

# Valtra Team

MAGAZYN  
KLIENTÓW  
VALTRA

2 | 2011

+  
Seria N  
**Nowy silnik  
i nowy design**  
strona 3

+  
Telemetria AGCOMMAND  
**Widzieć pracę  
przez internet**  
strona 12

+  
AGCO Finance  
**Nowa możliwość  
inwestycji**  
strona 15



TECHNOLOGIA SCR I ADBLUE

# OSZCZĘDNOŚCI NAWET DO 20%

**60**  
JUBILEUM  
1951-2011

strona 6

## WSTĘP



## Drodzy Czytelnicy

**60** lat dynamicznego rozwoju ciągników nie zwolniło tempa zmian w fińskiej fabryce. Nasi konstruktorzy znów zaskoczyli miłośników Valtry i wkrótce przedstawimy wcześniej zapowiadane nowości.

W niniejszym wydaniu magazynu „Valtra Team” znajdziecie informacje o nowej, zmienionej wersji ciągników serii N i T, w których zastosowane nowoczesne rozwiązania, m. in. selektywna redukcja katalityczna (SCR), system telemetrii AGCOMMAND i nawigacja AUTOGUIDE, pomogą w zwiększeniu wydajności pracy, tym samym przyniosą Wam wymierne korzyści.

Ponadto podzielimy się doświadczeniami innych użytkowników, eksploatujących swoje traktory w różnych, nieraz zaskakujących dziedzinach.

Dowiecie się również o nowej propozycji finansowania fabrycznego AGCO Finance, będącej odpowiedzią na ograniczenie dostępności funduszy pomocowych i umożliwiającej wprowadzanie nowych technologii w Waszych gospodarstwach.

W celu bliższego zapoznania się z tymi i wieloma innymi nowościami, już dziś serdecznie zapraszamy na nasze stoisko na targach Agritechnica w Hanowerze w dniach 15–19 listopada br. (hala 9 stoisko C19). Dla tych jednak, którzy nie będą mogli tam dotrzeć, przygotowujemy miłą niespodziankę podczas głównych wydarzeń targowych w Polsce – Polagra-PREMIERY w Poznaniu (16–19 lutego 2012) i AGRO-TECH w Kielcach (16–18 marca 2012).

Z pozdrowieniami,

*Bogdan Rachwał*  
DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY  
AGCO Sp. z o.o.

06

Technologia SCR  
– oszczędność paliwa



10



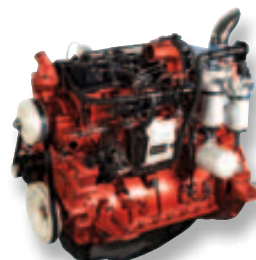
14



20

## W TYM NUMERZE:

- |    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| 03 | Nowy silnik i nowy design serii N  | 15 | Finansowanie fabryczne AGCO Finance już w Polsce        |
| 04 | Wiadomości   | 16 | Seria T w przemyśle kosmetycznym                        |
| 05 | Ambasador – po latach doświadczeń  | 19 | Nowy silnik Diesla zainicjował eksport ciągników Valmet |
| 06 | Oszczędności związane z technologią SCR                                  | 20 | Opinia Użytkownika                                      |
| 10 | Oszczędność czy problem?   | 22 | Kolory do wyboru  |
| 12 | Zalety stosowania telemetrii w użytkowaniu przez duże gospodarstwa rolne | 23 | Kolekcja Valtra   |
| 14 | AdBlue i oszczędności paliwa   | 24 | Modele Valtra   |



03



N163

Najmocniejszy czterocylindrowy ciągnik

## VALTRA N

Na początku przyszłego roku przewidywane jest wprowadzenie do produkcji Valtry Serii N z nowymi silnikami z technologią SCR. Oprócz nowego silnika zmianie uległ przód ciągnika, maska i design.

Silniki z technologią SCR pozwalają na redukcję zużycia paliwa o 5 do 10 %, co pozwala na znaczne oszczędności nakładów na paliwo. Jeśli uwzględnimy koszt zakupu AdBlue, to łączna oszczędność netto wyniesie około 5 %!

Ponadto system SCR wydłuża żywotność silnika, nie wymaga wysoko-wydajnego układu chłodzenia i pozwala chronić środowisko naturalne.

Dzięki modernizacji przodu ciągnika udało się uzyskać większy kąt skrętu kół przednich, dzięki czemu promień skrętu został znacznie zmniejszony. Zintegrowany przedni TUZ i ładowacz czołowy sprawiają, że nowa Seria N jest bardziej zwinna i funkcjonalna. Zmianie uległo również oświetlenie drogowe. Nowe zestawy świetlne podnoszą nie tylko komfort jazdy w nocy, ale i bezpieczeństwo w warunkach ograniczonej widzialności, oraz komfort pracy polowej w warunkach nocnych.

- Nowy zestaw świateł jezdnych
- Mniejszy promień skrętu
- Zintegrowany przedni TUZ i ładowacz czołowy
- Doskonała widoczność z kabiny
- Moc do 171 KM z doładowaniem



# News



## Valtra inwestuje w indywidualną obsługę klienta

**W** ciągu ostatnich 5 lat Valtra zainwestowała ponad 50 milionów euro w rozwój swoich produktów. W rezultacie oferta Valtry została całkowicie odnowiona i dalszy rozwój jest nadal kontynuowany. Nasze najnowsze traktory to tylko przedsmak nadchodzących nowości, które będą stanowiły ofertę Valtry w najbliższych latach.

Fabryka w Suolahti została w ostatnich latach zmodernizowana nakładem dziesiątków milionów euro. Nowa inwestycja w wysokości 23 milionów euro jest aktualnie w fazie planowania. Obejmuje ona budowę zupełnie nowej lakierni i dalszą modernizację linii montażowej. Nowy system produkcyjny wpłynie pozytywnie na efektywność produkcji, co skróci okres oczekiwania i obniży koszty. Modernizacja fabryki pozwoli sprzedawcom Valtry na indywidualną obsługę klientów w zakresie do tej pory nie znanym. Na przykład, zwiększy się zakres osprzętu do prac leśnych, który może być zainstalowany fabrycznie.

AGCO inwestuje również w ERP (zintegrowany system zarządzania informacją) i systemy IT (informatyczne), jak również w technologie wytwarzania. Fabryka Valtry w Suolahti jest pionierskim zakładem grupy w tym projekcie. Około 100 osób pracowało nad tym w ciągu ostatnich 18 miesięcy. Inwestycja ta o wartości ponad 20 mln euro ma na celu poprawę wydajności produkcji i dalszy rozwój współpracy w ramach korporacji AGCO.

Te wszystkie inwestycje przełożą się w najbliższych latach na jeszcze lepszą obsługę klienta, wyższą jakość produktów oraz możliwość precyzyjnego określenia wymagań co do zamawianych ciągników. Przez ostatnie 20 lat Valtra produkowała ciągniki wyłącznie na indywidualne zamówienia swoich klientów, a nowe inwestycje mają na celu jedynie wzmocnienie tej przewagi Valtry nad konkurentami.

## NOWA GENERACJA SERII S

Seria S jest aktualnie produkowana w trzeciej generacji, o czym świadczy ostatnia cyfra w oznaczeniu. Nowe modele to S233, S263, S293, S323 oraz S353.

W nowych ciągnikach zastosowano silniki z najnowszą technologią SCR wykorzystującą AdBlue. Roztwór jest wtryskiwany do kolektora wydechowego i dzięki temu spaliny są skutecznie oczyszczane w katalizatorze. Wzrósł też moment obrotowy silników, podczas gdy poziom hałasu w kabinie został obniżony do 70 decybeli. Nowy, 630-litrowy zbiornik paliwa umożliwia wydłużenie czasu pracy, a zwiększona do 60 litrów ilość AdBlue wpływa na jeszcze większą elastyczność podczas tankowania.

