

Valtra Team

MAGAZYN
KLIENTÓW
VALTRA

1 | 2013

+ Układ jazdy tyłem
TwinTrac
**Komfort i
wydajność**
strona 12

+ Valtra przychodzi
na ratunek
**Przywracanie
naturalnego
krajobrazu**
strona 16

+ Valtra A93 HiTech
**Ciągnik multi-
funkcyjny**
strona 20

VALTRA N142

**WSZECHSTRONNOŚĆ
JEST JEJ SIŁĄ**
strona 6



WSTĘP



Drodzy czytelnicy

Przekazuję Państwu pierwsze tego-
roczne wydanie Valtra Team. Rok
2013 to rok wyzwań i rok ciężkiej
pracy ale to także wyjątkowy rok. Rozpo-
częliśmy go prezentacją nowego modelu
N103 z przekładnią HiTech 5 na targach
AGROTECH w Kielcach. Prosta i przejrzys-
ta budowa zapewni Państwu wygodę i
prostotę obsługi, dzięki czemu zapomnicie
o zmianie biegów a całą swoją uwagę bę-
dziecie mogli skupić na wykonywanej pra-
cy. Nasz traktor został nagrodzony Złotym
Medalem targów Kielce.

Ze względu na ograniczoną dostęp-
ność dofinansowania unijnego i kredytów
preferencyjnych, rozwijamy zakres usług
finansowania fabrycznego. Nasza oferta
jest teraz jeszcze korzystniejsza i wzboga-
cona o specjalne akcje promocyjne.

Rok 2013 jest to także wyjątkowy rok
dla Valtry. Firma obchodzi 10 rocznicę
swojego działania na polskim rynku, a jed-
nocześnie 15 lat obecności marki Valtra
w Polsce. Było to 10 lat wyjątkowej pracy,
pełne wyzwań a także trudnych chwil.
Jednak z dumą spoglądamy na ten wspólnie
spędzony czas. Pełni nadziei patrzymy
w przyszłość i jesteśmy przekonani, że
razem z Państwem nadal będziemy budo-
wać pozycję Valtry w Polsce, mocniejsi i
bogatsi o nowe doświadczenia.

Gorąco zachęcam do lektury prezentu-
jąc efekty pracy zespołu Valtra.

Bogdan Rachwał
DYREKTOR VALTRY W POLSCE



19 Valtra sprzed 100-u lat.



14



16



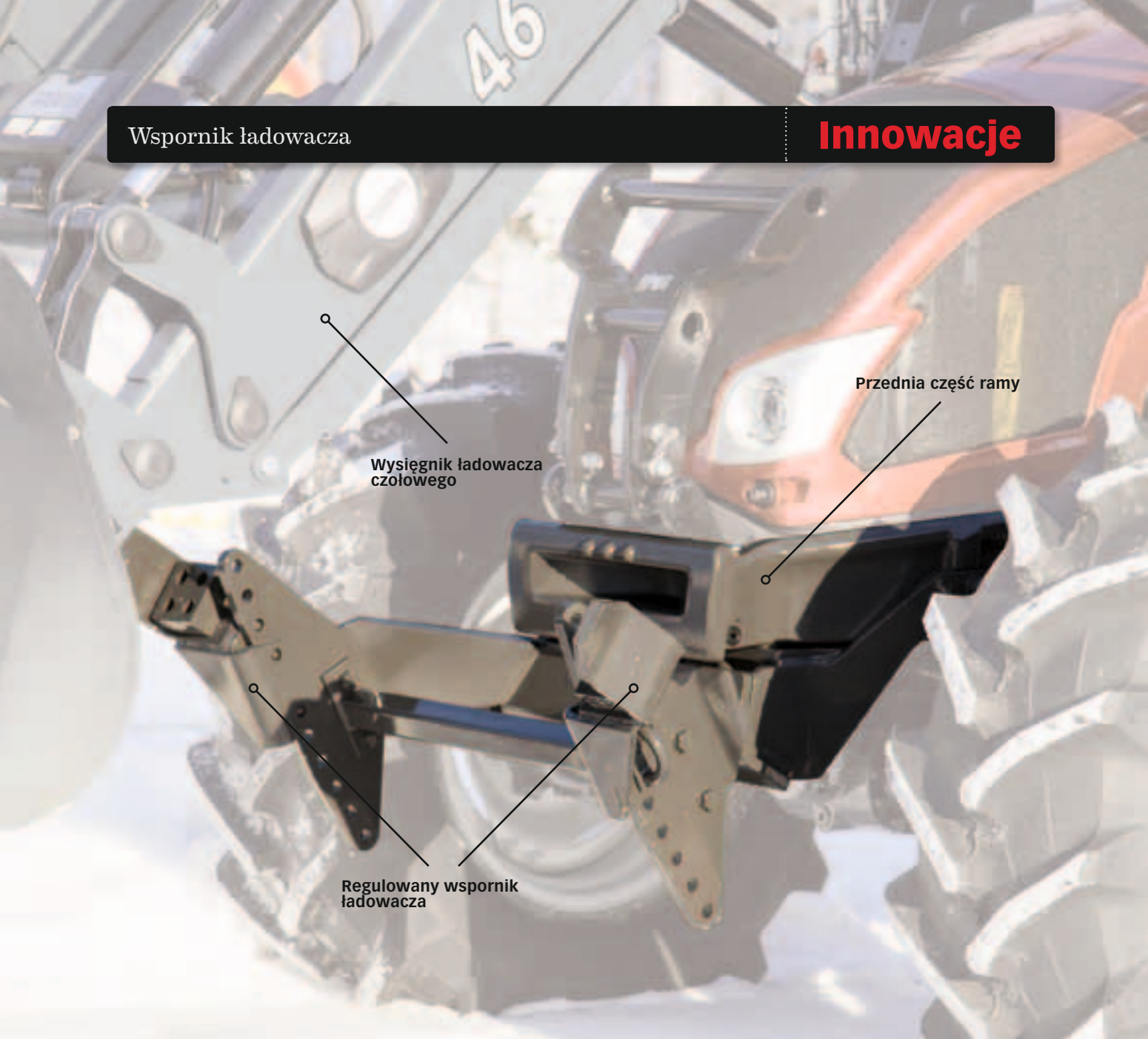
22

W TYM NUMERZE:

- 03** Rygluje położenie robocze ładowacza czołowego
- 04** Aktualności
- 05** Nowy HiTech 5 na targach w Kielcach
- 06** Valtra N142 – ciągnik o wszechstronnym zastosowaniu
- 10** Dbaj o swój ciągnik przez całe jego życie!
- 12** Koszenie tyłem oszczędza czas, paliwo i Twój kręgosłup
- 14** Valtra oferuje przekładnie po regeneracji
- 15** AGCO Finance – sukces programu
- 16** Zachowanie równowagi
- 19** 100 lat przemian Valtry
- 20** Valtra A93 HiTech – ciągnik multifunkcyjny
- 22** Fiński naukowiec – wynalazca metody konserwacji paszy AIV
- 23** Kolekcja Valtry
- 24** Modele ciągników Valtra



12



Wysięgnik ładowacza
czołowego

Przednia część ramy

Regulowany wspornik
ładowacza

Rygluje położenie robocze

ŁADOWACZA CZOŁOWEGO

Valtra jest jedynym producentem ciągników oferującym fabryczny montaż ładowacza czołowego wraz ze wspornikiem, składającym się z elementów ustalających dolne, robocze położenie wysięgnika. Wspornik jest montowany z przodu traktora i rygluje ładowacz podczas pracy pod obciążeniem w ciężkich warunkach.

