierunkach, również na boki. W podłodze znajduje się pedał przyspieszenia, pedał hamulca oraz „pedał sprzęgła”. Wszystkie inne główne elementy sterowania dla jazdy i sterowania układem hydraulicznym są umieszczone na podłokietniku Valtra ARM. Gdy fotel jest obrócony, elementy sterujące układu kierowniczego i przekładni są automatycznie przenoszone do pozycji jazdy tyłem. Kierowanie jest sterowane elektronicznie na zasadzie „steer-by-wire”.

2841 km

Włoch jedzie swym ciągnikiem do domu z Finlandii

Włoski rolnik, hodowca bydła mlecznego Vladi Peresson, słyszał, że w zakładach Valtra w Suolahti, w Finlandii, produkowane są ciągniki na indywidualne zamówienia klientów, i że klienci są zapraszani do odwiedzania tej fabryki. Kiedy Vladi Peresson zdecydował się na kupno ciągnika Valtra N142 Versu, było oczywiste, że chciałby on również pojechać tym ciągnikiem z fabryki do domu.

„Jazda traktorem przez Europę będzie fajną przygodą, a jednocześnie będę mógł zobaczyć kawał świata” – mówi Vladi Peresson.

Fermę bydła mlecznego w Arta Terme, w północnych Włoszech poprowadził ojciec Vladiego, Claudio, a Vladi pojechał do Finlandii odebrać swój nowy ciągnik. Do Vladiego dołączyła jego siostra, Daniela, lokalny dealer

Ekipa składała się z 8 osób: Franco Scorsi, Vladi Peresson, Daniela Peresson, Elena Bressani, Mirco Gigliani, Peter Stefanutti, Paolo Stroili oraz Guido Ortis.



ciągników Valtry Guido Ortis, przyjaciele rodziny Peressonów - Paolo Stroili, Peter Stefanutti, Mirco Gigliani i Elena Bressani, a także Franco Scorsi, Valtra Product Manager z firmy AGCO Italia. Każdy z nich, oprócz Daniela i Eleny, kolejno prowadzili ten ciągnik. Ekipa podróżowała samochodem kempingowym, co umożliwiało kierowcom spanie i odpoczynek w czasie, kiedy nie prowadzili ciągnika.

Podróż rozpoczęła się w Suolahti 2 sierpnia o 11:30. Nowy ciągnik Valtra N142 Versu wyposażony był w skrzynię przekładniową przystosowaną do jazdy z prędkością 40 km/godz. Trasa biegła przez południową Finlandię, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Austrię, aby zakończyć się we Włoszech. Po drodze wędrowcy odwiedzali miejscowych importerów i dealerów maszyn Valtra, a także wstąpili do siedziby Polskiego Związku Producentów Rolnych. Udzielili dziesiątków



Jazda ciągnikiem Valtra N142 Versu przez Europę była przyjemnością, dzięki dobremu zawieszeniu kabiny i jej wyciszeniu.

wywiadów prasie, telewizji, i radiu, otrzymując wiele słów wsparcia i otuchy, zarówno od rolników, jak i spotykanych po drodze kierowców. Zespół Peressona zebrał także kilka tysięcy euro na sierociniec „Kopa ar mums” na Łotwie.

Jazda na ostatnim, 140 km etapie od granicy z Austrią odbywała się z pompą, w kolumnie ciągników sąsiadów i kolegów. W sumie, w ciągu 7 dni pokonali oni 2841 km. Ciągnik Valtra N142 Versu zużył 1090 l paliwa, co daje średnie zużycie 14,5 l/godz. Sama jazda zajęła łącznie 75 godzin. Ciągnik zachowywał się dobrze, nie wystąpiły żadne usterki, a wszyscy kierujący chwalili wygodę i komfort w prowadzeniu ciągnika.

„Podczas podróży przez Europę zobaczyliśmy wiele miejsc i spotkaliśmy wiele przyjaznych nam osób. Teraz nasz urlop już się skończył, i możemy zacząć pracę naszym ciągnikiem” – mówi Daniela Peresson po powrocie do domu w Arta Terme.

■ Tommi Pitenius



EcoPower

Przełącznik służący oszczędności paliwa

Usługodawcy prac rolniczych nieustannie poszukują sposobów na obniżenie kosztów. Valtra jako pierwszy producent ciągników w roku 1998 wypuściła ciągnik wyposażony w przełącznik oszczędności paliwa. Był to sześciocylindrowy Valtra Valmet 8350 EcoPower (135 KM/1800 obr./min. 650 Nm/1100 obr./min). Na całym świecie sprzedano 3500 sztuk tego modelu. W roku 2001 wprowadzono czterocylindrowy EcoPower Valtra 6750 (105 KM/1800 obr./min. 530 Nm/1150 obr./min) i uzyskała sprzedaż na poziomie 4500 sztuk. Od tego czasu ciągniki te zostały zastąpione przez czterocylindrowe ciągniki Serii N (124 KM) oraz sześciocylindrowe maszyny Serii T (173 KM).

Silnik AGCO Sisu Power

Bodźcem do opracowania silników niskoobrotowych były solidne i niezawodne silniki AGCO Sisu Power montowane w ciągnikach Valtry. Silniki Sisu są wyjątkowo wytrzymałe na zużycie eksploatacyjne jak również są słynne ze swojej niezawodności. Ideą było opracowanie modelu silnika o najwyższej wydajności przy zastosowaniu chłodnicy międzystopniowej, i obniżeniem z 2200 do 1800 obr./min. Jako że silniki niskoobrotowe mają wysoki moment obrotowy przy stosunkowo niskiej prędkości, ich zużycie eksploatacyjne jest znacznie zredukowane. W efekcie stały moment obrotowy jest osiągalny w szerokim zakresie obrotów, co z kolei przekłada się na wiele korzyści dla operatora.

Gerrit van de Werff jest oszczędnym kierowcą. Jeździ ciągnikiem Valtra N111 EcoPower i zawsze ma włączony przełącznik trybu Eco.



Prosty przełącznik umożliwia nam uzyskanie 10–15 procent oszczędności na paliwie.

Dwa ciągniki w jednym

W rzeczywistości mamy do czynienia z dwoma ciągnikami połączonymi w jedną całość. Jednym z atrybutów modelu EcoPower jest opcja przełączania z trybu pracy Eco na tryb normalny, Power. Na całym świecie na przestrzeni ostatnich siedmiu lat Valtra sprzedała ponad 5000 sztuk modelu EcoPower (co stanowi 8 % całkowitej produkcji). Model EcoPower przy włączonym trybie Eco jest w stanie zapewnić oszczędności na poziomie 10–15 procent na skutek obniżania prędkości pracy silnika. Średnia prędkość tłka jest o 20 % mniejsza, niż w normalnych silnikach. Tzw. mokre tuleje cylindrowe i chłodnica międzystopniowa zwiększają jeszcze bardziej żywotność silników AGCO Sisu Power.

Albert de Kleine z miejscowości Heteren, w Holandii

użytkuje ciągnik Valtra T151 EcoPower od listopada 2007 r. „Jesteśmy zadowoleni z ciągnika. Korzystamy z niego intensywnie, latem i zimą, tygodniowo pracujemy nim średnio 70–80 godzin. Przy tak aktywnym użytkowaniu ciągnika, uważamy, że możliwość przełączania trybu pracy ciągnika jednym naciśnięciem przycisku i oszczędzenie w ten sposób paliwa, jest jego

wielką zaletą. Tryb EcoPower jest prawie zawsze włączony. Umożliwia to nam uzyskanie 10–15 % oszczędności na paliwie. Ciągnika używamy do prac w lesie. Przy swoich 163 KM jest to naprawdę niesłychanie silny ciągnik. Dotychczas przepracowaliśmy nim 3900 motogodzin i używaliśmy go przy zrębie drzew (włączanie z topolami) i korowaliśmy pnie dla naszych klientów rozsianych po całej Holandii. Kiedy potrzebujemy przeprowadzić prace omlotowe, wyłączamy tryb Eco”.

Gerrit van de Werff z miejscowości Creil w Holandii

eksploatuje ciągnik Valtra N111 EcoPower od 2,5 roku. „Jestem bardzo zadowolony z tego ciągnika. Mój dealer Offringa zawsze mówi, że jestem najbardziej oszczędnym kierowcą w naszym rejonie. Używam ciągnika Valtra N111 do transportu tulipanów i gladioli, orki, i wielu, wielu innych prac. Średnio mój ciągnik zużywa 7 do 9 litrów paliwa na godzinę przy prędkości silnika 1300–1400 obr./min. Zanim zakupiłem ciągnik Valtra N111 EcoPower miałem ciągnik Valtra EcoPower 6750. Korzystałem z tego ciągnika przez 5 lat i byłem zadowolony. Główną zaletą ciągników Valtra jest przestronna kabina kierowcy, której jakość pod względem kom-

fortu i prowadzenia ciągnika w ostatnich latach nie pogorszyła się. Ekonomiczna jazda to gra, w której świetnie się odnajduję. Jeśli manipulujesz troszkę pedałem gazu, hamujesz we właściwym czasie, a następnie łagodnie przyspieszasz, możesz zaoszczędzić sporo paliwa, a więc i pieniędzy. A i ciągnik „pożyje” dłużej.