Nowe katalizatory umieszczone są wewnątrz rury wydechowej, której owalny kształt zapewnia jeszcze lepszą widoczność z kabiny. Modele S353 i S323 standardowo wyposażone są w wysokowytrzymałą oś przednią, która opcjonalnie jest również dostępna w mniejszych modelach Serii S.

## VALTRA W ZAPRĘGU ŚWIĘTEGO MIKOŁAJA

Valtra stała się oficjalnym ciągnikiem Świętego Mikołaja. Tematyka Świętego Mikołaja zostanie wprowadzona z ciągnikami Valtra i działaniami marketingowymi w nadchodzącym okresie świątecznym. Podobnie jak Valtra, Święty Mikołaj jest rodem z Finlandii.



Internet: [valtra.pl](http://valtra.pl)

**Valtra Team**

**Redaktor naczelna** Hannele Kinnunen, Valtra Inc., hannele.kinnunen@valtra.com **Redakcja** Tommi Pitenius, Valtra Inc., tommi.pitenius@valtra.com  
**Wstęp do czytelników** Bogdan Rachwał, AGCO Sp. z o.o., bogdan.rachwal@valtra.com // Siegfried Aigner Valtra GsmBH, siegfried.aigner@valtra.com // Sylvain Mislange, AGCO Distr. SAS, sylvainmislange@fr.agcocorp.com // Lucy Jones, Agco Ltd., lucyjones@uk.agcocorp.com // Kim Pedersen, LMB Danmark A/S, kim.pedersen@lmb.dk // Astrid Zollikofer, AGCO Deutschland GmbH, GB Valtra, astrid.zollikofer@valtra.com //

**Wydawca** Valtra Oy Ab, Valmetinkatu 2, 44200 Suolahti

**Koordinacja** Medita Communication Oy **Układ graficzny** Juha Puikkonen, InnoTyöverko Osk

**Druk** Forssa Print 2011 **Zdjęcia** z archiwum Valtra, jeśli nie zaznaczono inaczej



Valtra is a worldwide brand of AGCO



# DOBRY AMBASADOR

Prawdziwą ambasadą tej marki jest działające w górskiej scenerii gospodarstwo rolne Jana i Haliny Bania ze Ścinawki Średniej k. Kłodzka na Dolnym Śląsku, gdzie na dobrą opinię producenta pracują już trzy Valtry.

TEKST I ZDJĘCIA GRZEGORZ ANTOSIK

**G**ospodarstwo Jana i Haliny Bania powstało w 1995 r., a podstawowym przedmiotem działalności jest produkcja roślinna prowadzona na trzech działkach o łącznym areale 450 ha.

Przez pierwsze lata działalności w Ścinawce Średniej bezapelacyjnie królowały stare Ursusy, jednak w końcu nadszedł czas, w którym niezbędny stał się zakup mocniejszego ciągnika, wyróżniającego się niskimi kosztami eksploatacji, a przede wszystkim niewielkim zużyciem paliwa.

– Wtedy po raz pierwszy zainteresowała mnie marka Valtra. Mój

wybór padł na ciągnik 8550 Mega, a ostateczną decyzję o kupnie podjęła... żona – wspomina rolnik.

Pierwszą Valtrę szczęśliwie omijały jakiegokolwiek usterki, a czynnością najbardziej absorbującą czas okazywał się wykonywany raz do roku przegląd. W 2008 r. niezbędny stał się zakup kolejnego ciągnika. Wybór od razu padł na Valtrę. Ostatni z ciągników Valtra ma zaledwie kilka miesięcy.

## Tanie spalanie

Wśród największych zalet fińskich ciągników na pierwszy plan wybija się przede wszystkim niewielkie zużycie paliwa.

↑↑ Rodzina Baniów nie kryje zadowolenia z kupna kolejnego, trzeciego już ciągnika Valtra – modelu N141H.

↑ 9-letni ciągnik Valtra 8550 Mega szczęśliwie omija poważniejsze usterki.

– Ciągnik N141H został zatankowany 180 litrami oleju napędowego, co wystarczyło do pracy przez 28 mth. O takich wynikach w starych Ursusach mogliśmy tylko pomarzyć – komplementuje **Jan Bania**. (...) Poza tym rolnik ściśle przestrzega częstotliwości wykonywania przeglądów (co 500 mth we własnym zakresie, co 1000 mth zlecając to serwisantom), jak również używania olejów zalecanych przez producenta i oryginalnych części zamiennych. •

Troskami i dylematami przed podjęciem decyzji oraz swoimi doświadczeniami dzieli się p. Jan na łamach ATR Express 17–18/2011.

Pełna treść artykułu Grzegorza Antosika dostępna również na stronie [www.valtra.pl](http://www.valtra.pl)



Technologia SCR

# JAK ZAOSZCZĘDZIĆ TYSIĄCE EURO

Jak uzyskać dodatkowe tysiąc lub nawet dwa tysiące euro w roku? Kwoty te są łatwo osiągalne w warunkach dużej oszczędności paliwa przy zastosowaniu najnowszej selektywnej redukcji katalitycznej (SCR).

TEKST TOMMI PITENIUS ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA





**D**oświadczenia z technologią SCR zostały zebrane zarówno podczas pracy codziennej maszyn jak również testów. Testy zostały przeprowadzone przez niezależne instytuty badawcze, oraz producenta silników AGCO Sisu Power. Wyniki testów różnią się w zależności zadań i warunków. W najlepszym przypadku zużycie paliwa ciągników Valtra wyposażonych w technologię SCR zostało określone jako około 20 procent niższe niż u konkurencji. Uśredniając i uwzględniając różnorodność warunków, można powiedzieć, że technologia SCR zapewnia oszczędność paliwa o co najmniej 5 do 10 % w porównaniu do ciągników nie posiadających katalizy SCR.

Porównania zużycia paliwa musi uwzględniać zużycie AdBlue. W silnikach, które spełniają wymogi normy Tier 3B dotyczące emisji substancji szkodliwych do atmosfery, zużycie AdBlue podnosi nieznacznie koszt eksploatacji w porównaniu do mniej zaawansowanych silników. Zużycie AdBlue stanowi zazwyczaj 3 do 5 % ilości paliwa. Zużycie jest wyższe przy wysokich temperaturach otoczenia i pod dużym obciążeniem. Podczas jazdy na krótkich dystansach w warunkach skandynawskiej zimy, zużycie AdBlue jest niewielkie. ➔



## Według obliczeń, Valtra T203 zaoszczędziła około 1 euro za godzinę w porównaniu z T202.

### Typowe oszczędności – około 1000–2000 euro

We współpracy z Instytutem Wydajności Pracy TTS, Valtra opracowała kalkulator zużycia paliwa.

Służył on do porównania modeli drugiej generacji T202 z trzecią – T203. Kalkulacje uwzględniały ilość pracy w motogodzinach lub hektarach oraz zużycie paliwa i AdBlue.

Obliczenia te dostarczają nam konkretnych wykresów zużycia paliwa dla pięciu różnych rodzajów zadań. Kalkulacja wydajności opiera się o ilość pracy wykonanej na powierzchni dwóch hektarów. Oczywiście, wydajność pracy jest większa na większych obszarach – mówi **Veli-Matti Tuure**, dyrektor Instytutu Wydajności Pracy TTS.

Według obliczeń, Valtra T203 oszczędziła około 1 euro za godzinę w porównaniu z T202. Im cięższa praca, tym wyższe oszczędności. W związku z powyższym, jeżeli ciągnik jest używany przez tysiąc godzin rocznie, kwota oszczędności może sięgnąć około tysiąca euro. Jeśli ciągnik jest używany do 2000 mth, oszczędności wyniosą około < 2000 euro. Oszczędności są jeszcze większe, jeśli gospodarstwo lub usługodawca posiada flotę kilku ciągników. Jeżeli ciągniki są intensywnie użytkowane przez cały rok, technologia SCR pozwoli na potencjalnie oszczędności kilku tysięcy euro rocznie. •



## Nowe modele Serii T z systemem SCR

Lista modeli ciągników Valtra Serii T z technologią SCR została poszerzona o modele T133 i T153 napędzane przez 6,6-litrowy silnik Sisu AGCO Power, oraz modele T163, T173 i T193 napędzane silnikiem o pojemności skokowej 7,4 litra. Modele T163 są także wyposażone w przełącznik EcoPower, który pozwala wybór trybu pracy Eco lub Power. Nowe modele ciągników oferują jeszcze większą moc i moment obrotowy.