Rozwiązanie to było bardzo popularne w Skandynawii w ciągnikach z zamontowanym z przodu pługiem do odśnieżania. Bez podparcia i ryglowania jakie daje wspornik, wy-

sięgnik ładowacza mógłby zostać uszkodzony kiedy pług lub łyżka ładowacza uderzyłaby w dowolną przeszkodę.

Korzyścią z zastosowania wspornika jest nieograniczone zastosowanie nie tylko do odśnieżania. Jest on przydatny również do innych prac związanych z ładowaczem czołowym takich jak: prace ziemne, przegarnianie, napełnianie, zamiatanie i wiele innych. •

www.valtra.pl

News



Powierzchnia zakładu wynosi 9200 m², z czego 6600 m² znajduje się pod dachem. Nowy zakład można zobaczyć w górnej części zdjęcia.

Rozpoczęła się produkcja silników w nowej fabryce AGCO Power

Rozbudowa fabryki silników AGCO Power w fińskim Linnavuori została zakończona a produkcja seryjna idzie pełną parą. Tempo rozbudowy było równie szybkie jak decyzja o jej podjęciu. Decyzję o rozbudowie podjęto w połowie maja 2012 roku, a prace rozpoczęły się prawie tego samego dnia. Seryjna produkcja silników rozpoczęła się w niecały rok później, czyli na początku marca 2013 roku.

Nowa fabryka produkuje silniki sześciocylindrowe, siedmiocylindrowe, oraz widlaste 12 cylindrowe jednostki o pojemnościach odpowiednio: 8,4 litra; 9,8 litra; oraz 16,8 litra, których moce wynoszą od 300 do 700 KM. Wydajność nowego zakładu wynosi 8000 silników na rok, przy dwuzmianowym systemie produkcji. Całkowita zdolność produkcyjna zakładów w Linnavuori sięga teraz 50.000 jednostek napędowych rocznie.

Większość silników budowanych w nowym zakładzie znajduje zastosowanie w ciągnikach rolniczych, kombajnach AGCO i innych urządzeniach. Ponadto są również stosowane przez innych producentów maszyn. AGCO Power specjalizuje się w produkcji jednostek napędowych maszyn i urządzeń poruszających się w terenie, agregatów pompowych, generatorów prądu oraz do zastosowań morskich. Fabryka w Linnavuori nie buduje silników do samochodów ciężarowych lub autobusów, skupiając się na specyficznych wymaganiach stawianych maszynom terenowym.

Fińska fabryka ciągników Valtra w Suolahti tradycyjnie stosuje wyłącznie silniki produkowane przez fabrykę AGCO Power dawniej znaną jako Sisu Diesel. •

ELEKTRONICZNIE STEROWANY REWERS I PODNOŚNIK TYLNY WE WSZYSTKICH MODELACH

Valtra oferuje kompletnie odnowione modele trzeciej generacji serii A, N, T i S, z których wszystkie są obecnie produkowane seryjnie. Modele Valtra trzeciej generacji (3G), spełniają wymogi przepisów dotyczących emisji spalin zgodnie z normą przejściową „Tier 4 Interim” i oferują wiele nowych rozwiązań. Na przykład wszystkie ciągniki Valtra produkowane w fabryce w fińskim Suolahti wyposażone są w elektrohydraulicznie sterowaną przekładnię nawrotną, elektronicznie sterowany podnośnik tylny oraz sprzęgło wielotarczowe. Klasyczne modele z mechanicznie sterowanym suchym sprzęgłem nie są już oferowane.

PONAD 10.000 CIĄGNIKÓW VALTRA Z SIGMA POWER

Do chwili obecnej wyprodukowano ponad 10.000 legendarnych ciągników Valtra z systemem Sigma Power. System Sigma Power był dostępny dla największych modeli z serii T oraz 8000. W chwili obecnej jest standardem w najmocniejszych modelach serii N i T.

Sigma Power został opracowany przez firmę Valtra i nagrodzony Złotym Medalem na targach Agritechnica w Niemczech w 1997 roku. Pierwotnie, dodatkowa moc była aktywowana, gdy WOM zaczynał pracę pod obciążeniem. Mechaniczne czujniki służyły do pomiaru opóźnienia, będącego wynikiem skręcenia obciążonego wału napędzającego przekładnię WOM. Gdy obciążenie przekraczało określoną wartość, następował wzrost mocy przez zwiększenie dawki paliwa. Pierwotnie stosowane czujniki mechaniczne zastąpiono elektronicznymi, ale idea działania systemu pozostała niezmienną.

Internet: valtra.pl

Valtra Team

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

Redakcja Tommi Pitenius, Valtra Inc., tommi.pitenius@valtra.com

Teksty opracowali Adam Wiatroszak, AGCO Sp. z o.o., adam.wiatroszak@agcocorp.com // Kim Pedersen, LMB Danmark A/S, kim.pedersen@lmb.dk //

Siegfried Aigner, Valtra GesmbH, siegfried.aigner@valtra.com // Sylvain Mislange, AGCO Distr. SAS, sylvainmislange@fr.agcocorp.com //

Thomas Lesch, AGCO Deutschland GmbH, thomas.lesch@agcocorp.com // Andrew Rawson, Agco Ltd., andrew.rawson@uk.agcocorp.com

Wydawca Valtra Oy Ab, Valmetinkatu 2, 44200 Suolahti **Koordynacja** Medita Communication Oy

Układ graficzny Juha Puikkonen, InnoTyöverkko Osk **Druk** Kopijyvä Oy 2013

Zdjęcia z archiwum Valtra, jeśli nie zaznaczono inaczej



Valtra is a worldwide brand of AGCO



Nowy HiTech 5 na targach AGROTECH w Kielcach.

Nowy HiTech 5 NA TARGACH AGROTECH W KIELCACH

TEKST ADAM WIATROSZAK ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA

W dniach 8–10 marca 2013 r. w Kielcach odbyły się XIX Międzynarodowe Targi AGROTECH. Wystawę odwiedziło blisko 55 tysięcy zwiedzających. Na wystawie nie zabrakło także ciągników Valtra. Nowością prezentowaną na targach był traktor serii N z nową przekładnią HiTech 5 z 5-stopniowym PowerShiftem. Nowe rozwiązanie spotkało się z uznaniem, czego dowodem jest Złoty Medal Targów Kielce.