Bernd i Florian Hillen z Essen w Niemczech

używają na swojej mlecznej farmie ciągnika T140e. W swoim gospodarstwie mają 100 mlecznych krów, 120 jałówek oraz dwie duże chlewnie. Za radą dealera, Helmuta Backhausa ojciec wraz z synem zdecydowali się kupić ciągnik Valtra T140e. Zanim dokonano zakupu, Florian dokładnie przetestował ciągnik. Za strony dodatnie uznał fakt, że ciągnik jest w stanie osiągnąć dużą wydajność, jest wyposażony w mocny silnik, przestronna kabina ma doskonałą widoczność dookoła ciągnika zaś sam ciągnik ma bardzo wytrzymałą konstrukcję. Oddajmy głos Florianowi: „Valtra T140e wykonuje swoje zadanie z łatwością na niskich obrotach, często nie przekraczając 1200 obrotów. Po prostu nie ma potrzeby by bardziej rozpędzać silnik. Zawsze powtarzamy naszym studentom w jaki sposób można uzyskać taki sam plon przy niskich obrotach. Przeciwicyliśmy to podczas siewu kukurydzy w kombinacji z wałem ugniatającym zamontowanym z przodu. Wszystko szło bardzo dobrze, po części dzięki piaszczystej glebie. Ciągnik zużył 9,8 litra paliwa przy 1400 obrotach i momencie obrotowym 540.” Florian posługuje się matematyką przy wyjaśnianiu dlaczego jest zwolennikiem ciągnika EcoPower i mówi dalej: „Jeżeli byłby wykorzystywany „nor-



Albert de Kleine użytkuje swój ciągnik bardzo intensywnie. Jest w stanie uzyskać znaczące oszczędności kosztów w ciągu roku po prostu naciskając przycisk i włączając tryb EcoPower.

malnie” ciągnik taki wytrzyma 10000 motogodzin. Uważam, że kiedy prowadzisz ciągnik, który niepotrzebnie zużywa mnóstwo paliwa, tracisz pieniądze. Jeżeli przykładowo kupujesz ciągnik, który zużywa o cztery litry więcej paliwa niż ciągnik Valtra, w całym cyklu jego życia zużywasz ponad 40000 litrów paliwa więcej. Przyjmując koszt litra paliwa na poziomie 4,5 PLN niepotrzebnie marnujesz ponad 160000 PLN. To oczywiście wielka strata. Nie potrzebuję ciągnika tylko po to by jeździć ciągnikiem, potrzebuję go by z jego pomocą zarabiać pieniądze. I właśnie dlatego jeżdżę ciągnikiem Valtra”.

■ Annelies Bakker
Zdjęcia: Annelies Bakker

Nowy fotel dla pasażera w ciągnikach Serii N i T

Dostępne są już ciągniki Serii N i T z nowym fotelem pasażera. Wygodny fotel charakteryzuje się podparciem lędźwi, posiada pas bezpieczeństwa, spełnia wszelkie wymagania odpowiednich przepisów. Fotel wykonany jest z łatwych do utrzymania i trwałych materiałów tego samego rodzaju, co poprzedni fotelik.

Nowy fotel zamocowany jest w taki sam sposób, jak wcześniejsze siedzenie pasażera, może więc być łatwo montowany w starszych ciągnikach. Nowe ciągniki można nadal zamawiać z tradycyjnym siedzeniem pasażera, która zajmuje mniej miejsca, niż nowoczesny fotel pasażera.



Stalowy zbiornik paliwa teraz dostępny w Serii N

Doskonale sprawowanie się ciągników Serii N przy pracach leśnych może ulec dalszej poprawie dzięki stalowemu zbiornikowi paliwa. Pojemność montowanego fabrycznie zbiornika wynosi 150 l, i zbiornik ten jest odporny na ostro zakończony konary drzew, pniaki, i odłamki skalne. Zbiornik zamontowany jest po lewej stronie ciągnika, a w jego skład wchodzi dodatkowo skrzynka narzędziowa. Zbiornik nie powoduje zmniejszenia prześwitu ciągnika nad ziemią.

Nowy, stalowy zbiornik dostępny jest w ciągnikach Serii N, modelach Versu i Direct. W modelach HiTech zbiornik zabezpieczony jest, tak jak wcześniej, stalową ramą centralną. Model Direct ze stalowym zbiornikiem jest pierwszym ciągnikiem z przekładnią bezstopniową, jaki został zaprojektowany i wykonany z przeznaczeniem do prac w lesie. Dostępny jest on też w wersji z obrotami zależnymi na WOM do przyczep z własnym napędem, kabiną operatora przystosowaną do warunków leśnych, układem do jazdy tyłem TwinTrac, sprzęgłem hydrokinetycznym, oponami leśnymi, hydrauliką o wydajności 160 l/min., wąskimi błotnikami tylnymi, osłoniętymi obręczami kół, i wielu innymi cechami umożliwiającymi bezpieczną dla ciągnika i kierowcy pracę w lesie.

Zalety prowadzenia ciągnika w trybie Eco

- Prędkość znamionowa 1800 obr./min.
- Oszczędność paliwa do 10 %
- Niższy poziom hałasu
- Mniejsza prędkość tłoka, dłuższa żywotność silnika
- Bardzo wysoki moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów

Tryb Eco zaleca się przypadku:

- Prac przygotowawczych gleby
- Prac ogólnych
- Prac zmieniających się
- Pracy WOM przy 540 obr./min.

Tryb Power zapewnia

- w przybliżeniu tę samą moc, ale w trybie transportowym
- Prędkość znamionowa 2200 obr./min.
- Dodatkowa moc w trybie transportowym 11 KM (8 kW)
- Prędkość maksymalna 50 lub 40 km/godz.
- Prędkość EcoSpeed w zależności od specyfikacji
- Duża moc na WOM

Tryb Power zaleca się w przypadku:

- Pracy z dużym obciążeniem na WOM
- Dużych prędkości pracy
- Zamiaru uzyskania dużej wydajności układu hydrauliki



**Jürgen Bongard
produkuje zrębki
drzewne swoim
ciągnikiem S352 od
prawie 1,000 godzin**

Jürgen Bongard przepracował swoim ciągnikiem S352 bez mała 1000 godzin, i jest pod wrażeniem tak niskiego zużycia paliwa oraz mocy silnika SCR. Zużycie środka AdBlue jest niższe od oczekiwanego, a wlewanie go do ciągnika jest bardzo proste.

Technologia SCR rzeczywiście przynosi oszczędności w paliwie

Sauerland, region w północno-zachodnich Niemczech, na południe od Doliny Ruhry, znany jest ze swych lasów, gór i terenów z naturalną, dziką przyrodą. Zimą turyści przybywają tutaj żeby pojeździć i pobiegać na nartach, a latem, żeby wędrować po lasach. Rolnictwo w tym regionie jest również bardzo silnie związane z przemysłem leśnym.

„Używam mojego ciągnik Valtra S352 już 850 godzin do rozdrabniania drewna i produkcji zrębków drzewnych na biomasę, i mogę stwierdzić, że oszczędności na paliwie w porównaniu do moich poprzednich maszyn są naprawdę zauważalne. I to pomimo tego, że mój nowy ciągnik rozwija o wiele większą moc, niż tamte stare maszyny, nigdy nie używałem tak niewiele paliwa jak teraz” – mówi lokalny usługodawca Jürgen Bongard.

Bongard produkuje zrębki drzewne dla klientów w promieniu stu kilometrów od jego wioski Blintorp, koło miasteczka Neuenrade. Jego ciągniki pracują ponad 2000 godzin rocznie, ale duże opady śniegu ostatniej zimy ograniczyły jego czas pracy. Klienci Pana Bongarda to zazwyczaj właściciele lasów; średnio kontrakt obejmuje 100–3000 m³ zrębków drzewnych.

„Robię to od 15 lat, przez 10 lat było to moje główne zajęcie zarobkowe. Nigdy nie prowadziłem reklamy moich usług, chyba że jako reklamę uznać wysoką jakość mojej pracy i wydajność” – mówi Bongard.