Technologia SCR redukuje zużycie paliwa o 5 do 10 %. Ponadto, ilości cząstek stałych i tlenków azotu są redukowane do wartości stanowiącej ułamek procenta w porównaniu do poprzedniej technologii. Użytkownicy ciągników również korzystają z faktu, że technologia SCR zmniejsza potrzebę chłodzenia silnika i zwiększa czystość oleju silnikowego, co wydłuża żywotność silnika.

Valtra ma wieloletnie doświadczenie z technologią SCR. Valtra S wprowadzona na rynek w 2008 r., była pierwszym ciągnikiem rolniczym w świecie, w którym zastosowano system SCR. Dla użytkowników ciągników ta technologia jest prosta, gdyż nad wszystkim czuwa elektronika pokładowa. Zadaniem operatora jest jedynie napełnienie zbiornika AdBlue.

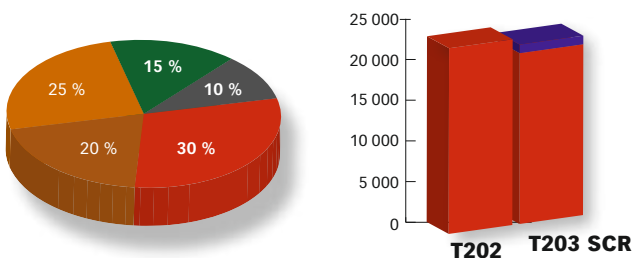




### Oszczędności zużycia paliwa osiągnięto poprzez zastosowanie technologii SCR

RODZAJ PRACY	H/ROK	HA/ROK
Ciężka praca pociągowa	300	939.8
Średnia praca pociągowa	200	1 102.1
Lekka praca pociągowa	250	677.1
Średnie obciążenie na WOM	150	256.5
Jazda transportowa	100	
<b>SUMA</b>	<b>1000</b>	

### UDZIAŁ % WG RODZAJÓW PRACY



### CAŁKOWITY

Koszt paliwa, €/l	0.90
Koszt AdBlue, €/l	0.60

Roczne zużycie (l/rok)	T202	T203 SCR	Różnica
Olej napędowy	23 744.9	21 845.1	1 899.8
AdBlue		1 092.3	1 092.3

**Roczne oszczędności**  
**1054 € (4.9 %)**

## Używanie AdBlue jest proste

TEKST ASTRID ZOLLIKOFER

W gospodarstwie Hohenroth w Niemczech, ciągniki Valtra są intensywnie użytkowane. Oprócz trzech ciągników Valtra Serii S, pracują jeszcze Valtra T190 i N142D. Wszystkie ciągniki Serii S napędzane silnikami AGCO Sisu Power wyposażone są w technologię SCR, która pozwala na spełnienie najbardziej rygorystycznych norm emisji.

Pan **Bernd Grom**, który prowadzi gospodarstwo, przechowuje 1000-litrowy zbiornik z AdBlue w magazynie co zabezpiecza jego zawartość przed zamarznięciem. AdBlue jest uzupełniany codziennie wraz paliwem, po to żeby ciągniki były zawsze gotowe do ciężkiej pracy – mówi Pan Grom.

Dzięki rozwiązaniom Valtry które zapobiegają omyłkowemu zatankowaniu AdBlue do paliwa i na odwrót pomyłka jest niemożliwa. To dobrze, że nalewaka oleju napędowego nie da się włożyć do zbiornika AdBlue, gdyby nie to na pewno zdarzałyby się pomyłki. Na szczęście, w Valtrze możliwości takich pomyłek są wykluczone – dodaje Pen Grom

Mimo konieczności posiadania drugiego zbiornika na AdBlue na miejscu tankowania, Pan Grom potwierdza, że – używanie nowej technologii jest proste! •



# OSZCZĘDNOŚĆ CZY PROBLEM?

Nowe normy emisji spalin wymuszają na producentach silników stosowanie dodatkowych układów redukujących emisję trujących związków. Jednym z coraz częściej stosowanych rozwiązań jest układ selektywnej redukcji katalitycznej – SCR. Czy należy bać się nowej technologii? Przedstawiamy wnioski i wyliczenia po rocznej, intensywnej pracy ciągnika dużej mocy w jednym z przedsiębiorstw rolnych na Opolszczyźnie.

TEKST I ZDJĘCIA KAROL HOŁOWNIA, FARMER 16/2011 (FRAGMENTY)

**Z**należliśmy w Polsce gospodarstwo, gdzie już od roku jest intensywnie wykorzystywany 350-konny ciągnik Valtra S352, w którym zastosowano układ SCR.

Właśnie taki ciągnik – model S352, najmocniejszy z serii S, trafił w sierpniu ubiegłego roku na testy do spółki Top Farms Głubczyce.

– Od dawna interesował mnie temat SCR i oszczędności z tym związanych – tłumaczy **Edward Bernacki**, dyrektor działu mechanizacji w głubczyckiej spółce.

– Traktor był od sierpnia na testach, a później... robiłem wszystko żeby został – dodaje.

Dane z pracy większości ciągników i maszyn samojezdnych są zbierane – również za pomocą monitoringu zdalnego – i analizowane. Na ich podstawie wyciąganych jest wiele wniosków i wykonywane różnego rodzaju statystyki, w tym również dotyczące efektywności pracy i zużycia paliwa.



## PORÓWNANIE ZUŻYCIA PALIWA VALTRY S352 z SCR Z INNYMI, STARSZYMI MODELAMI CIĄGNIKÓW W TOP FARMS GŁUBCZYCE

Ciągnik	Zużycie ON [l]	Czas pracy [mth]	Powierzchnia wykonanej pracy [ha]	Wydajność pracy [ha/mth]	Zużycie paliwa w jednostce czasu pracy [l ON/mth]	Zużycie paliwa na powierzchnię wykonanej pracy [l ON/ha]
<b>Siew rzepaku – sierpień 2010 r.</b>						
Valtra S352	7500	309	1122,68	3,63	24,27	6,68
Case Magnum 335	7812,31	213	615,45	2,89	36,68	12,69
<b>Siew pszenicy – wrzesień 2010 r.</b>						
Valtra S352	5250	221	840,9	3,80	23,76	6,24
Case Magnum 335	7065	212	768,7	3,63	33,33	9,19
<b>Siew zbóż – październik, listopad 2010 r.</b>						
Valtra S352	11284	489	1616,2	3,31	23,05	6,98
Case Magnum 335	5495	155	471,2	3,04	35,45	11,66
<b>Głęboszowanie – listopad, grudzień 2010 r.</b>						
Valtra S352	5421,21	229	-	-	23,67	-
Case Magnum 335	2216,66	68	-	-	32,60	-
John Deere 8520	2656,05	74	-	-	35,89	-
<b>Brona wahadłowa 6 m, głębokość pracy 28 cm – kwiecień 2011 r.</b>						
Valtra S352	8148	201	-	-	40,54	-
Case Magnum 335	5501	128	-	-	42,98	-
John Deere 8520	1950	43	-	-	45,35	-
Claas Xerion 3800	4984	122	-	-	40,85	-

Pełny tekst artykułu: Farmer, Nr 16/2011 lub, [www.valtra.com](http://www.valtra.com)

### Warto wiedzieć

Top Farms w Głubczycach jest jedną z trzech spółek w Polsce należących do grupy Spearhead International. Grupa gospodaruje w pięciu krajach Europy: Wielkiej Brytanii (3000 ha), Polsce (29600 ha), Rumunii (15000 ha), Czechach (20000 ha) i Słowacji (3700 ha).