Skup się na pracy i zapomnij o biegach

Nowa, pięciostopniowa przekładnia z PowerShiftem charakteryzuje się niesamowitą prostotą sterowania. Praktyczna i przejrzysta budowa zapewnia znakomitą ergonomię i wygodę. Obsługa ciągnika jest intuicyjna i prosta. Wszystkimi funkcjami steruje się za pomocą przycisków znajdujących się na ergonomicznie umieszczonej dźwigni. Modele HiTech 5 oferują automatyczną zmianę 4 zakresów oraz 5 przełożeń PowerShift, co znacznie ułatwia pracę kierowcy, szczególnie w sytuacjach wymagających wielokrotnej zmiany biegów.

Nowa Valtra N103 to także wiele do-

datkowych korzyści. Programy PowerShift Auto 1 i Auto 2 automatycznie zmieniają biegi, gdy prędkość obrotowa silnika przekroczy lub spadnie poniżej ilości obrotów ustawionych fabrycznie lub przez operatora. Funkcja Speed Matching (dopasowania przełożenia do



Przekładnia HiTech 5.



Skup się na pracy i zapomnij o biegach.

Szanowni Państwo,

Polska należy do strategicznych rynków Europy Środkowej i jest kluczowym elementem programu rozwoju strategicznego AGCO w świecie. Ze względu na wzrost sprzedaży, który AGCO dokonało w ostatnich latach w Polsce zdecydowano się wzmocnić strukturę organizacyjną w celu zapewnienia dalszego rozwoju. W tym celu zostało utworzone stanowisko Dyrektora (Country Managera) odpowiedzialnego za działania wszystkich marek AGCO obecnych na Polskim rynku.

Mamy przyjemność poinformować Państwa, iż na stanowisko Country Managera, Polska został mianowany p. **Leszek Brzuzy**.

prędkości) powoduje automatyczny wybór prędkości wymaganej odpowiednio do sytuacji, nawet przy zmianie kierunku jazdy i jeździe wstecz. Funkcja Autotractor (automatyczne rozłączenie napędu) powoduje odłączenie napędu w momencie naciśnięcia pedału hamulca przez operatora podczas jazdy z prędkością poniżej 10 km/h lub gdy obroty spadną poniżej 1000 obr./min. Funkcja Cruise Control (tempomat) umożliwi kierowcy ustawienie żądanej prędkości jazdy lub stałych obrotów WOM niezależnie od zmian obciążenia.

Wszystkim naszym gościom serdecznie dziękujemy za odwiedzenia stoiska na targach AGROTECH w Kielcach. Jednocześnie zachęcamy do kontaktu z dealerami w celu umówienia się na jazdę próbną nowym HiTech 5. Mapa dealerów oraz dane kontaktowe możecie Państwo znaleźć na naszej stronie internetowej na www.valtra.pl.

Valtra N142

CIĄGNIK O WSZECHSTRONNYM ZASTOSOWANIU

W gospodarstwie Grom Agrar w Niemczech ciągnik Valtra N142 nieustannie dowodzi swojej wartości.

TEKST I ZDJĘCIA ANDREAS LUBITZ



Wiele potężnych ciągników przegrzewało się przy pracy z dużymi maszynami, ale nie stanowiło to problemu dla N142.



Bernd Grom, pracując w swoim 1200 hektarowym gospodarstwie w Saksonii-Anhalt w Niemczech naprawdę nie oszczędza swojej Valtry N142. Ciągnik z przekładnią bezstopniową Direct, wykorzystywany jest do szeregu zadań. Wywiązuje się z nich w sposób niezwykle wydajny, a przy tym jest oszczędny.

Valtra N142 nie jest może największym, najszybszym ani nawet najmocniejszym ciągnikiem dostępnym na rynku ale na farmie Grom Agrar nadal pozostaje jedną z ulubionych maszyn. Jej siła polega na wszechstronności. Ciągnik N142 można wykorzystywać tak do prac leśnych jak i do ciągnięcia ciężkich przyczep. Doskonale sprawdza się przy nawożeniu, opryskach i w orce.

"Najpierw ciągnik zrobił na nas wrażenie dzięki potężnej hydraulice zewnętrznej" mówi Bernd Grom. Bernd jest właścicielem trzech gospodarstw w Bawarii, Turyngii oraz Saksonii-Anhalt. "Hydrauliczny napęd maszyn, którego wymaga wiele używanych przez nas urządzeń, bywa przyczyną przegrzewania wielu ciągników. Ale nie tego!"

Valtra N142 okazała się bardzo słusznym wyborem. W Merseburgu na 1200-hektarowej farmie Bad Lauchstädt, w ciągu dwóch lat wypracowała sobie markę niezwykle wszechstronnej maszyny.

"Zawsze bierzemy ten ciągnik kiedy nie możemy lub nie mamy możliwości wykorzystania dużego specjalistycznego traktora. Czyli – tak naprawdę – dość często. Valtra N142 wykorzystywana jest w naszym gospodarstwie przez cały rok."

Bernd Grom opowiada nam o tym, jak blisko rok temu na jego farmie Grom Agrar w ➔

Jak mówi Bernd Grom, inżynierom z Valtry należą się gratulacje za opracowanie rozwiązania, które umożliwia oddzielenie oleju między przekładnią Direct a układem hydraulicznym.

Saksonii-Anhalt Valtra udowodniła swoją wartość. W gospodarstwie wykorzystywany jest 8-tonowy rozrutnik obornika Güstrower, który do pracy wymaga wydatku oleju rzędu 65 litrów na minutę. Wiele potężnych ciągników uległo przegrzaniu podczas pracy z tą ogromną maszyną. Jednak dla N142, wyposażonej w układ hydrauliczny o wydajności 160/litrów na minutę nie stanowiło to problemu.

Jak mówi Bernd Grom, inżynierom z Valtry należą się gratulacje za opracowanie rozwiązania, które umożliwia oddzielenie oleju między przekładnią Direct a układem hydraulicznym. Umożliwia to wzajemne i skuteczne chłodzenie oleju nawet podczas wykonywania najbardziej wymagających zadań. "Dzięki takiemu rozwiązaniu Valtrę N142 możemy wykorzystywać do ciągnięcia wywrotek jak również do najnowszych urządzeń, które wymagają dużego wydatku oleju".

Poza samym układem hydraulicznym 34-letni farmer ceni sobie moc czterocylindrowego silnika Valtry N142 oraz jego niskie zużycie paliwa. Grom jest przekonany, że wydajność ciągnika ma związek z nową przekładnią Direct. "Mechaniczne części przekładni na większości przełożeń odgrywają większą rolę niż elementy hydrauliczne."

Doświadczony właściciel ciągnika ma rację. Przekładnia Direct wykorzystuje napęd mechaniczny w 100 % na wszystkich czterech przełożeniach przy optymalnych prędkościach, co zapewnia, że przekładnia



Valtra N142 Direct to ciągnik do wszystkich zastosowań w 2500 hektarowym gospodarstwie Groma.

oraz współpracujące maszyny zawsze pracują z pełną mocą. Pracując w trybie automatycznym system dobiera największe możliwe przełożenia w celu maksymalnego zwiększenia wydajności.