Początkowo Bongard nie miał konkurencji

w produkcji zrębków, ale ostatnio coraz więcej ludzi wchodzi w ten biznes. Jedną z zalet prac Bongarda jest to, że skoncentrował się on całkowicie na produkcji zrębków drzewnych. Wielu jego konkurentów prowadzi również gospodarstwa rolne albo np. zajmuje się odśnieżaniem dróg.

„Rozpocząłem produkcję zrębków drzewnych jak moje zajęcie dodatkowe. Moją pierwszą maszyną był mały rębak, do którego materiał podawany był ręcznie. W tamtym czasie używałem różnych ciągników i samochodu ciężarowego. Od 2000 r. zajęcie to stało się moją główną pracą zarobkową. Ciągnik Valtra S352 jest najlepszą maszyną, jakiej kiedykolwiek używałem w mojej pracy” – oświadcza Bongard.

Ciągnik S352 razem z rębakiem Jenz waży 26 ton. Wydajność tego agregatu jest taka, że Bongard jest zadowolony, iż może pozostawić sprawy transportu zrębków klientom lub zatrudnia do ich wywozu innych usługodawców zajmujących się transportem. Kiedy produkuje się do 100 m³ zrębków na godzinę, jest ważne, aby łańcuch logistyczny funkcjonował należycie.

Silnik dużej mocy

Bongard bardzo chwali parametry swojego ciągnika S352. Silnik ma ogromną moc, oczywiście również wysoki moment obrotowy, i jest wyjątkowo silną maszyną dzięki czemu nie jest narażony na przeciążenia, nawet przy największych obciążeniach. Przy typowym, 10-godzin-



Jürgen Bongard przez ostatnie 10 lat wyspecjalizował się w produkcji zrębków drzewnych. Jego maszyny produkują zrębki przez 2,000 godzin w roku.

nym dniu pracy ciągnik zużywa około 400 l paliwa, co Bongard nazywa doskonałym wynikiem.

„Zużycie środka AdBlue jest zadziwiająco niskie i wynosi około 1% zużytego paliwa. Poprosiłem nawet mojego dealera, Hubertusa Kreggela, aby sprawdził, czy wszystko jest w porządku, ale potwierdził, że takie zużycie AdBlue jest normalne w takich warunkach pracy” – wyjaśnia Bongard.

Bongard ma w swoim garażu 1000 l zbiornik na AdBlue ustawiony obok zbiornika na olej napędowy. Zbiornik AdBlue posiada pompę elektryczną, która bardzo upraszcza wlewanie tego środka przy każdorazowym tankowaniu ciągnika.

„1000 l zbiornik na AdBlue jest wystarczająco duży, i napełniam go kilka razy do roku. Zamawiam ten środek w tym samym miejscu, w którym zaopatruję się w olej napędowy. Na jeden telefon dostarczają mi zarówno AdBlue jak i olej napędowy w następnym dniu, po złożeniu zamówienia. Pusty zbiornik wymieniany jest na pełny i po robocie” – opowiada Bongard.

■ Tommi Pitenius



Ciągnik Serii S – najbardziej ekonomiczny w swojej klasie pod względem zużycia paliwa

Ciągnik Serii S zużywa do 17 % paliwa mniej, niż jego modele konkurencyjne

Ekonomika zużycia paliwa ciągników Valtra Serii S i ich odpowiedników – ciągników AGCO została ostatnio sprawdzona przez kilka niezależnych instytucji. Według przeprowadzonych testów ciągniki Serii S zostały ocenione jako najbardziej ekonomiczne pod względem zużycia paliwa w swojej klasie.

W testach przeprowadzonych przez Uniwersytet Nebraska (USA) porównywano ciągnik AGCO DT, będący odpowiednikiem ciągnika Serii S, z 5 innymi ciągnikami konkurencyjnymi w różnych klasach mocy. Ciągniki te obejmowały modele ze skrzynią Powershift i przekładnią bezstopniową.

Zużycie paliwa w ciągnikach Serii S okazało się być zawsze niższe, bez względu na klasę mocy i w porównaniu do innych, konkurencyjnych ciągników. Przewaga ciągników Valtra w tym zakresie wynosiła od 3,8 do 17,2 %. Kolejność w klasach mocy była też zawsze taka sama. Ciągnik Valtra zużywał najmniej paliwa, a ogólna klasyfikacja ciągników była taka sama, bez względu na klasę mocy.

Testy polegały na pomiarze zużycia paliwa w gramach/kilowat/godzinę przy obciążeniu wału odbioru mocy. Testy nie uwzględniały zużycia środka AdBlue, który jest wymagany dla silników SCR zamontowanych w ciągnikach Serii S. Zużycie środka AdBlue wynosiło od 0,1 do 4 % ogólnego zużycia paliwa, a cena tego środka jest zbliżona do ceny oleju napędowego. A zatem, nawet jeśli dodać zużycie środka AdBlue do zużycia paliwa, ogólna ocena nie ulega zmianie.

Technologia SCR daje oszczędności

Ciągnik Valtra Serii S był pierwszym ciągnikiem na świecie, w którym zastosowano technologię SCR (selektywna redukcja katalityczna), dzięki której można znacząco obniżyć emisję szkodliwych substancji spalin. Technologia ta jest od lat stosowana w samochodach ciężarowych. Polega ona na natrykiwaniu spalin roztworem wodnym amoniaku przed ich wejściem do katalizatora. Nadmiar tlenu azotu powstającego w zoptymalizowanym procesie ulega przetworzeniu w nieszkodliwą wodę i azot.

Oszczędności na paliwie w wysokości około 10 % są w istocie znaczącymi oszczędnościami finansowymi. W zależności od godzin pracy ciągnika i rodzaju wykonywanych prac, roczne koszty paliwa dla ciągników Serii S są zazwyczaj o tysiące euro niższe, niż w przypadku ciągników konkurencyjnych.

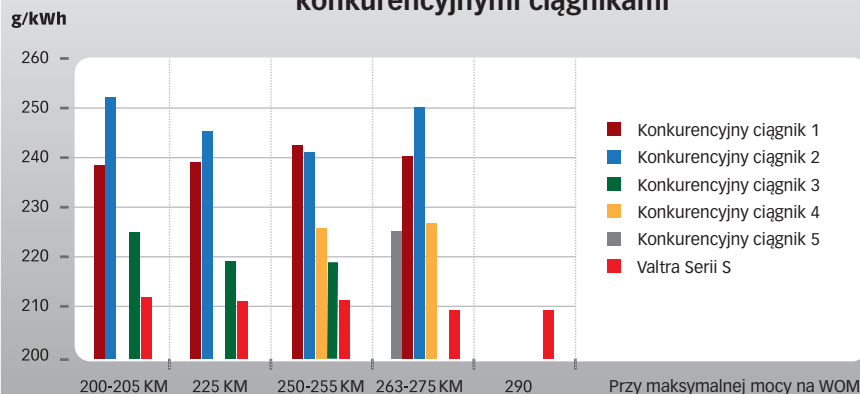
Testy przeprowadzone w Niemczech wykazały zużycie paliwa mniejsze o 16.6 %

DLG, renomowana niemiecka instytucja promująca postęp techniczny i naukowy, przeprowadziła testy, w których ciągnik Massey Ferguson serii 8600, odpowiednik ciągnika Valtra Serii S, uzyskał rekordowo niskie zużycie paliwa. W zależności od rodzaju prac wykonywanych przy użyciu ciągnika, zużycie paliwa było o 10 do 20 % niższe, niż w przypadku ciągników konkurencyjnych marek. Średnio, zużycie paliwa w ciągnikach Serii S było o 16,6 % mniejsze, niż w ciągnikach konkurencyjnych.

Podczas przeprowadzania testów ciągniki wykonywały różnego rodzaju prace polowe, zarówno przy wykorzystaniu mocy w 60 % jak i całej mocy silnika. Zużycie paliwa mierzone było w litrach na hektar i w gramach na godzinę pracy.

■ Tommi Pitenius

Zużycie paliwa Valtry Serii S w porównaniu z konkurencyjnymi ciągnikami



Ciągniki na indywidualne zamówienie produkowane przez indywidualistów

Poznaj osoby produkujące nasze ciągniki

Katja Laitinen jest przygotowana, kiedy ciągnik opuszcza strefę prac wykańczania powierzchni karoserii na środku linii montażowej ciągników. W niecałe 20 minut Katja będzie musiała wykonać wiele czynności przy ciągniku. Usunie ochronną taśmę przyklejoną przez lakierowaniem, przesmaruje wszystkie złącza i zamontuje cylinderkę ręcznego hamulca. Pod kabiną kierowcy założy izolację wyciszającą i jej oprawę.