W Top Farms Głubczyce użytkuje się w sumie 11,5 tys. ha gruntów, przy czym same zboża i rzepak zajmują powierzchnię ok. 7 tys. ha. Pozostałe uprawiane rośliny to między innymi ziemniaki, buraki cukrowe, kukurydza, trawa i lucerna. Prowadzony jest również chów bydła mlecznego. Utrzymywane stado liczy 2,5 tys. krów mlecznych. W gospodarstwie pracuje już 18 ciągników Valtra.

### Warto wiedzieć

Top Farms Głubczyce Valtra S352 przeszła solidny test, który bez przesady można nazwać „długodystansowym”, a raczej „wielogodzinowym”: 29 lipca br. wyświetlacz ciągnika wskazywał 2381 mth, przy czym traktor rozpoczął pracę w gospodarstwie jako fabrycznie nowy w sierpniu 2010 r.

### Korzyści z nowej technologii

Wyniki zużycia paliwa przy użyciu poszczególnych ciągników zostały uzyskane na podstawie pomiarów przeprowadzonych podczas prac polowych, wykonywanych w tym samym czasie i na tym samym polu z jednakowymi narzędziami uprawowymi. Wyniki wskazują wyraźnie na niższe średnie zużycie paliwa ciągnika wyposażonego w układ SCR. Tylko podczas najcięższej pracy (głęboka uprawa 6-metrową broną wirnikową) wyniki pomiarów spalania wyrównują się.



Wydajność pracy maszyn w Top Farms podnoszą między innymi systemy jazdy równoległej.



Problemu z dostępem do AdBlue dzisiaj nie ma. Płyn jest produkowany między innymi przez zakłady azotowe.



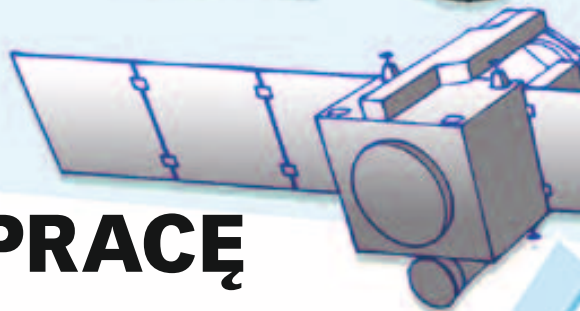
Obsługa Valtry z systemem SCR nie nastęcza żadnych problemów. Trzeba tylko pamiętać o dodatkowym tankowaniu czynnika AdBlue.



Zbiornik na AdBlue ma pojemność ok. 10-krotnie mniejszą niż zbiornik na olej napędowy.

### Umiarkowany apetyt na paliwo

Valtra S352 trafiła do gospodarstwa w Głubczycach w sierpniu 2010 r. Prawie natychmiast ciągnik wyjechał w pole do siewu rzepaku, a następnie pszenicy ozimej. Dla porównania parametrów pracy maszyn, równoległe z maszyną pracował zawsze na tym samym polu drugi ciągnik – 3-letni Case Magnum 335, dysponujący silnikiem o mocy znamionowej 335 KM. Obydwa ciągniki miały zaczepione identyczne narzędzia – 9-metrowe agregaty uprawowo-siewne Pronto DC firmy Horsch, a także w listopadzie w pracy z 5-dłutowym głęboszem Kverneland uczestniczył jeszcze 4-letni ciągnik John Deere 8520 o mocy 295 KM. – pełne wyniki testów w tabeli poniżej. •



## TELEMETRIA CZYNI PRACĘ BARDZIEJ WYDAJNĄ

Ciągniki Valtra S, T i N są dostępne z systemami telemetrycznymi AGCOMMAND, zaprojektowanymi i opatentowanymi przez AGCO. System wpływa na zwiększenie wydajności poprzez pomiar, monitorowanie i sprawozdawczość. System pozwala także na lokalizację ciągnika w trakcie pracy, monitoring czasu i kontrolę, kontrolę wykonywanej pracy. W przyszłości będzie możliwe monitorowanie on-line w czasie rzeczywistym przez sieć Internet.

TEKST PANU KANTOSALO ILUSTRACJA KALLE TALONEN

**T** Zaletą telemetrii w przypadku usługodawców, jest między innymi możliwość logistyki i monitoringu w trakcie prac

zleconych na obcym polu, zwłaszcza, gdy wiele ciągników pracuje jednocześnie. Ponadto system może być stosowany do dokładnego określenia miejsca pracy i zadań do wykonania.

System AGCOMMAND jest dostępny przez Internet z dowolnego miejsca i o każdej porze dnia. System przechowuje również dane, co na przykład ułatwia monitorowanie czasu pracy. Informacje te mogą być również wykorzystane przez usługodawców, do precyzyjnego obliczenia wysokości faktury dla klienta.

Telemetria może zwiększyć bezpieczeństwo, efektywność i ekonomię. W tym samym czasie może być planowany zakres prac do wykonania oraz obsługi technicznej – pozwalała na synchronizację i optymalizację działań. System może być

również wykorzystywany w logistyce, raportowaniu i planowaniu – mówi Lasse Kauranen, z gruby eksperckiej R & D w Valtrze.

Aby zilustrować wszechstronne zastosowania telemetrii AGCOMMAND, można przyrzeć się nowoczesnym i dużym gospodarstwom, wykorzystujących wiele ciągników. System pozwala rolnikowi obserwować na monitorze – w czasie rzeczywistym, gdzie maszyny są, co robią lub co już zrobiły. Rolnik może również wybrać, aby system automatycznie wysyłał powiadomienia bezpośrednio do centrum obsługi technicznej Valtra informacje o koniecznych przeglądach okresowych. Taki komunikat zawiera informacje dla serwisanta o zakresie prac ale również o lokalizacji ciągnika. Telemetria może także wspomagać operatora i pomagać w zarządzaniu optymalnego wykorzystania ciągnika, w celu osiągnięcia maksymalnej wydajności. •