Bernd Grom dostrzegł również oszczędność ciągnika N142. "Przy zastosowaniu tej przekładni na odpowiednim biegu i z odpowiednią prędkością można nim jeździć ekonomicznie, co zmniejsza zużycie paliwa i wydłuża żywotność ciągnika."

Grom jest pod ogromnym wrażeniem przekładni Direct i układu sterowania. "4 zakresy przełożeń oraz możliwość regulacji prędkości obrotowej silnika okazują się niezwykle przydatne w codziennej pracy w gospodarstwie."

Prosty przykład: podczas nawożenia czy oprysków kierujący ma możliwość ustawienia prędkości jazdy. W tym samym czasie system sterowania przekładni automatycznie dostosuje prędkość obrotową silnika i biegi odpowiednio do ukształtowania terenu i warunków pracy. Jeżeli w jakimś miejscu konieczne jest wysianie większej dawki nawozu, ustawienie mniejszej prędkości możliwe jest poprzez naciśnięcie jednego przycisku. Wykorzystując maszyny napędzane WOM operator może ustawić prędkość obrotową silnika oraz kontrolować prędkość jazdy za pomocą pedału przyspieszenia lub tempomatu.

"Ten ciągnik jest naprawdę łatwy w użyciu" mówi Grom. "Kiedy przy-



Valtra N142 nadaje się także doskonale do pracy w lesie.



Bernd Grom wraz z ojcem Heribertem prowadzą w Niemczech trzy gospodarstwa.

Gospodarstwa rodziny Grom

Bernd Grom wraz z ojcem Heribertem prowadzą w Niemczech trzy gospodarstwa. Heribert Grom rozpoczął rozbudowę rodzinnego gospodarstwa w Hohenroth jeszcze w latach 60-tych XX wieku. Z biegiem czasu początkowe 10 hektarów rozrosło się do 650 hektarów gruntów ornych. Po ponownym połączeniu Niemiec rodzina Grom dokupiła 650 hektarowe gospodarstwo w Kannawurf na północ od Erfurtu. Największą farmę rodzina kupiła w roku 1996 w Bad Lauchstädt w Merseburgu. Zajmuje powierzchnię 1200 hektarów.

Przedsiębiorstwo rodzinne Grom daje zatrudnienie 25 pracownikom. Gospodarstwo produkuje pszenicę, jęczmień i żyto a także rzepak na olej, buraki cukrowe oraz kukurydzę do produkcji energii. W gospodarstwie, od którego się wszystko zaczęło w Hohenroth rodzina Grom nadal produkuje trawy nasienne i siano. Ponieważ na farmie nie ma trzody ani bydła, siano z 30 hektarów sprzedawane jest do innych gospodarstw.

Na wszystkich farmach rodziny Grom pracuje 25 ciągników, w tym wiele ciągników Valtra o mocy od 160 do 370 koni. •



zwyczaisz się do obsługi, jazda zaczyna dawać prawdziwą frajdę”.

Ciągnik jest nie tylko łatwy w obsłudze. Jest również niebywale zwrotny. ”Ciągnikiem N142 zawsze można łatwo manewrować.”

Model N142 okazał się łatwy w użyciu, oszczędny oraz wydajny do tego stopnia, że na farmie rodziny Grom w Bad Lauchstädt wydaje się być czymś niezastąpionym. Ciągnik jest wykorzystywany do nawożenia i oprysków, do prac transportowych w okresie żniw a czasami także do pracy z kultywatorami czy kosiarką. Ciągnik N142 i zastosowana w nim przekładnia bezstopniowa Direct, przydają się również w zimie. Wtedy maszyna jest wykorzystywana do prac leśnych i odśnieżania. •



Dbaj o swój ciągnik

PRZEZ CAŁE JEGO ŻYCIE!

TEKST ADAM MIESZAŁA ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA

Nadeszła od dawna oczekiwana wiosna. Rozpoczął się sezon intensywnych prac polowych, w trakcie których rolnicy muszą nadrobić zaległości jakie powstały po długiej zimie. W tym kontekście musimy pamiętać, że kluczowym elementem dla długotrwałej i bezawaryjnej

pracy naszych maszyn i urządzeń pracujących w polu, w tym ciągników rolniczych jest ich odpowiednie smarowanie. Opanowanie kilku podstawowych zasad pozwoli nam uniknąć awarii i przestojów.

Przede wszystkim musimy pamiętać, że silniki i podzespoły w pojazdach pozadrogowych, a więc wła-

śnie w ciągnikach, mają inne wymagania niż w pojazdach poruszających się po utwardzonych drogach. Mamy tutaj do czynienia z wysoko obciążonymi, doładowanymi silnikami, przeniesieniem wysokiego momentu obrotowego, zmienną pracą pod obciążeniem, szerokim zakresem temperatur w jakich pracuje maszyna, z nieprzy-

TRA

e



ważnym środkiem pracy (kurz, pył, wilgoć), oraz z utrudnionym chłodzeniem. Powyższe czynniki powodują, że podstawowym kryterium przy wyborze właściwego środka smarnego powinny być zalecenia producenta i wymagania eksploatacyjne. Powinnismy zawsze wybierać produkt, który posiada właściwe dla konkretnego podzespołu parametry. Warto wiedzieć, że tradycyj-

nie stosowana przez użytkowników klasyfikacja według API porównująca jakość środków smarnych stosowanych w silnikach, ma bardzo ogólny charakter. Wymagania odnośnie poziomu parametrów eksploatacyjnych, jakie powinien posiadać środek smarny według klasyfikacji API, są ustawione na przeciętnym poziomie i stanowią pewien kompromis ustalony wspólnie przez producentów zrzeszonych w tej organizacji. Od olejów uniwersalnych, które są oferowane na rynku oczekuje się spełnienia tylko minimalnego poziomu tych parametrów. Poza tym, na podstawie samej tylko klasyfikacji jakościowej, trudno cokolwiek powiedzieć o faktycznej jakości środka smarnego, nie znając jego rzeczywistych parametrów eksploatacyjnych. Co więcej, specyfikacja wg. API może mieć charakter czysto teoretyczny i producenci nie są zobowiązani do testowania środków smarnych w tejże organizacji. Podobnie jest właśnie z olejami ocenianymi na podstawie ogólnej specyfikacji jakościowej. Tymczasem środki smarne wymagane przez producenta ciągników Valtra z nadwyżką spełniają wszystkie parametry eksploatacyjne, wymagania branżowe a także wysokie wymogi jakościowe stawiane przez konstruktorów i inżynierów.

Drugą ważną sprawą o której musimy pamiętać, jest stosowanie filtrów i częstotliwość wymian środka smarnego wg. zaleceń producenta.

Generalna zasada nakazuje wymieniać środek smarny co określoną liczbę motogodzin lub raz do roku. Jeżeli nie przepracujemy maksymalnej liczby motogodzin, to najlepszym okresem na wymianę oleju jest jesień, tuż po zakończeniu ostatnich prac polowych.