Linia montażu końcowego, gdzie pracuje Katja, została tego lata całkowicie zreorganizowana. Części, dokładnie określone dla poszczególnego ciągnika dostarczane są na wózkach automatycznie przemieszczanych z magazynu na stanowisko pracy. Eliminuje to konieczność pobierania części przez Katję, co ogranicza możliwość występowania pomyłek i zwiększa wydajność pracy.

Katja mieszka ok. 20 km od fabryki. W czasie wolnym Katja lubi zbierać w lesie jagody.



Ville Suihkonen pracuje w dziale badań i rozwoju, i zajmuje się zagadnieniami hamulców, osi przednich, i układów kierowniczych. Jego pracy towarzyszy wiele rozmów i dyskusji z dostawcami, jak również określenie wymagań dotyczących części składowych i różnych systemów.

Kiedy Ville ma wolne, często odwiedza swoje rodzinne gospodarstwo rolne 80 km od Suolahti. Jego kuzyn prowadzi farmę bydła mlecznego, na której posiada 2 roboty udojowe obsługujące 120 krów. Raz na jakiś czas Ville jedzie tam ciągnikiem testowym będącym w dyspozycji działu badań i rozwoju, aby wypróbować go w warunkach rzeczywistych. Gospodarstwo to posiada własne ciągniki Valtra, m.in. T170, M150, 6800, 2105, i 705.

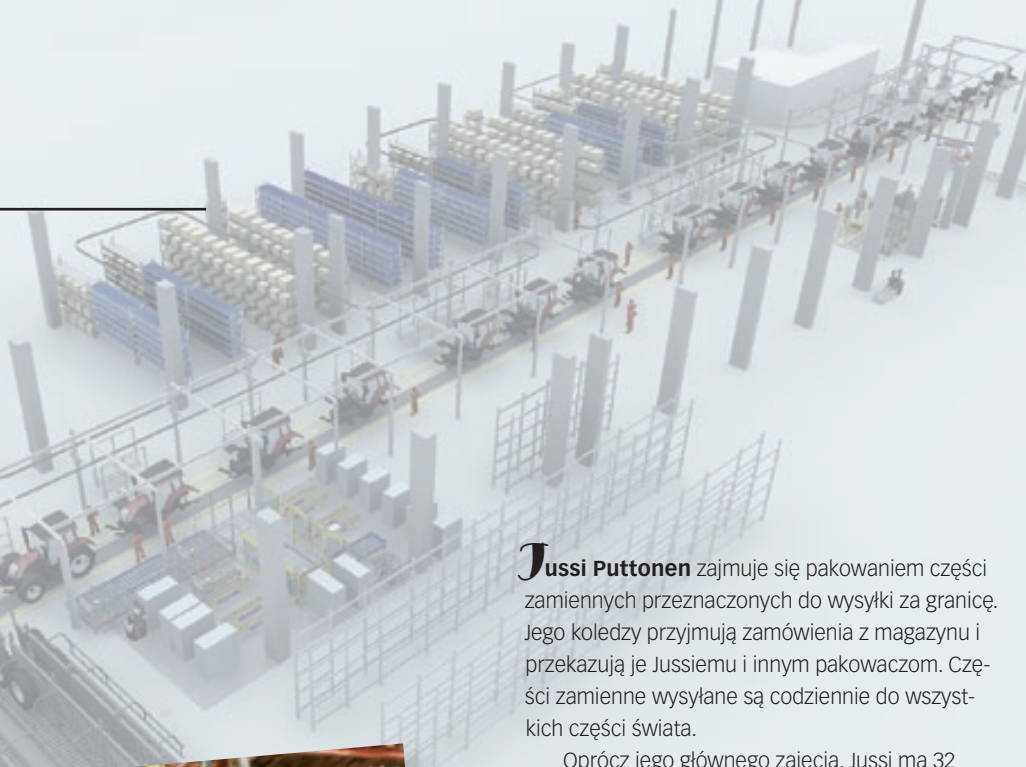
Oprócz zamiłowania do techniki i prac w rolnictwie Ville lubi też grać w siatkówkę.



Martti Peura pracuje na maszynach skrawających, na których obrabiane są obudowy przekładni nawrotnej, przekładni przednich, wałów odbioru mocy i przekładni Powershift, a także wały osi. Praca w tym dziale odbywa się na 3 zmiany: ranną, popołudniową, i nocną. Bloki obudów umieszczane są na mocujących przyrządach obróbkowych i przenoszone na system FMS (elastyczny system obróbki) jednostki obróbki maszynowej. W systemie FMS odlewy obrabiane są w 4 etapach, a gotowe produkty są tam również myte. Martti pracuje na zakładzie produkcji przekładni od 36 lat.

W czasie wolnym Martti lubi polować i hodować psy. Pełni też funkcję sędziego w konkursach psów rasowych.





Jussi Puttonen zajmuje się pakowaniem części zamiennych przeznaczonych do wysyłki za granicę. Jego koledzy przyjmują zamówienia z magazynu i przekazują je Jussiemu i innym pakowaczom. Części zamienne wysyłane są codziennie do wszystkich części świata.

Oprócz jego głównego zajęcia, Jussi ma 32 ha ziemi w miejscowości Laukaa i uprawia tam zboża oraz produkuje siano. Siano sprzedaje miejscowym farmom hodowców bydła. Dni wolne i weekendy spędza na doglądaniu swych pól i upraw, pracując setki godzin swoim ciągnikiem Valmet 565 z napędem na 4 koła. W skład jego gospodarstwa wchodzi też 37 ha lasów. Rolnicze wykształcenie Jussiego pomaga mu w rozumieniu potrzeb klientów, włącznie z zagadnieniami części zamiennych.

„Dobrze wiem co to oznacza, jeżeli gdzieś w świecie potrzebna jest natychmiastowa dostawa części zamiennych.”

Jussi ma żonę Elina i 2-letnią córeczkę Iida.

Kim Kytöpuuro jest członkiem zespołu montującego na początku linii montażowej wyposażenie opcjonalne zamówione przez klientów. Większość jego pracy dotyczy instalowania elementów układu pneumatyki. Mimo, że montaż wstępny podzespołów wykonywany jest na głównej linii montażowej, w różnych etapach wykonywane są na tej linii dodatkowe prace instalacyjno-montażowe. Np. hamulce pneumatyczne i pneumatyczne zawieszenie osi przedniej Aires w ciągnikach Serii T muszą być montowane w różnych sekcjach linii produkcyjnej. Kim odpowiedzialny jest też za montowanie przednich zespołów wałów odbioru mocy.

Kim mieszka na wsi, ok. 10 km od fabryki. Ma 3 synów w wieku 4, 5 i 8 lat. Jego żona pracuje też w Valtrze, w dziale części zamiennych. Od czasu, kiedy był chłopcem, Kim jest fanem klasycznych samochodów amerykańskich. Obecnie jeździ odrestaurowanym Chevroletem Impala z 1960 r., pracuje też nad takim autem modelu 1975, i ma kilka projektów, które czekają na realizację.



Johanna Herlevi wygrywa zawody w Mistrzostwach Europy

Kierowca Valtra Shell Pulling Team Johanna Herlevi zwyciężyła we wrześniu w kategorii Pro Stock 3500 na mistrzostwach Europy Tractor Pulling w Hörby, Szwecja.

Sukces zespołu został ukoronowany przez jej brata **Matti Herlevi**, który zdobył brązowy medal. Drugie miejsce zajęła inna Valtra, która jeździ w holenderskim zespole Next Sensation. Ogółem mistrzostwo Euro Cup również przypadło Next Sensation, który równocześnie zdobył Mistrzostwo Holandii. Doskonałe wyniki zespołu Valtra Shell Pulling Team pod koniec sezonu zostały przerwane kiedy to ostatnie zawody zostały odwołane z powodu deszczu. Należący do zespołu ciągnik Sigma Power uplasował się na czwartym miejscu, Caesar był szósty a Doris ósma w generalnej klasyfikacji punktów.



Nowe forum dla fanów Valtry

Valtra uruchomiła nowe wirtualne miejsce spotkań dla wszystkich właścicieli ciągników Valtra i fanów. Serwis ma na celu zrzeszanie miłośników Valtry na całym świecie. My Valtra jest miejscem, gdzie każdy może podzielić się swoimi historiami, zamieścić zdjęcia, filmy video z różnych środowisk, sytuacji i krajów, gdzie pracuje ciągnikami Valtra.

Serwis pozwala użytkownikom opowiedzieć innym o sobie, swojej pracy, maszynach i sytuacjach związanych z ciągnikami Valtra i dzielić się doświadczeniami z innymi użytkownikami. Odwiedzający mogą również zapoznać się z historiami i doświadczeniami ludzi związanych z Valtrą, a także oglądać zdjęcia, zamieszcza komentarze i ocenia historie. Interfejs użytkownika to mapa świata, na której odwiedzający mogą zobaczyć gdzie znajdują się inni fani Valtry.