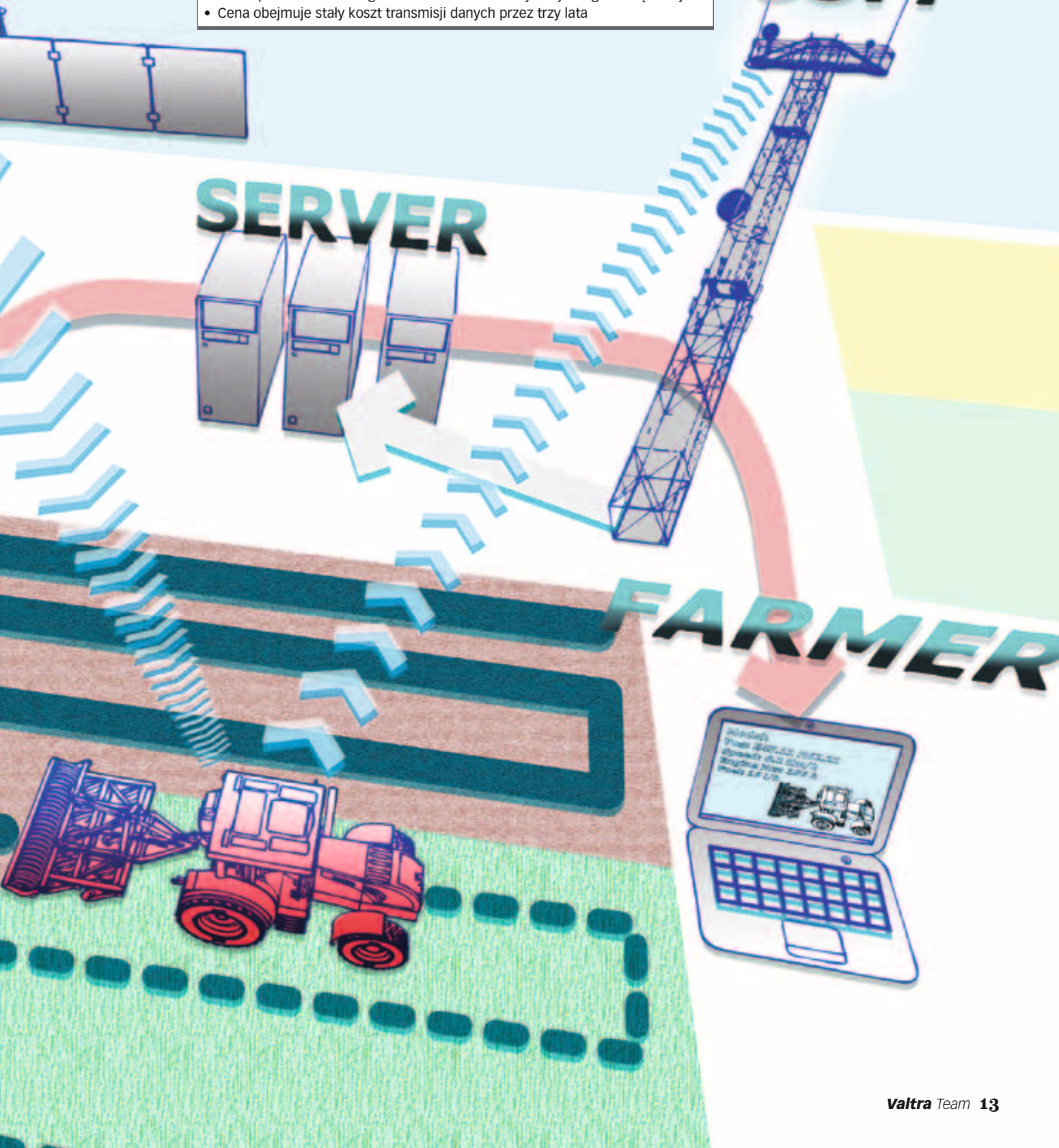
**VALTRA SERVICE**





## ZALETY TELEMETRII AGCOMMAND

- Zdalne monitorowanie ciągnika w czasie rzeczywistym
- Automatyczny zapis danych
- Zwiększona wydajność pracy zarówno ciągnika jak i operatora
- Dostęp do istotnych danych na temat ciągnika
- Przewiduje wymagania dotyczące przeglądów technicznych i pozwala na szybką obsługę
- Wysyła E-mail lub wyświetla powiadomienia o wiadomościach
- Łatwe planowanie obsługi lub możliwość alternatywnej usługi zewnętrznej
- Cena obejmuje stały koszt transmisji danych przez trzy lata





AdBlue i system SCR

# PROSTY I OSZCZĘDNY

TEKST PANU KANTOSALO ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA

**S**ystem selektywnej redukcji katalicznej (SCR) zastosowano w nowych silnikach o niskiej emisji spalin, spełniających normę emisji spalin Tier 3B.

Teraz ciągniki Valtra serii S i T oraz nowe ciągniki Serii N wyposażono w system katalityczny SCR. Kataliza odbywa się poprzez wtrysk AdBlue wprost do kolektora wydechowego. Pozwala to na zmniejszenie emisji tlenków azotu zawartych w spalinach aż o 80 %, przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa o 5 do 10 %.

Wodny roztwór mocznika jest sprzedawany przez firmy handlowe pod marką AdBlue, Air1 lub DEF. W Polsce jest dostępny już na niemal wszystkich stacjach paliw, sklepach z częściami zamiennymi i artykułami do produkcji rolnej.

Roztwór powinien być przechowywany w ciepłym miejscu, gdyż temperatura krystalizacji tej cieczy wynosi  $-11^{\circ}\text{C}$ . Jeśli zdarzy się że zostanie wystawiony na działanie niskich temperatur, może być nadal używany po ogrzaniu, nie tracąc właściwości użytkowych.

Ważną rzeczą jest właściwe prze-

chowywanie i przelewanie. Należy tego dokonywać w takich warunkach, aby nie doprowadzić do zanieczyszczenia roztworu. Zanieczyszczenia mogą się bowiem przedostać do zbiornika AdBlue w ciągniku, i w konsekwencji uszkodzić układ.

Zastosowanie układu SCR w ciągnikach rolniczych poprawia sprawność cieplną silnika, optymalizuje proces spalania i maksymalizuje wydajność roboczą, bez podnoszenia emisji substancji szkodliwych do atmosfery.

AdBlue jest często błędnie określany jako dodatek do paliwa. W rzeczywistości nigdy nie wchodzi w kontakt z paliwem, lecz jest wtryskiwany pod wysokim ciśnieniem do układu wydechowego.

Zużycie AdBlue wynosi zazwyczaj od 3 do 5 % zużytego oleju napędowego, więc tankowanie AdBlue nie jest konieczne przy każdym tankowaniu paliwa. Należy jednak zauważyć, że faktyczne zużycie tak paliwa jak i AdBlue znacznie różnicuje się w zależności od sposobu eksploatacji ciągnika, temperatury otoczenia i wszystkich czynników które mają wpływ na wzrost zużycia paliwa.

AdBlue i Air1 to zarejestrowane znaki towarowe VDA (Verband der Automobilindustrie). •

## ADBLUE – ROZTWÓR MOCZNIKA, WŁAŚCIWOŚCI FIZYKO-CHEMICZNE

- 67,5 % wody i 32,5 % mocznika
- Ciecz nieszkodliwa, bezbarwna i bezwonna, odczyn alkaliczny – pH 9–9.5
- Temperatura krystalizacji  $-110^{\circ}\text{C}$
- Przekształca się w amoniak w temperaturze powyżej  $200^{\circ}\text{C}$
- W stanie nieotwartym może być przechowywany ponad rok

### Zalety rozwiązania SCR

- W procesie katalizy, zamienia tlenki azotu w spalinach na parę wodną i azot
- Zmniejsza odkładanie się sadzy w oleju silnikowym
- Dzięki braku ingerencji w konstrukcję silnika zmniejszającą emisję cząstek stałych i tlenków azotu, zmniejsza zużycie paliwa o 5–10 %
- Dostępny w ilościach hurtowych 1000, 200, 30, 15 i 10 litrów
- Dystrybuowany przez koncerny naftowe
- Brak filtra cząstek stałych



# FINANSOWANIE FABRYCZNE AGCO FINANCE JUŻ W POLSCE

TEKST MIROSLAW KACZOREK

**A**GCO Finance to wspólne przedsięwzięcie AGCO i De Lage Landen Leasing Polska S.A.. Jest to jeden z wiodących specjalistów w sektorze finansowania w Europie – łączy w sobie rozległą wiedzę w zakresie techniki rolniczej z doświadczeniem i kompetencją w kwestiach finansowych. Z rolnictwem jesteśmy związani w sposób partnerski.

Program fabrycznego finansowania realizowany jest przy wsparciu AGCO i De Lage Landen. Byliśmy jedną z pierwszych instytucji finansowych, które zaufały sektorowi rolnemu i w niego zainwestowały. Nasze relacje z partnerami biznesowymi opieramy o zasady ścisłego partnerstwa. Partnerstwo to rozumiane jest nie tylko jako dostarczenie odpowiednich i atrakcyjnych rozwiązań finansowych dla naszych klientów ale również jako odpowiedzialność za tych, z którymi budujemy nasze relacje biznesowe. Mając jako właściciela holenderski bank – Rabobank oferujemy poczucie bezpieczeństwa i stabilności. Bank ten jest w ścisłej światowej czołówce najbardziej bezpiecznych instytucji finansowych, cieszący się ratingiem AAA.

AGCO Finance to finansowe ramie AGCO. Działając kompleksowo jesteśmy w stanie zaoferować rozwiązania wykraczające poza sprze-

daż maszyny czy ciągnika. Oferujemy produkty finansowe, ubezpieczeniowe, wsparcie i konsultacje w przypadku inwestycji wspieranych przez fundusze EU.

Więcej, działając wg tej zasady obsługujemy Klienta na jego własnym „podwórku”. To buduje tożsamość marki oraz pozwala spełniać oczekiwania i potrzeby klientów.