Zabezpieczymy w ten sposób nasze podzespoły (np. silnik) na zimę

przed korozją, kwasami i nagromadzoną wilgocią oraz zanieczyszczeniami zewnętrznymi. „Przeciąganie” okresu wymiany oleju nie przynosi nam żadnych oszczędności i mija się z celem, z reguły środek smarny brandowany marką producenta maszyn posiada potencjał do dłuższej niż zadana pracy, jednak regularnie wymieniamy olej pozwala pozbyć się nagromadzonych w nim zanieczyszczeń zewnętrznych, sadzy, kwaśnych produktów spalania, co pozwala zapewnić silnikowi maksymalną ochronę oraz jego dłuższą trwałość i bezawaryjność. Jedną z funkcji oleju jest utrzymywanie wewnętrznych elementów silnika w czystości i dlatego sygnałem do wymiany nie powinna być tylko jego barwa. Naturalną cechą, dobrych środków smarnych stosowanych w silnikach Diesla jest fakt, że po kilkudziesięciu motogodzinach nabierają one ciemnego koloru. Środki smarne myjąc silnik od wewnątrz utrzymują w sobie dyspergowane zabrudzenia. Tak więc jedynym wyznacznikiem tego kiedy należy dokonywać wymiany olejów są zapisy i zalecenia w książce technicznej.

Podsumowując – „tanie” środki smarne oraz „przeciąganie” wymian to nie jest metoda na oszczędności! Celem jest maksymalizacja wydajności i niezawodności. W nowoczesnym rolnictwie, przy określonym porą roku cyklu pracy, oszczędzać trzeba świadomie, natomiast w przypadku drogiego i zaawansowanego technologicznie sprzętu, cena to ostatnie kryterium jakie powinno być brane pod uwagę przy wyborze oleju. Krótkoterminowa oszczędność na dłuższą metę może skutkować zwiększoną awaryjnością naszego sprzętu, w rezultacie czego poniesiemy znacznie wyższe koszty związane z jego utrzymaniem i naprawami. •

Tech

TwinTrac Układ jazdy tyłem

Badanie zostało przeprowadzone przez instytut wydajności pracy TTS przy użyciu dwóch ciągników T163, które normalnie wykorzystywane są przez kontrahenta w południowej Finlandii.

Koszenie tyłem

OSZCZĘDZA CZAS, PALIWO I TWÓJ KRĘGOSŁUP

TEKST TOMMI PITENIUS ZDJĘCIA VALTRA ARCHIVE

Zgodnie z badaniami zleconymi przez Valtrę stosowanie ciągnika z systemem jazdy do tyłu podczas koszenia wymaga 12 procent mniej czasu i zużywa 11 procent mniej paliwa niż podczas pracy w sposób konwencjonalny. Ponadto, koszenie podczas jazdy do tyłu o wiele mniej obciąża szyję i plecy kierowcy.

„Na przykład w gospodarstwie o powierzchni 110 hektarów, koszącym dwa razy w sezonie, wykonywanie prac tyłem może w praktyce zaoszczędzić równowartość jednego dnia pracy. Może to mieć decydują-

cy wpływ na jakość i termin zbioru z punktu widzenia warunków pogodowych. Ponadto nie bez znaczenia są przekraczające dziesięć procent oszczędności paliwa,” mówi Timo Mattila, menedżer ds. marketingu produktowego fabryki Valtra.

Koszenie tyłem znacznie redukuje ilość nakładek, a obszar opuszczony zmniejsza się o ponad połowę. Zgodnie z badaniami praca tyłem do przodu była także bardziej płynna zmniejszając ilość wibracji działających na kierowcę. Podobnie system wspomagania prowadzenia Auto-Guide zmniejsza zużycie paliwa o 5 procent a ilość czasu o 4 procent.

Badania sprawdzały także ilość obrotów szyi i kręgosłupa jakie wykonuje operator podczas koszenia. Okazało się, że ilość czasu spędzonego ze skrzyżowanymi plecami została niemal całkowicie wyeliminowana, natomiast ilość skrętów szyi została zmniejszona o połowę. Podczas jazdy w tradycyjnym kierunku – do przodu, operator spędza ponad jedną piątą czasu pracy ze skrzyżowanymi plecami. Występujące wtedy ruchy skręcania w połączeniu z wibracjami mogą być bardzo niebezpieczne dla pleców.

Badania te przeprowadzono przy użyciu dwóch ciągników T163.

Występujące podczas jazdy w tradycyjnym kierunku – do przodu, ruchy skręcania w połączeniu z wibracjami mogą być bardzo niebezpieczne dla pleców.



UKŁAD JAZDY TYŁEM TWINTRAC

Oferowany przez Valtrę od 20 lat

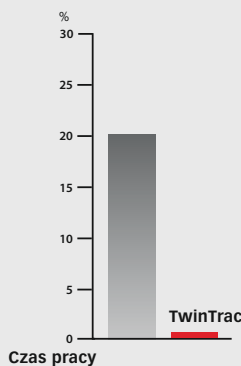
6500 traktorów wyprodukowanych i wyposażonych w układ jazdy tyłem TwinTrac

Dostępne w traktorach od 99 KM do 370 KM

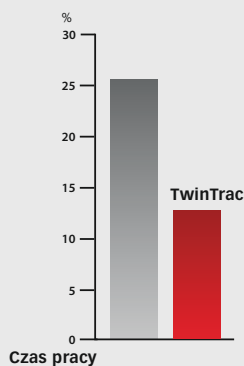
Idealny do koszenia, zastosowań komunalnych i leśnych

Jeden był wyposażony w kosiarkę z kondycjonerem Elho Duett o szerokości roboczej 7,3 metra, użytą przy jeździe tyłem. Drugi był wyposażony w kosiarkę ze wstępną obróbką paszy Elho o szerokości roboczej 3,7 metra, doczepioną do przedniego podnośnika oraz w podobną kosiarkę ze wstępną obróbką paszy o szerokości roboczej 3,7 metra z tyłu ciągnika. Ostatniego lata w południowo-wschodniej Finlandii na potrzeby badań skoszono łącznie 70 hektarów na sześciu polach. Badania zostały przeprowadzone przez instytut wydajności pracy TTS (Työtehoseura). Raport końcowy dostępny jest na życzenie w instytucie TTS. •

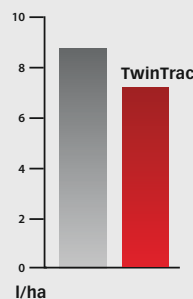
Całkowity czas pracy spędzony ze skrzyżowanymi plecami



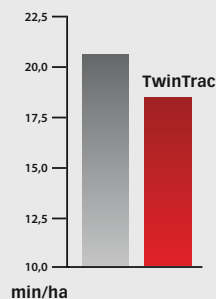
Całkowity czas pracy spędzony ze skrzyżowaną szyją