Każdy kto zarejestruje się na forum przed końcem roku będzie automatycznie brał udział w losowaniu atrakcyjnych nagród! Dlatego zarejestruj się już teraz, opowiedz nam swoją historię i pomóż budować Świat Valtry na www.myvaltra.com.



*„Byłem tu pierwszy!”
Renifery są często spotykane na drodze prowadzącej do miejscowości Lokka. Kierowcy muszą się trzymać z daleka.*

Raimo Mattila, hodowca reniferów i przedsiębiorca z branży turystycznej wybrał nowy ciągnik Valtra N92 HiTech aby ten pomógł mu w pracy oraz w przemieszczaniu się wokół miasta Sodankylä w fińskiej Laponii. Mattila stanowi doskonały przykład wiejskiego przedsiębiorcy działającego w wielu obszarach, stąd tak ważne było aby jego ciągnik mógł być wykorzystywany do szerokiej gamy zadań. Oprócz swojej działalności hodowlanej, Mattila potrzebuje ciągnika do pracy w polu i w lesie, wynajmuje go, a nawet korzysta z niego w działalności turystycznej.

Od strony wzgórz rozpościera się wspaniała widok na pobliskie jezioro opale błękitne jezioro. Nie widząc krawędzi wzgórz, które rozpościerają się na horyzoncie trudno byłoby powiedzieć gdzie kończy się ziemia a zaczyna niebo.

Nad brzegiem jeziora pomrukuje ciągnik Valtra N92 HiTech, model z roku 2009. Krępy mężczyzna w koszuli z podwiniętymi rękawami spycha małą łódź rybacką na wodę. Bez towarzysza o mocy 101 koni mechanicznych dzieł pracy tego hodowcy reniferów i przedsiębiorcy turystycznego Raimo Mattila wyglądałby całkiem inaczej.

„Oferuję rejsy z przewodnikiem dla turystów i dla wędkarzy a ten ciągnik ułatwia przewiezie-

Raimo Mattila hoduje renifery, wynajmuje domki

Wszechstronność Valtry spra

nie łodzi z jednego jeziora na drugie” wyjaśnia Mattila, który sam mieszka w małej wiosce Lokka w pobliżu Sodankylä.

Interes na warunkach dyktowanych przez dzikie ostępy

Wieś Lokka jest popularnym celem wypraw turystów z całej Europy, którzy kochają wędrowki ponieważ wioska znajduje się tuż przy wspaniałym Parku Narodowym Urho Kekkonen.

„Mamy wielu gości, szczególnie z Europy Środkowej oraz Wielkiej Brytanii” mówi Mattila.

Obecnie rodzina Mattila wynajmuje i używa domki letniskowe turystom zainteresowanym wędrowkami, wędkowaniem, polowaniami jak również zbieraniem jagód i grzybów w dziewiczych lasach Laponii. Prócz usług polegających na udzielaniu gościny z żywnością oferowane są także transport i usługi przewodników. Na przykład Raimo Mattila zabiera gości zainteresowanych połowem łososia na wyprawy nad rzekę Luiro, która przepływa przez wieś.

Nowy ciągnik Valtra bardzo się przydaje w czasie sezonu turystycznego. Drewno do ogrzewania sauny trzeba przewieźć do domków letniskowych a łódź musi zostać przetranspor-

towana z jednego jeziora na drugie, stosownie do życzeń gości.

Mimo tak szerokiego zakresu działalności biznesowej Raimo Mattila jest głównie i przede wszystkim hodowcą reniferów. Stosownie do tego, żyje według rytmu pór roku a jego zadania powtarzają się zgodnie z cyklami roku.

Często używany napęd na cztery koła i sprzęgło hydrokinetyczne

Latem Mattila tak często korzysta ze swojego ciągnika jak często mają miejsce w Laponii białe noce. Zimą, kiedy renifery wyruszają na pastwiska w dzikie ostępy wzdłuż granicy fińsko-rosyjskiej, Mattila wykonuje prace leśne i przeprowadza zlecenia konserwacyjne.

„Mam umowę z firmami działającymi w lasach oraz wieloma właścicielami domków aby zimą odśnieżyć im drogi” wyjaśnia Mattila.

Naturalnie odśnieżanie na północ od Koła Polarnego nie jest łatwym zadaniem. Drogi są często wąskie, ilość śniegu jest niewyobrażalna a różnice wysokości są znaczne.

„Napęd na cztery koła jest niezbędny aby wspiąć się po stromym zboczu. Podoba mi się to, że w mojej nowej Valtrze napęd na cztery

Odległości w Laponii są duże, a ukształtowanie terenu znacznie się różni. Napęd na cztery koła ułatwia jazdę, nawet na stromych zboczach.





Godziny pracy pasterzy są wyznaczone przez harmonogram wypasu reniferów. Oznaczanie uszu cieląt reniferów ma miejsce w połowie lata i obejmuje 2 tygodnie intensywnej pracy.

wakacyjne i prowadzi turystów po ostępach dzikiej fińskiej Laponii wdza się idealnie pod wzgórzami Laponii



Ciągniki mogą być używane do różnych celów w dzikich, leśnych ostępach Laponii. Raimo Mattila polega na swojej Valtrze N92 HiTech w swojej działalności turystycznej i używa jej na przykład do transport łodzi rybackiej.

koła można włączyć w czasie jazdy” dodaje.

Wraz z nadejściem wiosny powracają prace polowe i produkcja drewna opałowego. Latem trzeba zebrać siano aby było czym karmić renifery kiedy nadejdzie zima. Zaś kiedy przychodzi jesień, nadchodzi pora naprawy ogrodzeń w zagrodach dla reniferów. Na potrzeby tych prac zwinna Valtra Serii N nadaje się szczególnie dobrze ponieważ można ją prowadzić z ogromną dokładnością pomiędzy niskimi sosnami. Słupki do ogrodzenia można transportować w wygodny sposób na widłach ładowacza czołowego. Przy naciąganiu drutu ogrodzeniowego czterokołowiec nadal okazuje się bardziej praktyczny.

„Nie mógłbym poradzić sobie bez ładowacza czołowego. Okazuje się niezbędny przy podnoszeniu bali i worków, nie wspominając o pracach przy śniegu. Sprzęt hydrokinetyczny znacznie ułatwia prace leśne i samą jazdę po lesie, umożliwiając wyjątkowo łatwy rozruch – nawet jeżeli zabiera to nieco mocy silnika” wyjaśnia Mattila wbijając w ziemię kolejny słupek ogrodzeniowy.

W razie potrzeby doskonalą serwis

Ciągnik hodowcy reniferów musi stawić czoła wielu nieprzychylnym warunkom oraz radzić sobie w różnych sytuacjach. Na przełomie 2009–2010 Finlandię nawiedziła wyjątkowo chłodna i śnieżna zima. Temperatury w Lokka spadały czasami poniżej minus 40 stopni Celsjusza a jeszcze w marcu ziemię pokrywała ponad metrowa warstwa śniegu.

„Kiedy kupowałem ciągnik na wyposażeniu powinien znajdować się podgrzewacz paliwa” – przyznaje Mattila.

Skrajnie niskie temperatury wywierają również ogromny wpływ na większą część południowej Finlandii.

„Jestem pewien, że sieć serwisu teraz o wiele lepiej rozumie z jakimi problemami musimy tu sobie radzić każdej zimy” – uśmiecha się.

Przed zakupem swojej Valtry N92 HiTech Mattila miał dwa inne ciągniki Valtra, co utwierdziło go w przekonaniu, że produkty tej marki nadają się do pracy w warunkach arktycznych.

„Najważniejszą cechą każdej maszyny w tych warunkach jest niezawodność, ponieważ



Jesień to pracowity okres dla pasterzy reniferów, ponieważ w tym czasie ogrodzenia muszą zostać naprawione przed spędem reniferów, który zaczyna się w październiku. Dostawy ogrodzeń mogą być łatwo transportowane ciągnikiem. Sprzęt hydrokinetyczny jest bardzo pomocny w pracy z ładowaczem czołowym i jazdą w lesie

odległości są bardzo duże. Szczęśliwie dla mnie, najbliższy serwisant nie pracuje zbyt daleko, bo znalazłem go raptem 100 km ode mnie”, zauważa Mattila wskazując w stronę drogi do Sodankylä.

Wieś Lokka jest położona 86 kilometrów od centrum Sodankylä. Pomimo ogólnej niezawodności ciągników Valtra, Mattila nie jest całkowicie pozbawiony problemów.