Pozwólmy na to aby finansowanie fabryczne ze wsparciem AGCO Finance stało się narzędziem umożliwiającym dalsze inwestowanie. W ten prosty sposób i bez zbędnych formalności możesz w sposób ciągły utrzymywać wysoką sprawność swojego parku maszynowego, bez angażowania środków finansowych nie-

## AGCO FINANCE

- Pożyczka lub leasing oraz finansowanie zakupu z dofinansowaniem z funduszy Unii Europejskiej
- Okres finansowania od 1 roku do 7 lat
- Udział własny od 0 % do 40 % wartości inwestycji
- Możliwość finansowania wartości netto lub brutto
- AGCO Finance – za mniej niż myślisz!

zbędnych do codziennego funkcjonowania gospodarstwa.

Mam przyjemność poinformować Państwa, iż odpowiadam za realizację programu AGCO Finance w Polsce i przedstawić zespół AGCO Finance. •

**Mirosław Kaczorek** ..... 0 600 928 069 Program Manager

### SPRZEDAŻ – obsługa Klienta:

<b>Anna Kolan</b> .....	0 601 236 081	Region Płn.-Zach.
<b>Monika Kurdziel</b> .....	0 602 490 233	Region Południowy
<b>Monika Prościńska</b> .....	0 604 181 670	Region Północny
<b>Rafał Nowak</b> .....	0 662 085 960	Region Płd.-Wsch.
<b>Sebastian Przeniosło</b> .....	0 662 208 946	Region Płd.-Zach
<b>Jarosław Dziewulski</b> .....	0 662 085 981	Region Płn.-Wsch. i Centrum

Każdy z wymienionych handlowców AGCO Finance służy pomocą Klientom ze swojego regionu i wspiera znajdujących się tam Dealerów Valtra i Challenger.



T202 Direct podczas  
zrębkowania.

Seria-T w przemyśle kosmetycznym

# ABIESSENCE

– ISTOTA NATURY!





Jak stworzyć produkt, który jest w 100 % naturalny przy jednoczesnym zachowaniu integralności surowców, tworząc nowe miejsca pracy w górzystym regionie? Od 1999 r. francuska spółka Abiessence, założona przez braci, Joëla i Emmanuela Ruiz, znajduje odpowiedź na to pytanie.

TEKST I ZDJĘCIA SYLVAIN MISLANGHE

**F**irma, wykorzystując w procesie produkcji olejków eterycznych drzewa rosnące w rejonie Monts du Forez, zawsze kieruje się podejściem ekologicznym, przyjaznym środowisku. Ambicje Joëla w tym zakresie są bardzo klarowne: „Naszą filozofią jest tworzenie produktów naturalnych. Jedno drzewo to inaczej dziewięć półproduktów bez żadnych odpadów!”

Produkcja olejków eterycznych opiera się na prostym procesie ścinki drzew iglastych i zbioru roślin aromatycznych w 100 % posiadających certyfikat organiczności, które następnie zostają rozdrobnione i destylowane w 1000-litrowej kadzi podgrzewanej paliwem odnawialnym – trocinami. Do produkcji olejków eterycznych wykorzystuje się siedem gatunków drzew iglastych, m.in. sosny, jodły, świerki, cedry i jałowce, ale również rośliny aromatyczne tj. lawendę, tymianek, cząber i zbierane ręcznie dzikie rośliny górskie. Aby wyprodukować jeden litr olejków eterycznych drogą destylacji, potrzeba średnio 500 kilogramów igliwia i zakończeń gałązek drzew iglastych.

### **Od przemysłu kosmetycznego do zapobiegania stanów zapalnych wymion krów**

Abiessence w swej ofercie posiada ponad 100 produktów, które sprzedawane są we Francji i na rynkach krajów sąsiednich (Beneluks, Włochy i Niemcy). Dystrybucja odbywa się głównie kanałem sprzedaży →



Wytwarzanie produktów pielęgnacyjnych w laboratorium.



Joël Ruiz z jego najlepiej sprzedającymi się produktami Abiessence.

detalicznej, w mniejszym stopniu za pośrednictwem strony internetowej i w przyfabrycznym sklepie. Znaczna część wyprodukowanych olejków eterycznych trafia do przemysłu kosmetycznego, którego Abiessence jest certyfikowanym poddostawcą. Stale jednak pojawiają się nowe możliwości poszerzenia rynku – niektóre zupełnie nieoczekiwanie. „Kilka lat temu, aby zapobiec stanom zapalnym wymion, hodowcy bydła z powodzeniem rozpoczęli leczenie swych krów olejkami eterycznymi. Co więcej, wiele ekskluzywnych restauracji stosuje olejki eteryczne w proponowanych przez siebie daniach”.

### **Dbalność o zasoby ludzkie dzięki ciągnikom Valtra**

Według Joëla głównym kapitałem firmy Abiessence są zasoby ludzkie. Aby więc o to należycie zadbać, spółka zainwestowała w nowoczesny i niezawodny sprzęt, integrujący innowacyjne rozwiązania mające na celu zwiększenie komfortu użytkownika: „Dla mnie komfort pracy wszystkich osób zatrudnionych w firmie jest bardzo ważny, dlatego zamieniliśmy nasze stare ciągniki na nowe ciągniki Valtra.”

Od początku istnienia Abiessence, traktory używane były do ścińki i transportu drzew iglastych. Pierwszy ciągnik Valtra, model 6400, został zakupiony jako używany w 2003 r. i przez wiele kolejnych lat był z powo-

dzeniem wykorzystywany w zestawie z przyczepą leśną. „Valtra nie była dotąd znana wśród lokalnych użytkowników traktorów, ale mocny wizerunek skandynawskich leśnych maszyn odegrał istotną rolę w naszej decyzji o zakupie. To, co szczególnie nam się spodobało w modelu 6400, to jego unikalny system kierowania i jazdy tyłem z obracającym fotelem, zapewniający wszechstronność pracy zarówno w lesie jak i na drodze.

### **Wzrost produktywności i komfortu użytkownika dzięki nowej serii T**

Gdy nadszedł czas, aby zastąpić model 6400, zespół Abiessence bez wahania postanowił ponownie zaufać marce Valtra. Firma posiada obecnie dwa traktory Valtra, oba z nowej serii T-model T202 Direct i T162 Versu. Oba ciągniki wyposażone są we wzmocnione WOM, by na maszyny podłączane z tyłu przenieść maksymalną moc. „Chciałem przeznaczyć model Versu do transportu, a Direct do zrębkowania i pracy w lesie. Mając w ten sposób do dyspozycji dwa rodzaje układów napędowych, uważam tę inwestycję za dobre rozwiązanie dla mnie.”

Według Joëla Ruiz, ciągnik T202 Direct zwiększa wydajność zrębkowania o 10 %, do 30 %, ponieważ kierowca nie musi niczego ustawiać, traktor sam dostosowuje parametry pracy w zależności od obciążenia i

średnicy pnia.

„Według mnie ciągniki Valtra są bardzo dobre jeśli chodzi o komfort pracy. Zwłaszcza widoczność jest niezwykle istotna z racji bezpieczeństwa podczas zrębkowania drzew. Ponadto ciągniki te są uniwersalne i ergonomiczne ponieważ operator może siedzieć odwrócony zarówno podczas pracy jak i transportu.”