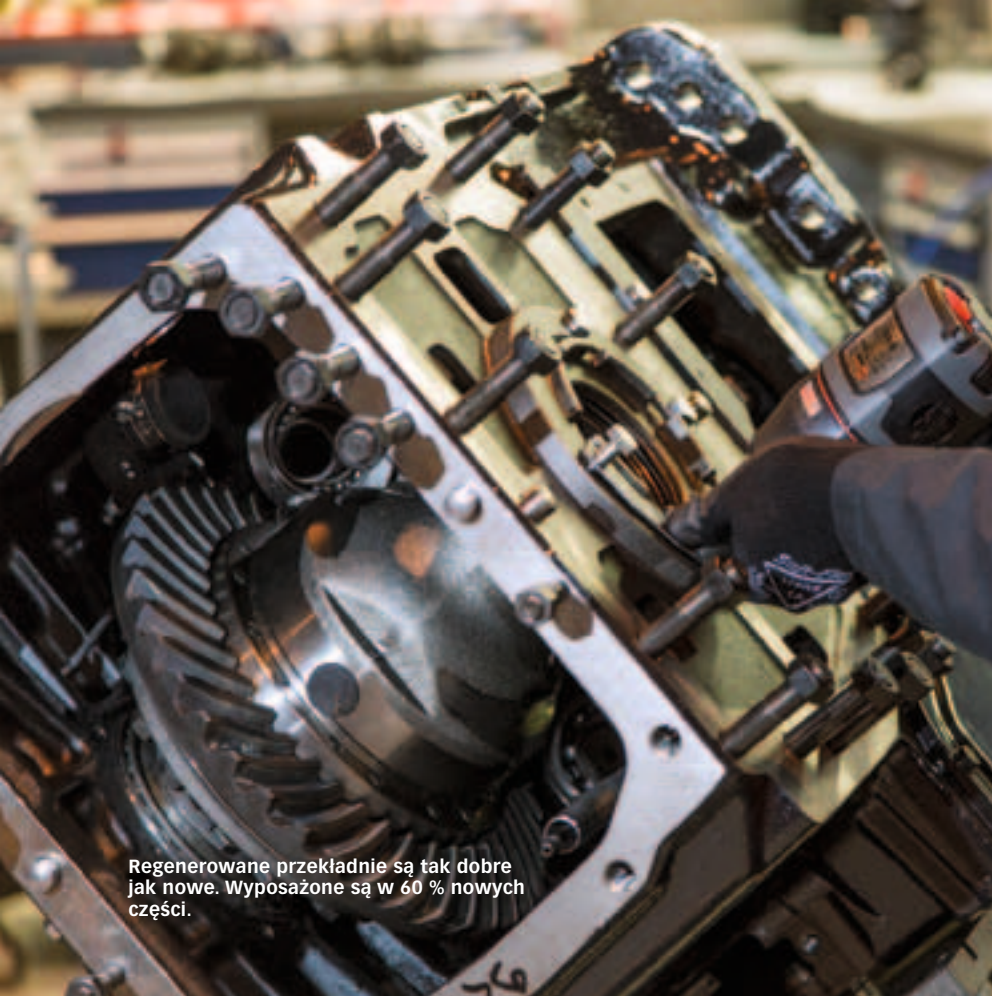


Zużycie paliwa



Czas pracy





Regenerowane przekładnie są tak dobre jak nowe. Wyposażone są w 60 % nowych części.



Mechanik Sami Liimatainen i Kari Pitkänen wraz z Jari Luoma-Aho, szefem działu regeneracji utworzyli warsztat o powierzchni 120 metrów kwadratowych.

Valtra oferuje

PRZEKŁADNIE PO REGENERACJI FABRYCZNEJ

TEKST TOMMI PITENIUS ZDJĘCIA TONI KALLIOMÄKI AND TOMMI PITENIUS

Regenerowane przekładnie są dobrą alternatywą dla ewentualnych napraw we własnym zakresie.

Klient otrzymuje przekładnię tak dobrą jak nowa, fachowo zmontowaną, wyposażoną w 60% nowych części. Jej trwałość jest porównywalna z przekładnią fabrycznie nową.

Montaż przekładni po fabrycznej regeneracji jest często dużo szybszy i efektywniejszy kosztowo, niż samodzielny demontaż, weryfikacja, zamawianie części i montaż. Klienci mogą z góry zarezerwować czas na naprawę wiedząc, że gotowa prze-

kładnia już czeka na montaż w ciągu dnia – mówi kierujący projektem **Jari Luoma-Aho**.

W fabryce w Suolahti uszkodzona lub zużyta przekładnia jest remontowana, myta i kontrolowana. Wszystkie wadliwe części oraz łożyska są wymieniane na nowe, przez profesjonalnie przygotowanych specjalistów. Nieuszkodzone części, które są nadal w dobrym stanie są ponownie wykorzystywane, o ile ich stopień zużycia na to pozwala. Przekładnia jest następnie montowana, testowana na hamowni i malowana. Na regenerowane przekładnie, po-

dobnie jak na nowe, udzielana jest roczna gwarancja.

Valtra oferuje obecnie około 20 rodzajów regenerowanych przekładni, w tym do serii N i T, serii 6000 i 8000, oraz dla serii A i 100. Aby uniknąć pomyłek wynikających z dużej różnorodności, wszystkie przekładnie dostarczane są wraz z WOM i biegami pelzającymi. Przekładnie Mezzo, Mega i HiTech, oraz również Versu i Direct oferowane będą w najbliższej przyszłości.

Regenerowane podzespoły stanowią duży udział w częściach zamienianych w przemyśle maszynowym i motoryzacyjnym. Dla przykładu, w fabryce silników AGCO w Linnavouri, ponad dwudziestu mechaników jest zatrudnionych przy naprawach regeneracyjnych.

Oprócz innych korzyści, regeneracja przekładni pomaga chronić środowisko naturalne, zmniejszając ilość zużytej energii i materiałów. •

**POŻYCZKA
LUB LEASING
NA TWÓJ
CIĄGNIK:
5,1%***

AGCO FINANCE

Pożyczka lub leasing oraz finansowanie zakupu z dofinansowaniem z funduszy unijnych

Okres finansowania – od 12 miesięcy do 7 lat

Udział własny – 0 %–40 % wartości inwestycji

Możliwość finansowania wartości netto lub brutto

FINANSOWANIE FABRYCZNE – AGCO Finance **SUKCES PROGRAMU**

TEKST MIROSLAW KACZOREK ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA

Finansowanie inwestycji w ramach bieżącej, jak i kolejnej perspektywy PROW, skłania kolejnych graczy na rynku techniki rolniczej do wprowadzania produktów zaspokajających potrzeby rolnictwa w tym zakresie. Jednym z najciekawszych przedsięwzięć jest wspólny projekt firm AGCO i De Lage Landen – AGCO Finance.

– Jesteśmy 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 dostarczanie 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 – przekonuje **Mirosław Kaczorek**, odpowiedzialny z ramienia De Lage Landen Leasing Polska za realizację programu AGCO Finance.

Program finansowania fabrycznego AGCO Finance może być zastosowany do wszystkich produktów

AGCO, w tym głównie ciągników Valtra.

– Jest to niezwykle skuteczne narzędzie, gdyż oferta finansowa, która dociera do klienta końcowego jest na tyle atrakcyjna, iż pozwala łatwiej i szybciej sprzedawać produkt finansowy, a przy tym również pomaga dealerowi sprzedać jego maszynę. Za przygotowanie tej propozycji finansowania odpowiada, w zależności od miejsca na mapie kraju, jeden z przedstawicieli handlowych AGCO Finance oraz dealer wyposażony w odpowiednie narzędzia – mówi Mirosław Kaczorek.