„Kiedy potrzebowałem naprawy, Valtra wykazała się skutecznością swojej sieci serwisowej. Kiedyś przyjechali zabrać mój ciągnik już w dwie godziny od mojego telefonu!” Mattila wspomina to zdarzenie z szerokim uśmiechem.

Kiedy człowiek znajduje się w odległej wsi, otoczony dziką przyrodą, dwie godziny można z pewnością uznać za szybki czas reakcji.

■ Riina Mäentausta
Zdjęcia: Tuula Lampela



Fińskie impresje z Valtrą

Uczestnicy wyjazdu na torze do jazd testowych.



Zwiedzanie fabryki w Suolahti.



Safari na quadach w fińskich, kamienistych lasach to nie lada wyzwanie.

W dniach od 28 do 30 października trzydziestoosobowa grupa klientów oraz sympatyków ciągników Valtra z różnych rejonów Polski wybrała się do Finlandii – ojczyzny ciągników Valtra. Wspólny wyjazd był miejscem spotkania Klientów z Podlasia, Pomorza, Zachodniego Pomorza, Wielkopolski ale i okolic Wrocławia, Łodzi, Kielc, Radomia czy Przemysła.

Po komfortowym, blisko dwugodzinnym locie z Warszawy do Helsinek oraz podróży autokarem cała grupa przybyła o północy do miejscowości Jyväskylä oddalonej o 270 km na północ od stolicy kraju – Helsinek.

W piątek grupa uczestniczyła w multimedialnej prezentacji ciągników Valtra prowadzonej przez Manager'a Marketingu ciągników Valtra – pana Markku Vornanen, następnie odbyło się dwugodzinne zwiedzanie linii produkcyjnej wraz z omówieniem poszczególnych etapów produkcji. Valtra jest jedną z nielicznych firm produkującą ciągniki tylko pod indywidualne zamówienie, tak więc Klient aktywnie uczestniczy w tworzeniu swojego ciągnika poprzez określenie wyposażenia, którego w przyszłości będzie używać. Na wycieczkowiczów czekał również tor do jazdy testowej, na którym mogli osobiście sprawdzić osiągi kilku modeli ciągników Valtra, począwszy od prostych modeli Serii „A” aż do jednostki 200-konnej z przekładnią automatyczną typu „Direct”.

W godzinach popołudniowych wszyscy z zadowoleniem skorzystali z zaoferowanego im programu rekreacyjnego w postaci wypra-

wy na quadach po fińskich lasach i wzgórzach oraz typowej fińskiej sauny i kąpeli w zimnym jeziorze. Niezwykle aktywny dzień został zakończony kolacją, gdzie nasi goście mogli posmakować specjalów fińskiej kuchni, w tym steków z łosia. Wieczór upłynął na wspólnym spacerze i zabawie w centrum Jyväskylä.

Ostatni dzień rozpoczął się od zwiedzania znanej skoczni narciarskiej Salpausselkä w Lahti. Następnie grupa miała okazję podziwiania zabytkowych modeli ciągników oraz szeregu innych eksponatów w muzeum na farmie Gårdskulla, usytuowanej 50 km na zachód od Helsinek. Właściciel farmy pan Rehnberg z dumą opowiadał o pięciu ciągnikach Valtra, użytkowanych w gospodarstwie Gardskulla. Na zakończenie wycieczki Klienci, zwiedzając miasto zapoznali się z bogatą historią Helsinek połączoną z ciekawym komentarzem przewodnika. Na uczestnikach wycieczki duże wrażenie wywarła Katedra na Placu Senackim z pomnikiem cara Rosji Aleksandra II, kościół wykuty w skale, stadion, który był areną letnich Igrzysk Olimpijskich w 1952 roku czy chociażby ogromne promy przyplływające do Helsinek z Rosji, Szwecji oraz Norwegii.

Po powrocie do Polski wycieczkowicze zgodnie stwierdzili, że trzydniowy wyjazd do Finlandii pozwolił im lepiej poznać nie tylko specyfikę produkcji ciągników Valtra ale również fińskie obyczaje i kulturę.

■ **Wacław Wandelt**

Złoty medal dla Valtra S292



Ciągnik Valtra S292 z rębakiem Kesla 645C otrzymał Złoty Medal na targach leśnych EKO-LAS 2010.

12 Międzynarodowe Targi Gospodarki Leśnej, Przemysłu Drzewnego i Ochrony Środowiska EKO-LAS odbyły się w dniach od 9 do 11 września 2010 w Mostkach k. Świebodzina.

Złoty Medal przyznawany jest po wnikliwym badaniu przez Komisję Konkursową, składającą się z wybitnych specjalistów. Nagradzane są w nim produkty cechujące się **wysoką jakością, innowacyjnie, wyprodukowane zgodnie z najlepszą dostępną technologią (BAT)**. Wyróżnionym Złotym Medalem produktom przysługuje tytuł „Najlepszy produkt targów”.

Na targach Valtra zaprezentowała na swoim stoisku między innymi najnowsze ciągniki Versu i Direct oraz inne ciągniki przystosowane do prac leśnych; takie jak Valtra N121 z żurawiem Kronos. Dużym zainteresowaniem zwiedzających cieszyły się pokazy ciągnika Valtra N141 z głowicą trzebieżową. Łącznie na ekspozycji własnej oraz stoiskach firm współpracujących i w pokazach z maszynami leśnymi można było obejrzeć blisko 20 ciągników Valtra!

■ Magdalena Kononowicz

EKO-LAS, Międzynarodowe Targi Gospodarki Leśnej, Przemysłu Drzewnego i Ochrony Środowiska

Targi Eko-Las to największe wydarzenie dla sektora leśnego w Polsce, organizowane w cyklu dwuletnim. W tegorocznej edycji targi zgromadziły 120 wystawców z Polski, Czech, Finlandii, Niemiec, Włoch, Kanady i Szwecji. Targi odbywały się na powierzchni 55.000 m² i odwiedziło je 6000 osób.

Zwiedzający mieli okazję na poznanie aktualnych trendów, technologii i nowości produktowych w najważniejszych sektorach związanych z rynkiem drzewnym i gospodarką leśną.

Dalsze informacje na stronach internetowych:

Targi Eko-Las: www.ekolas.mtp.pl

Złoty Medal MTP: www.binte.pl



Kombinacja, która otrzymała nagrodę: Valtra S292 z rębakiem Kesla 645C.

Ciągniki Valtra liderem na Karaibach!

Ciągniki Valtra dają sobie znakomicie radę w pracach na każdej szerokości geograficznej, od mroźnych, podbiegunowych pejzaży po gorące i wilgotne strefy tropikalne.

Firma FIBandCo, mająca swą siedzibę na Martynice, tchnęła nowe życie w niby-łodygi bananowców. Ta znana z innowacji firma wprzęga nieznaną nigdzie indziej na świecie technikę wykorzystując przyjazny środowisku proces użycia zasobów naturalnych obfitych w błonnik. Na swych plantacjach firma ta przekształca rdzeń niby-łodyg bananowców w użyteczny i o wysokiej jakości materiał występujący pod nazwą handlową Green Blade. Okładziny z tego materiału stosowane są w produkcji mebli, paneli podłogowych i izolacji cieplej, i wykonywane są w całości z włókna naturalnego otrzymywanego w procesie odpowiedzialnej działalności rolniczej.

Ciągniki Valtra na plantacji bananowej na Martynice

Fabryka, w której przetwarzane są rdzenie łodyg bylin bananowych znajduje się w miejscowości Ducos, i jest częścią kompleksu Exploitation Agricole Rivière la Manche, który uprawia banany i trzcinę cukrową. Bananowiec jest rośliną o charakterze zioła, która jest ścinana po zbiorze kiści bananowych. Dotychczas ten naturalny surowiec był marnowany i traktowany jako odpady. Technika zastosowana przez FIBandCo przynosi korzyści środowisku

Departamenty zamorskie Francji, Martynika i Gwadelupa zamieszkuje odpowiednio ok. 400000 i 400500 mieszkańców, i kraje te stanowią część archipelagu Antyli na Morzu Karaibskim. Położenie tych wysp pomiędzy zwrotnikiem Raka i równikiem sprawia, że klimat jest tam łagodny i sprzyja uprawie owoców i trzciny cukrowej.

Każdego roku Martynika i Gwadelupa eksportują do krajów Unii Europejskiej ponad 300000 ton bananów. Zdolność wytwórcza produkcji rolnej tych wysp zdobyła niedawno światowe uznanie jako model dla modernizacji i wprowadzania innowacji w obliczu rosnącej konkurencji.



naturalnemu dzięki niestosowaniu w procesie obróbki środków chemicznych, i intensywnej produkcji wody do nawadniania odzyskiwanej z łodyg bananowców.