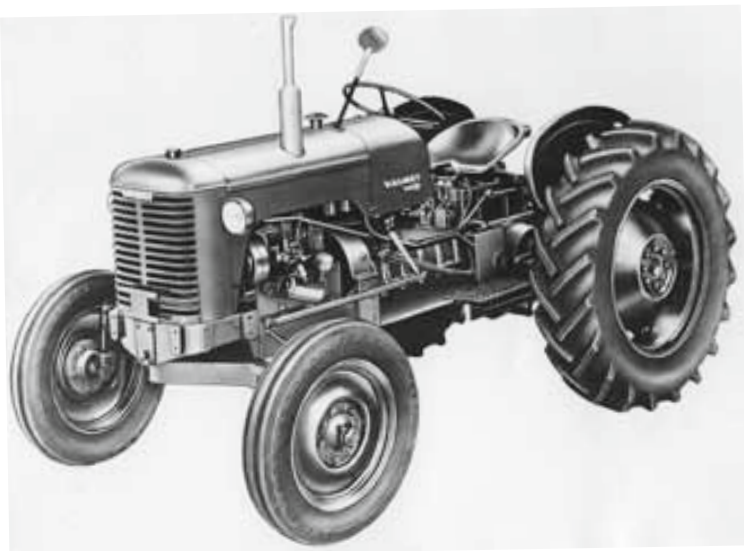
Racjonalne zużycie paliwa ostatecznie przekonało Joëla, tym bardziej, że dwa ciągniki Valtra pracują łącznie około 700 godzin w roku 2011 a docelowo ok. 1000 godzin rocznie. Według trzech operatorów ciągników, którzy z Valtrą pracują na co dzień, widoczność i komfort w kabinie są na najwyższym poziomie. Traktory są łatwe w obsłudze dzięki dobremu kątowni skrętu kierownicy. Idealne działanie skrzyni biegów podczas jazdy oraz hamowanie silnikiem również odgrywają istotną rolę.

### **Przyszłość Abiessence z Valtrą u boku**

„Co trzy lata każdy ciągnik jest wymieniany na nowy – mój następny nabytek będzie w kolorze szarym, ponieważ mój ojciec mówi, że to najpoważniejszy z kolorów! Spotkanie w tej kwestii zostało już zaplanowane na rok 2014, by móc przyjrzeć się najnowszej kolorystyce ciągników Valtra.” •

[www.abiessence.com](http://www.abiessence.com)





Valmet 359D to zmodyfikowana wersja Valmet 33D. Z przodu ramy znajdował się zbiornik oleju hydraulicznego.

## Valmet 359D UDOSKONALONY MODEL DIESLA

**M**odel 33D był pierwszym ciągnikiem Valmet, napędzany silnikiem wysokoprężnym. Pokazany publicznie w 1956 r., wszedł do produkcji w 1957 roku. Do czasu zastąpienia go modelem 359D posiadającym szereg ulepszeń, wyprodukowano w sumie 1537 ciągników serii 33D.

Valmet 359D, został wprowadzony do produkcji w 1959 roku. Nowy model zawierał szereg nowatorskich rozwiązań. Model 359D był nadal napędzany silnikiem Valmet 309D, o mocy 37 KM i pojemności skokowej 2,7 litra. Silnik został jednak wzmocniony. Masa własna ciągnika wzrosła z 1700 do 1790 kg.

W ciągnikach Valmet 33D wskaźniki temperatury cieczy chłodzącej i ciśnienia oleju umieszczone były pod maską. W nowym modelu 359D wskaźniki zostały przeniesione na deskę rozdzielczą. Duże i łatwe do odczytania wskaźniki były produkowane przez fabrykę wskaźników zakładach Valmet.

Hydraulika ciągnika uległa rów-

nież modernizacji. Pompa oleju umieszczona została bezpośrednio na przodzie wału korbowego. Ponadto wprowadzono oddzielny zbiornik oleju hydraulicznego, co umożliwiło stosowanie szerszej palety olejów przekładniowych i hydraulicznych w okresie zimowym. To rozwiązanie zostało zachowane aż do serii Valtra A2.

Dźwignia zmiany biegów zarówno w ciągnikach Valmet 33D jak i 359D może zaskoczyć niektórych niedoświadczonych kierowców. Zamiast standardowego wzoru H, dźwignia zmiany biegów poruszała się po obrzysie litery T. Aby wrzucić 1 bieg należało obrócić lewarek w lewo i wykonać ruch do przodu. Wsteczny podobnie lecz lewarek poruszał się w tył. Drugi bieg wymagał obrotu lewarka w przeciwną stronę. Ten układ pozwalał na poruszanie się między biegami w danym zakresie, ale i między zakresami, dając łącznie 6 biegów w przód, oraz 2 wstecz.

W sierpniu 1958 r. rozpoczął się

eksport Valmetów do Chin, a do Brazylii w roku następnym. Brazylijska wersja Valmet została oznaczona jako Valmet 360D. Ciągniki 359D i 360D nie różniły się niczym oprócz silnika MWM, o pojemności skokowej 2,6 l. Była to jednostka wysokoprężna, 3 cylindrowa z komorą wstępną, o mocy 40 KM.

Koncepcja tego ciągnika była jak na owe czasy doskonała. Przekładnia o zakresach 6 + 2 z modelu 359D jest nadal produkowana w Brazylii. Przekładnia ta jest obecnie wykorzystywana w modelu Valtra 685 ATS, choć obecnie jest synchronizowana. •



### KLUCZOWE STATYSTYKI DLA VALMET 359D

<b>SILNIK</b>	Valmet 309D o mocy 37 KM
<b>SKRZYNIA BIEGÓW</b>	6 + 2 b. wsteczne
<b>ROZMIAR OPON PRZEDNICH</b>	6,00-19
<b>ROZMIAR OPON TYLNYCH</b>	11-28
<b>MASA WŁASNA</b>	1790 kg



Ambasador Valtry

# OPINIA UŻYTKOWNIKA



TEKST I ZDJĘCIA TOMMI PITENIUS





W czerwcu grupa polskich ambasadorów Valtry odwiedziła fabrykę w Suolahti. Wizyta była znakomitą okazją do zapoznania się z kierunkami rozwoju Valtry i zacieśnienia relacji.

## Polscy pionierzy programu „Ambasador Valtry”

Jakieś dziesięć lat temu zarząd fabrycznego oddziału Valtry w Danii analizował komentarze klientów. Opinie były jednoznaczne: rolnicy ufają sobie bardziej niż sprzedawcy, ulotce, prasie czy stronom internetowym. Decyzją była natychmiastowa: uruchomić program ambasadorski obejmujący rzesze klientów, którzy są w stanie coś powiedzieć swoim znajomym na temat Valtry.

Pomysł ten rozwijał się w kolejnych latach lecz podstawowy kon-



To właśnie One często podejmują najważniejsze decyzje i One wspierają swych ambasadorów w działaniach.

cept pozostał ten sam. Rolnicy potrzebują rozmawiać z ciągnikach z innymi użytkownikami. W różnych krajach i uwarunkowaniach kulturowych szczegóły mogą być inne, ale program ambasadorów odnosił sukcesy wszędzie.

– Valtra w Polsce postanowiła rozwijać program ambasadorski w nowym wydaniu. Po wnikliwej analizie wspólnie z naszymi dealerami wytypowaliśmy czterdziestu ambasadorów prowadzących swoje gospodarstwa w różnych rejonach kraju, wyjaśnia **Bogdan Rachwał**, dyrektor Valtry w Polsce.

## Trafny wybór

Spośród ogromnej rzeszy wspaniałych Użytkowników Valtry wybór pierwszych ambasadorów był szczególnie trudny. Wszyscy są znakomitymi rolnikami, profesjonalni, otwarci i pozytywnie myślący, charakteryzujący się znajomością technologii i szanowani w swoim środowisku. Oczywiście użytkują Valtrę i w większości mają długie doświadczenie w eksploatacji nowych i starszych modeli.

Latem cała grupa Ambasadorów odwiedziła fabrykę w Suolahti (Finlandia), wzbogacając swoją wiedzę i wymieniając się doświadczeniami.

Celem wizyty było pogłębienie wiedzy o działaniach Valtry, ponadto wspólna podróż to również budowanie relacji w zespole ambasadorów. Dotychczasową wiedzę wzbogacającą przekazywane na bieżąco informacje o nowych produktach i

rozwiązaniach technicznych.

Ale życie ambasadora to nie tylko przyjemności, to również ciężka praca. Ambasadorowie są dostępni dla potencjalnych klientów, którzy chcą przetestować ciągnik w warunkach polowych, odwiedzają stoiska Valtry na wystawach i pokazach, przekazują opinie innym użytkownikom konstruktorom Valtry, mając wpływ na dalszy rozwój produktu, współpracując z lokalnymi dealerami itd. Działają otwarcie i nie mają powodu aby ukrywać fakt, że są Ambasadorami Valtra.