Zaakceptowany przez dealerów

Skuteczność programu można mierzyć liczbą zadowolonych klientów, szybkością obsługi, atrakcyjnością oferty finansowej.

Można też mierzyć ją wskaźnikiem tzw. penetracji, obrazującym ilość sfinansowanych ciągników z całej puli sprzedaży danej marki na rynku polskim. Obecnie w przypadku marki Valtra wynosi on blisko 25 %, co jak na pierwszy pełny rok funkcjonowania programu AGCO Finance jest bardzo dobrym wskaź-

nikiem, pokazującym, że dealerzy ciągników produkowanych przez AGCO, czasem także w odpowiedzi na sygnały płynące ze strony klientów, zaakceptowali tę ideę i przenieśli na własne „podwórko”. Jednym z najistotniejszych czynników wpływających na sukces programu jest wspólne zaangażowanie się AGCO i AGCO Finance we wsparcie produktów finansowych, które dotyczy konkretnych marek lub modeli, objętych sezonowym lub całorocznym wsparciem, jak np. obecnie ciągników Valtra.

– Poza tym to także możliwość oferowania klientom atrakcyjnych form ubezpieczenia lub, jak ma to miejsce w przypadku ciągników Valtra, zakupionych do czerwca 2013 brak obciążenia klienta kosztami ubezpieczenia i rejestracji, co jest dodatkowym bonusem – przekonuje przedstawiciel De Lage Landen Leasing Polska S.A. Powodzenie tego instrumentu powoduje, iż – Przyjęta przez nas przed dwoma laty formuła programu finansowania fabrycznego AGCO Finance w ramach firmy De Lage Landen Leasing Polska, już niebawem przyjmie bardziej instytucjonalną formę, w dalszym ciągu związaną z markami z grupy AGCO – zapowiada Mirosław Kaczorek. •

* Kalkulacja dla stałego oprocentowania PLN. Na krótsze okresy niższe oprocentowanie.
Na dwa lata tylko 1,97 %. W celu uzyskania szczegółowych informacji skontaktuj się z dealerem.

Ta starsza Valtra zostanie zastąpiona nowszym modelem N101 z ładowaczem czołowym. Będzie wykorzystywana do wielu różnych prac, także przecinek przeciwpożarowych.



Zachowanie

RÓWNOWAGI

Ciągniki Valtra są wykorzystywane w Wielkiej Brytanii przy rekonstrukcji naturalnego ukształtowania terenu

TEKST I ZDJĘCIA ROGER THOMAS / COLIN SCOTT / RSPB

WAylesbeare Common na południu Anglii Królewskie Towarzystwo Ochrony Ptaków do przywrócenia równowagi pomiędzy florą i fauną wykorzystuje konie, krowy oraz ciągniki Valtra. Obszar zajmuje powierzchnię 3500 akrów Southern Lowland Heathland. Znaczenie tego niezwykle rzadkiego siedliska zostało dostrzeżone jeszcze w

roku 1969, kiedy to cały rejon został włączony w projekt o nazwie SSSI (Site of Special Scientific Interest – obszar o specjalnym znaczeniu dla nauki).

Obszar ten stanowi odcinek drogi East Devon Pebble Bed Ridge, która przebiega z północy na południe między rzekami Exe i Otter. W tym miejscu widać w jaki sposób działalność człowieka przez ty-

siące lat kształtowała teren. Wczesny człowiek wyeliminował z krajobrazu drzewa, wykorzystując je jako materiał budowlany i opał. W wyniku takiej działalności gleba ulegała erozji a krajobraz podlegał zmianom. Gleba, zwłaszcza taka jak tamtejsza, jest kwasowa. Rozwiną się więc na niej tylko rosnące w takich warunkach trawy, powstaną torfowiska, mokradła i bagna – czyli wszystkie elementy krajobrazu, które współczesny rolnik usunie w pierwszej kolejności próbując uprawiać ziemię.

Królewskie Towarzystwo Ochrony nad Ptakami (RSPB) jest właści-



ciemem jedynie 60 akrów z całego terenu jednak ma wpływ na znacznie większy areal, z czego większość stanowi własność Clinton Devon Estates. Wiele lat temu gospodarze terenu pozwalali pracownikom wypasać tam bydło, lecz ta tradycja już dawno została zapomniana. Bydło w pewien sposób utrzymywało kontrolę nad trawami lecz dziś powstało zagrożenie, że cienka równowaga między fauną i florą zniknie.

W efekcie RSPB wraz z innymi organizacjami zajmującymi się ochroną środowiska opracowały swoisty reżim gospodarki rolnej, któ-

ry sprowadza się do usuwania określonych drzew i krzewów, zmiany ukształtowania terenów zielonych co umożliwia ograniczanie nadmiaru określonych roślin jak również karczowanie, koszenie i kontrolowane wypalanie, co z kolei ma na celu odtworzenie wrzosowisk. Do pomocy przy kształtowaniu terenu RSPB zaangażował zarówno zwierzęta i maszyny.

Krowy, konie i ciągniki Valtra

Początkowo wprowadzono na pola bydło, które niegdyś lokalnie występowało w Devon. Latem pomysł

zdawał się spełniać swoje zadanie. Nie było jednak miejsca na uprawę paszy na zimę a przechowywanie jej stawało się problemem. Dziś 35 krów rasy Galloway razem z cielętami przywozi się na wiosenny wypas z sąsiednich farm a na zimę wracają do „domów”. Najpierw bydło zjada nowe odrosty zielonych traw a kiedy tych już nie ma, zajmuje się innymi roślinami, w tym srebrną brzozą i młodymi drzewami. Udeptywanie kopytami również ma pozytywny wpływ na wzrost roślinności.

Niestety, bydło nie wykonywało całej pracy w rozumieniu regulowania wzrostu niepotrzebnej roślinności, więc do pomocy zatrudniono cztery grupy koników Dartmoor i Exmoor, razem około dwudziestu. Obydwie rasy są zagrożone wyginięciem. Zwierzęta są wypożyczane z farm rozplodowych, gdzie trwają prace nad ich ocaleniem.

Występują tu też oczywiście krzaki i drzewa, które nie poddają się ani krowom ani konikom i właśnie w celu ich usunięcia RSPB używa maszyn. Ciągniki Valtra są wykorzystywane do różnych prac porządkowych, od mulczowania krzaków i pozyskiwa-



Na wrzosowiskach Aylesbeare można spotkać rzadką pokrzewkę kasztanową.
zdjęcie: Colin Scott.



Kłaskawka jest częstym bywalcem na wrzosowiskach. zdjęcie: RSPB.

nia drewna do rozciągania ogrodzeń i tworzenia przecinek przeciwpożarowych. Na ziemi, która była wspólnym dobrem, aby można było rozciągnąć ogrodzenie wymagana była zgoda rządu – a bydlę trzeba było gdzieś trzymać.