Zakład przetwórczy w Ducos został zaprojektowany przy uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska naturalnego, są tam zainstalowane panele kolektory słoneczne, podgrzewacze wody zasilane energią słoneczną, oraz system odbierania wody deszczowej.

Firma FIBandCo codziennie używa ciągników Valtra do transportu niby-łodyg z pól do fabryki. Ciągniki muszą sobie radzić w trudnych warunkach w związku z wyboistymi i nierównymi drogami gruntowymi. W porze deszczowej transport ładunków po tych drogach jest niebezpieczny. Ciągniki Valtra są jednak wystarczająco silne aby zdecydowanie stawiać czoła tym wyzwaniom.

Flota ciągników obejmuje zarówno maszyny w wersji z klatką bezpieczeństwa wykonaną z rur, jak i z kabiną, tak jak w Serii A, a także modele Serii N, i T. Wszystkie ciągniki wyposażone są w automatyczny zaczep do maszyn współpracujących, a kierowca ciągnika może szybko przygotować swój osprzęt bez konieczności korzystania z pomocy innej osoby. Każdy zestaw transportowy może przewozić około 100 łodyg, które w sumie ważą ok. 6 ton.

Nicolas Cheminon z firmy FIBandCo ma zaufanie do ciągników Valtra: „Są znane z solidności, wytrzymałości i niezawodności, z bardzo praktycznym systemem zaczepu maszyn towarzyszących. Co więcej, na farmie, na której się znajdujemy, ciągniki Valtra były używane już wcześniej, więc byliśmy i nadal jesteśmy w sta-

nie usprawnić nasze prace serwisowe i zakupy części zamiennych.”

FIBandCo współpracuje z przedstawicielstwem handlowym firmy SDVI na Martynice, które zajmuje się sprzedażą ciągników Valtra i zapewnia serwis posprzedażowy. Cédric Deboudt, kierownik działu sprzedaży SDVI przyznaje, że ciągniki Valtra są świetne do prac na Martynice: „Na Martynice sprzedajemy 16 ciągników Valtra rocznie, i nasi klienci, podobnie jak FIBandCo, są niezwykle zadowoleni z jakości tych ciągników. Poza tym, klienci mają szeroki wybór wyposażenia dodatkowego”.

System zamawiania ciągników „à la carte” oznacza też, że firma FIBandCo może wybierać kolor ciągnika, w zależności od swoich potrzeb. Na drogach Martyniki dość często można spotkać ich czerwone i zielone ciągniki.

Następne modele ciągników Valtra mogą być takie same lub inne, ale Nicolas Chemionon potwierdza, że „w 2011 r. ich flota powinna zostać uzupełniona o dwa nowe ciągniki Valtra”.

■ Cédric Deboudt

O przedstawicielstwie handlowym SDVI w skrócie

SDVI jest obecne na Martynice, Gwadelupie, i w Gujanie Francuskiej, sprzedając tam maszyny rolnicze, maszyny do robót ziemnych i duże pojazdy do transportu towarów. Firma ta, od czasu jej założenia w 1998 r. należy do grupy Loret, i zatrudnia 60 osób, w tym 15 pracowników działu obsługi posprzedażowej. SDVI sprzedaje rocznie ok. 40 ciągników Valtra, a ich obrót w 2009 r. wyniósł 20 milionów euro.



Cédric Deboudt – SDVI Kierownik Działu Sprzedaży.



Nicolas Cheminon przy kierownicy ciągnika A82.



Kombinacja ciągnika i pojazdu gaśniczego jest niepokonana na terenach, gdzie nie poradzają sobie typowe wozy strażackie.

Sprzęt gaśniczy na tereny trudnodostępne

Członkowie związków rolniczych i dzierżawcy gruntów rolnych z norweskiej miejscowości Finnøy są przygotowani. Na terenach, gdzie nie mogą dojechać wozy strażackie, rozwiązaniem jest ciągnik rolniczy.

„Wybraliśmy sprzęt, który może wytrzymać prawdziwą batalię” – mówi komendant straży pożarnej Stig Forbregd z Finnøy, miasteczka położonego na północ od Stavanger.

Jest bardzo chętny do prezentowania innowacji. Oprócz bycia ciągnikiem komunalnym, Valtra N101 HiTech na pierwszy rzut oka wygląda jak zestaw do transportu gnojowicy.

„Pojazdy te są wyposażone dokładnie tak, jak profesjonalne wozy strażackie, oprócz tego, że nie mają silnika” – mówi Forbregd, demonstrując zdolności gaśnicze strumieniem wody z działka zamontowanego na górnej części pojazdu. Jest to skuteczna broń przed pożarami lasów i wrzosowisk.

Super ekonomiczny

Przez lata ugaszonych zostało wiele pożarów dzięki pomysłowemu wykorzystaniu przez rol-

ników przyczep na ścieki z szamba i gnojowicy. Zainspirowało to komendanta straży pożarnej w miasteczku Finnøy i pomysłowych pracowników firmy Moi AS, aby przystosować zbiornik podciśnieniowy 4CM producentów maszyn do pojazdu przeznaczanego do walki z pożarami.

„Omawialiśmy kilka rozwiązań poszukując możliwości kupna nowego sprzętu gaśniczego. Jednym z nich był pojazd gaśniczy holowany przez ciągnik” – mówi komendant straży pożarnej. Nowy, typowy wóz strażacki kosztuje od 2,5 do 4 milionów koron (1,2 do 2 milionów zł), ale samorządowi miasta udało się zapewnić 4–6 pojazdów gaśniczych za tę cenę.

„Zaoszczędziliśmy też dużo pieniędzy na kosztach prac obsługi i utrzymania, ponieważ wóz strażacki lub pompa gaśnicza muszą być uruchamiane przynajmniej raz w tygodniu, aby utrzymać ten sprzęt w stanie sprawności technicznej” – wyjaśnia.

Cztery pojazdy gaśnicze

Miasteczko i gminę Finnøy zamieszkuje 2900 osób porozrzucanych po 15 większych i mniejszych wyspach. Dwie z nich są połączone tunelem, inne polegają na połączeniach promowych. Przy takiej geografii łatwo jest domyślić się, dlaczego katastroficzne w skutkach pożary w wielu miejscach mogą stać się faktem na długo, zanim profesjonalny wóz strażacki będzie mógł udzielić pomocy.

„Dlatego właśnie chcemy ulokować pojazdy gaśnicze w 4 grupach wysp, najlepiej na

terenie nieruchomości należących do rolników, którzy mają podstawowe pojęcie o walce z pożarami” – ciągnie Forbregd.

Rolnik zapewnia silnik.

Używając pojazdów gaśniczych rozrzuconych po wyspach Finnøy, farmerzy mogą je uruchomić i natychmiast wyruszyć do akcji gaśniczej oraz rozpocząć gaszenie, zanim dotrą strażacy z profesjonalnym sprzętem.

Taka współpraca z miejscowymi rolnikami jest dokładnie tym, co czyni to przedsięwzięcie realnym: rolnicy angażują w to swoje ciągniki i wkład siły roboczej, a z drugiej strony dobrze wiedzą jak obsługiwać swoje cysterny na gnojowicy i inne ścieki, produkowane przez zakłady Moi AS.

„W ten sposób właśnie zdobyliśmy silnik do naszego pojazdu gaśniczego. Poza tym, ciągnik rolnika jest w każdej chwili gotowy do użycia” – dodaje Forbregd.

W każdym terenie

Ciągniki Valtra, będące na usługach dla samorządu miasteczka, ale też każdy inny ciągnik nadający się do tego celu, dają sobie radę w terenach, którym nie sprostają profesjonalne wozy strażackie.

„Ciągnik wyposażony w agregat pożarniczy jest idealnym rozwiązaniem w terenie. Za nim podążają trzy pojazdy gaśnicze: tam gdzie pojedzie ciągnik, tam dotrą też te pojazdy, nawet przez tereny podmokłe” – wyjaśnia Forbregd.

Pojazdy te mogą odgrywać decydującą rolę podczas walki z pożarem w lesie, zjawisku zdarzającym się coraz częściej.

■ Kalle Seip

Komendant straży pożarnej Stig Forbregd (po lewej) i zastępca komendanta Jakob Bjørklund ze swoim wyjątkowo skutecznym sprzętem gaśniczym, który zwiększa zdolności operacyjne w akcjach gaśniczych w różnych okręgach.





Valtra wspiera sport

Nasza firma nawiązała w tym roku współpracę z Towarzystwem Żużlowym Start Gniezno. Gniezno, oddalone od siedziby firmy w Paczkowie o niecałe 40 km to świetny punkt na nietypową formę promocji marki Valtra w regionie.