– Od uruchomienia tego programu minęło pół roku. Wyniki są bardzo pozytywne. Ambasadorzy Valtra rozpowszechniają informacje o Valtrze i ciągnikach Valtry. Ci, którzy mieli okazję porozmawiać z ambasadorem Valtry mogą być usatysfakcjonowani. To możliwość dyskusji jednego rolnika z drugim na płaszczyźnie, która rzadko jest osiągalna w kontakcie ze sprzedawcą. Oczywiście Ambasadorzy nie zajmują się sprzedażą ciągników, dlatego mamy sieć dealerów i wykwalifikowany zespół działu sprzedaży, mówi Rachwał.

Pierwsza czterdziestka to tylko początek; grono ambasadorskie i klub miłośników Valtry będzie się dalej rozwijać by zapewnić konstruktywne i bezpośrednie przekaz informacji w obie strony, zarówno pozytywny jak też krytyczny niezbędny dla właściwego dalszego rozwoju naszego produktu i w trosce o satysfakcję Klienta. •

# OD KOLORU DO WYBORU

Żywiół tsunami, który dotknął Japonię wiosną ubiegłego roku, miał zaskakujący wpływ na projekt rocznicowy Valtry, stawiając pod znakiem zapytania dostępność specjalnego, okolicznościowego koloru – metalizowanego złotego brązu. Jego produkcja rozpoczęła się w styczniu, a niedługo potem, w marcu, miały miejsce trzęsienie ziemi i tsunami w Japonii.

TEKST TOMMI PITENIUS ZDJĘCIA VALTRA ARCHIVE

"Klęska ta zniszczyła między innymi fabrykę, która jako jedyna na świecie produkuje pigment Xirallic stosowany do farb połyskujących. Niektórzy producenci samochodów zostali zmuszeni do zaprzestania lub ograniczenia produkcji serii w kolorach zawierających pigment Xirallic. Na szczęście udało nam się zabezpieczyć wystarczające zapasy pigmentu, by sprostać zamówieniom klientów, do czasu aż jego produkcja powróci na właściwe tory", mówi **Kimmo Wihinen**, szef wzornictwa przemysłowego Valtry.

Xirallic składa się z kryształków tlenku aluminium, które bardzo silnie załamują światło. W porównaniu do tradycyjnych pigmentów metalicznych, Xirallic jest znacznie bardziej odbłaskowy, co doskonale podkreśla linię pojazdu.

## Kolorystyka

Kolor ciągnika nie zawsze jest wyznacznikiem gustu właściciela. W niektórych krajach, według lokalnych przepisów, ciągniki wykorzystywane do utrzymania dróg muszą być w kolorze złotym lub pomarańczowym. Zazwyczaj, złoty obowiązu-

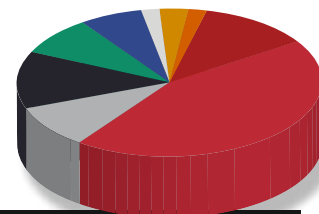
je w Skandynawii, a pomarańczowy w Europie Środkowej. Z kolei barwa zielona traktorów od dawna preferowana jest przez wykonawców prac leśnych. Natomiast kolory czarny i biały są zazwyczaj wybierane jedynie ze względów estetycznych. Należy jednak wziąć pod uwagę odmienną symbolikę barw w różnych kulturach. Na przykład w chińskiej kulturze, inaczej niż w europejskiej, kolor biały jest barwą żałoby, podczas gdy czerwony oznacza radość i szczęście.

"Metaliczny brąz wybrany z okazji rocznicy Valtry jest związany z naszą historią, ale także w zgodzie z duchem czasu. Wielu producentów samochodów, w tym BMW i Lexus, równolegle wprowadziło nowe modele w tym samym kolorze", donosi Wihinen.

Obecnie Valtra przywiązuje szczególną uwagę do zmian w proponowanej przez siebie kolorystyce ciągników. W pierwszym etapie, srebrny zostanie zastąpiony przez szary tytanowy, a obecny pomarańczowy przez brazylijski jasnożółty. Różnica między metaliczną czerwienią i czerwienią tradycyjną może

być jeszcze bardziej podkreślona, poprzez wprowadzenie metalicznego burgundu.

Valtra, już od ponad 20 lat, daje swoim klientom możliwość wyboru koloru nowego ciągnika. Pierwotnie proponowanie takiej opcji odbiorcom było bardzo śmiałym posunięciem Valtry zważywszy na fakt, że już sam niepowtarzalny projekt wyróżniał ciągniki Valtra spośród konkurencji, bez konieczności wprowadzania rozpoznawalnej kolorystyki. •



UDZIAŁ BARW CIĄGNIKÓW W 2010R

Biały metalizowany	2 %
Czerwony metalizowany	12 %
Czerwony	44 %
Srebrny metalizowany	10 %
Czarny metalizowany	12 %
Zielony metalizowany	8 %
Niebieski metalizowany	7 %
Pomarańczowy metalizowany	2 %
Żółty	3 %



SKONTAKUJ SIĘ Z LOKALNYM DEALEREM VALTRA

Wygodna odzież sportowa dla całej rodziny

Valtra Collection



#### Kurtka zimowa

Materiał odporny na wiatr i wodę. Odblaskowe paski na rękawach. Odpinany kaptur. Liczne kieszenie. Dół i mankiety spinane. Dostępny również model damski. Materiał: Poliester



#### Kurtka skórzana

Skóra dzielona. Ściągacz na kołnierzu, u dołu i mankietach. Cienki 20 g bawełniany ocieplacz. Pikowana satynowa podszewka.



#### Kurtka dziecięca

Elastyczne mankiety, dół i górna krawędź kaptura. Nadruk w kształcie ciągnika z odblaskowymi detalami na plecach. Materiał: nylon.



#### Czapka dziecięca

Nadruk traktora z przodu. 70 % akryl, 30 % wełna. Bawełniana podszewka.



#### Miękka zabawka traktor



#### Kubek



#### Foremka do pierników

Stal nierdzewna.



#### Traktor na pedały Seria S

Solidna budowa. Długość 119 cm, szer. 57cm, wysokość 75cm. Masa 12,5kg. Przeznaczona dla dzieci w wieku powyżej 3 lat.



#### Zabawka traktor

T191 biały metalik. Metalowe i plastikowe części. Długość 16cm. Przeznaczona dla dzieci w wieku powyżej 3 lat. Wykonane przez Siku.



#### Valmet 33 Diesel – model

Edycja kolekcjonerska. Skala 1:16



#### Valmet 705 model

Edycja kolekcjonerska. Skala 1:32

Collection  
2011-2012

Zajrzyj na naszą stronę: [www.valtra.pl](http://www.valtra.pl)

Modele **Valtra**



### SERIA A

MODEL	MAKS. KM/NM
A72 Classic	74/296
A83 HiTech	88/325
A93 HiTech	101/370



### SERIA T

MODEL	MAKS. KM/NM
T151e HiTech	163/620
T153 Versu	155/640
T153 Direct	155/640
T163e Versu	166/740
T163e Direct	166/740
T171 HiTech	184/670
T191 HiTech	189/680
T183 Versu	187/770
T182 Direct	186/750
T183 Direct	187/770
T202 Versu	200/800
T202 Direct	200/800
T203 Direct	204/800
T213 Versu	215/850



### SERIA S

MODEL	MAKS. KM/NM
S233	270/1195
S263	295/1310
S293	320/1455
S323	350/1540
S353	370/1540



### SERIA N

MODEL	MAKS. KM/NM
N82 HiTech	88/360
N92 HiTech	101/450
N101 HiTech	116/460
N111e HiTech	128/570
N121 HiTech	137/540
N141 HiTech	154/580
N122 Versu	137/560
N142 Versu	154/600
N122 Direct	137/560
N142 Direct	154/600