W sezonie żużlowym od kwietnia do początku października, ciągnik Valtra N141 HiTech, służył trenerowi zespołu do przygotowywania nawierzchni do treningów i wszystkich zawodów odbywających się w tym mieście. Najbardziej z nawiązanej współpracy zadowolony jest operator sprzętu! Do tej pory musiał pracować na dość wysłużonym Ursusie dlatego cieszył się, że miał możliwość pracy nowoczesnym sprzętem i nie może przestać go chwalić.

Powszechnie wiadomo, że „czarny sport” ma swoich licznych kibiców wśród rolników dlatego mamy nadzieję, że nietypowe zastosowanie ciągnika Valtra przyczyni się do jeszcze szerszego rozpropagowania marki Valtra.

Widowiskowość i dynamika na torze oraz atmosfera zabawy na trybunach – tak najkrócej można scharakteryzować fenomen „czarnego sportu”. To między innymi te elementy sprawiają, że podczas zawodów Stadion przy ul. Wrzesińskiej w Gnieźnie zapełniają tysiące kibiców. Pierwsza Stolica Polski jest przykładem miasta, które wielu sympatykom sportu

Kacper Gomólski to z pewnością objawienie sezonu 2010.



Drużyna START Gniezno i Valtra N141.

kojarzy się nierozzerwalnie właśnie z żużlem. Długa (sięgająca pierwszej połowy XX w.) tradycja uprawiania tej dyscypliny sportu po dzień dzisiejszy łączy pokolenia wiernych fanów TŻ Start.

Towarzystwo Żużlowe Start Gniezno jest sportową wizytówką Pierwszej Stolicy Polski. Dołączając do grona jego przyjaciół Valtra bierze udział w tworzeniu żużlowej historii regionu.

We wrześniu Valtra rozszerzyła swoją współpracę z Towarzystwem Żużlowym Start Gniezno zostając sponsorem tytularnym Klubu! Do marca 2011 zespół z Gniezna występował będzie pod nazwą: Valtra Start Gniezno. Mamy nadzieję, że rozszerzenie współpracy podziela na zawodników klubu mobilizująca.

Oprócz dopingowania drużyny na stadionie, nasi klienci mieli również możliwość bezpośredniego spotkania z czołowymi zawodnikami Startu Gniezno Adrianem Gomólskim i Krzysztofem Jabłońskim oraz prezesem Klubu Arkadiuszem Rusieckim,

którzy gościli na naszym stoisku w trakcie targów Agro Show w Bednarach.

Klub Valtra Start Gniezno zakończył pierwszoligowe rozgrywki na trzecim miejscu, co stanowi zrealizowanie przedsezonowych założeń z nawiązką. Trzymamy kciuki i zachęcamy do dopingowania naszych zawodników na stadionie w nadchodzącym sezonie!

■ **Magdalena Kononowicz**

Więcej informacji szukaj na stronie Klubu:

<http://www.start.gniezno.pl>

oraz na stronach Miasta Gniezna:

www.gniezno.com.pl

i Sportowych Faktów:

<http://www.sportowefakty.pl>

Old-timer



▲ Seria "Alcool" fabryki „Valmet do Brasil” składała się z trzech modeli: czterocylindrowego Valmet'a 88 oraz sześciocylindrowych modeli Valmet 118 i 118-4.

◀ Valmet 702, ciągnik zasilany gazem drzewnym w trakciejazd testowych w roku 1980. Obliczono, że zużycie suchego drewna będzie wynosiło do 1.4 kilograma na kilowatogodzinę.

Valtra jest weteranem

w badaniach nad zasilaniem silników alternatywnymi paliwami

Minionego lata prototyp ciągnika Valtra na biogaz spotkał się z dużym zainteresowaniem. Zarówno w Europie jak i Brazylii w istocie Valtra przeprowadzała już od kilku dziesięcioleci badania i testy nad zasilaniem silników alternatywnymi paliwami.

W roku 1980 wspólnie z Vakola, Fińskim Państwowym Instytutem Badawczym Inżynierii Rolnictwa i Leśnictwa, został opracowany ciągnik Valmet 702 napędzany na gaz drzewny. Prototyp był używany do opracowania technologii gazu drzewnego, która wkrótce, we wczesnych latach 80-tych została wprowadzona w Brazylii, kiedy kraj ten eksperymentował z odnawialnymi źródłami energii. Ostatecznie wybór padł na paliwo na bazie alkoholu, a Brazylia stała się wiodącym, światowym producentem etanolu.

Pomiędzy 1983 a 1986 rokiem fabryka „Valmet do Brasil” wyprodukowała w sumie 1700 ciągników zasilanych paliwem na bazie alkoholu, głównie dla rodzimych plantacji trzciny cukrowej, które mogły zapewnić sobie swoje własne paliwo. Silniki działały na zasadzie Diesla: były w nich 2 pompy wtryskowe, rzędowa pompa zasilająca w etanol, ale spalanie odbywało się poprzez wtryskiwanie niewielkiej ilości oleju napędowego za pomocą pompy rozdzielaczowej. Ten projekt ostatecznie zakończono kiedy odkryto złoża oleju na wybrzeżu Brazylii.

Wracając do Finlandii, badania były przeprowadzane z wykorzystaniem alkoholu w silnikach

Diesla w późnych latach 80-tych. W technice tej dodawano "poprawiacza" zapłonu do etanolu by wspomóc jego spalanie pod ciśnieniem. W innych przypadkach silniki na alkohol działały zgodnie z zasadą Otto ze świecami zapłonowymi. Rezultaty były pozytywne, ale w Finlandii brakowało niezbędnej infrastruktury.

Testy z pierwszą generacją biodiesla rozpoczęły się na początku lat 90-tych. W tym czasie Dyrektor zarządzający Valmet Matti Sundberg próbował osobiście promować wykorzystanie paliwa lobbując w Ministerstwie Rolnictwa i Leśnictwa. Pomimo niewielkich efektów jego wysiłków, gotowość firmy na zastosowanie biodiesla zdobyła uznanie na kilku rynkach eksportowych, szczególnie w Austrii i w Niemczech.

Odnotowano w tym czasie jeden epizod z zastosowaniem silnika Elsbetta, który jeździł na sprężonym oleju roślinnym. Ten "surowy olej silnikowy" został zastosowany w ciągniku Valmet 605, który był testowany w instytucie badawczym Statens Maskinprovningar w Uppsala, Szwecja. Obecnie, silnik ten znajduje się na ekspozycji w muzeum fabryki silników.

Dziś Valtra koncentruje się na dwóch kierunkach badań. Fabryka „Valtra do Brasil” rozwija następną generację silników zasilanych alkoholem, które działają na zasadzie Diesla. To wymaga nadal wykorzystania silnika Diesla do spalania mieszanki paliwowej, ale poszukiwane są nowe, oszczędne pod względem kosztów rozwiązania do podawania alkoholu poprzez

wykorzystanie najnowszych urządzeń z przemysłu motoryzacyjnego.

Z kolei fabryka Valtry w Suolahti bada użycie biogazu w silnikach Diesla wykorzystując technikę podwójnego paliwa, w której spalanie odbywa się z niewielką ilością normalnego oleju napędowego albo biodiesla. Największą przeszkodą do wykorzystania paliw odnawialnych w ciągnikach jest brak odpowiedniego ustawodawstwa w ramach UE. Dlatego mało prawdopodobne jest by poszczególne kraje dokonywały postępu w tej kwestii. Innym problemem jest brak odpowiedniej infrastruktury. Biogaz jest dostępny z istniejącej sieci naturalnego gazu, ale w większości krajów taka sieć nie jest szeroko rozwinięta. Przyszłość gospodarstw lub wsi bazujących na reaktorach biogazowych jest więc niepewna. Szwedzkie społeczeństwo bardzo wspiera odnawialne formy energii, a południowo-zachodnia Szwecja już posiada szeroko rozwiniętą sieć dystrybucji naturalnego gazu.

Ciągniki na biogaz zostały opracowane wspólnie z najlepszymi partnerami tej branży. Siostrzana spółka Valtry AGCO Sisu Power Genpowex stworzyła generator biogazu, która działa na tej samej zasadzie podwójnego paliwa, która będzie bardzo użyteczna w gospodarstwach.

Jeśli tylko w przyszłości zostaną przyjęte odpowiednie rozwiązania ustawodawcze, Valtra jest gotowa wprowadzić paliwa alternatywne.

■ Hannu Niskanen

AGCO Sp. z o.o.
ul. Poznańska 5
62-021 Paczkowo
Tel. (61) 662 90 50
Fax. (61) 662 90 58
biuro@valtra.com
www.valtra.pl

Collection
2011-2012

*Kolekcja Valtra
- z Tobą na każdym kroku*

Aby poznać więcej
szczegółów odwiedź swojego
lokalnego dealera Valtra.



Zobacz nowe produkty również na www.valtra.pl