Valtra przychodzi na ratunek

Toby Taylor, zarządca RSPB w Aylesbeare objaśnia powody, dla których wybrano ciągniki Valtra. „To są doskonale, wszechstronne ciągniki. Skandynawskie pochodzenie powoduje, że są idealne do wszelkiego rodzaju prac – nic ich nie zatrzyma.”

Ponieważ RSPB korzysta głównie z pracy wolontariuszy, niezwykle ważna jest łatwość obsługi ciągników. „Zanim pracownicy czy wolontariusze zostaną dopuszczeni do jakichkolwiek maszyn, organizujemy kursy szkoleniowe ale to ogromna zaleta kiedy traktor jest prosty w obsłudze.”

Pierwszym ciągnikiem Valtra jaki pojawił się w Aylesbeare był używany model 6650 z roku 2005 o mocy 110 KM, który jest nadal wykorzystywany, głównie z przyczepą do przewozu drewna oraz do pracy z żurawiem. „Mamy wiele skupisk starodrzewu, którymi trzeba się zajmować, przerzedzać a czasem nawet całkowicie usuwać. To jest praca, która wymaga ciągłego zaangażowania. Sprzedaż pociętego drewna i drewna kominkowego to nasz sposób na generowanie dochodów.”

Valtra 6650 sprawowała się bardzo dobrze. Została uzupełniona o model N92 o mocy 100 KM. Ten z kolei został wymieniony na czterocylinnowy model N101 ze zbiornikiem paliwa do prac leśnych, przednim TUZ-em oraz WOM, sprężarką powietrza i ładowaczem V46. N101 to dobra, wszechstronna maszyna, idealnie nadająca się do prac wykonywanych wspólnie i w przyszłości.

Piękny zwyczaj warty zachowania

Pomimo dochodów czerpanych ze sprzedaży drewna, obiekt wymaga



Używana Valtra 6650 przybyła jako jedna z pierwszych ciągników. Jest wykorzystywana głównie do prac leśnych. Ścięte drzewa są sprzedawane jako drewno lub opał.

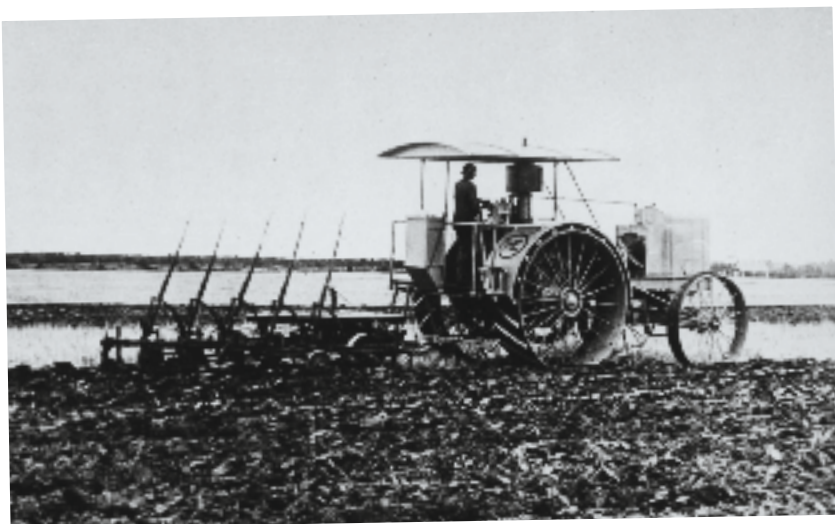


Do zachowania równowagi w roślinności wykorzystuje się koniki i krowy.

więcej pieniędzy niż jest w stanie wygenerować. Sytuację tę łagodzi nieco fundusz Natural England i Higher Level Stewardship Scheme. Jednak wartości tego miejsca nie można przeliczać tylko w relacji do pieniądza. Teren zamieszkuje wiele rzadkich i często zagrożonych gatunków jak choćby pokrzewka kasztanowata, rzadki motyl Plebejus Argus, Pioronóg czy żuk ziemny Kugleana. Często widuje się kłaskawki. Można też spotkać lelki a także innych lokalnych przedstawicieli tej niezwyklej fauny i flory.

Obszarem zainteresowała się Unia Europejska. W efekcie podjętych czynności stał się zarówno Obszarem Specjalnym wydziału ochrony środowiska jak i obszarem obję-

tym programem specjalnej ochrony. Stanowi dom dla szeregu gatunków, które ewoluowały, razem z nami, na przelomie wielu lat. Stanowią element łańcucha pokarmowego, są źródłem genów a jednocześnie czymś znacznie więcej. W wielu miejscach na świecie ogromna liczba gatunków już wyginęła i teraz trwa zacięta walka o to by powstrzymać lokalne systemy ekologiczne przed całkowitym zniszczeniem. Niestety, nie istnieje laboratorium, w którym poprzez wciśnięcie przycisku można by spojrzeć w przyszłość i sprawdzić, czy wysiłki przyniosą zamierzone efekty. Musimy po prostu czekać i obserwować sytuację a także zachować dla przyszłych pokoleń to co ocalało w Wielkiej Brytanii. •



100 LAT

przemian Valtry

W 1913 Johan Theofron Munktell zaprezentował protoplastę Valtry, pierwszy traktor o symbolu Munktell 30-40 HK.

W 1932 roku Munktell połączył się z produkującą silniki firmą Bolinder, tworząc koncern AB Bolinder Munktell (BM), który z kolei w 1950 roku został przejęty przez Volvo. W roku 1970 Volvo i Valmet połączyły siły. Od tej pory połączono najlepsze rozwiązania technologiczne obu firm: Volvo i Valmet – w 50 rocznicę produkcji ciągników Valmet, czyli w roku 2001 zmieniono nazwę na Valtra. Tak więc współczesna Valtra, czerpie z tradycji swego przodka – ciągnika Munktell.

Johan Theofron Munktell przyszedł na świat w 1805 roku jako syn pastora. W wieku lat 17 wstąpił do szkoły technicznej w Sztokholmie. W 1826 roku został zatrudniony przez Mennicę Królewską (Kungliga Myntverket), gdzie zajmował się ulepszeniem maszyn do bicia monet. Był również członkiem zespołu, który zaprojektował i wyprodukował pierwszą szwedzką maszynę drukarską. Munktell został zaproszony do stworzenia zakładów mechanicznych w Eskilstuna. Eskilstuna Mekaniska Werkstad

rozpoczęły produkcję w 1832 roku. To wydarzenie datuje się jako początek przemysłowej historii Volvo jak również Valtry.

Wprowadzenie 30-40 HK

W 1900 roku firma Munktell miała już spore doświadczenie zdobyte przy budowie lokomotyw. Poprzez połączenie silnika z gruszą żarową, chłodnicy i przekładni lokomotywy działającej na zasadzie korbowodu został stworzony imponujący ciągnik (lokomobila). Pierwszy traktor został wyprodukowany w 1913 roku.

Pierwszy silnik Munktella powstał jako kombinacja dwóch jednocylin-drowych silników dwusuwowych z gruszą żarową. Pojemność skokowa jednostki napędowej wynosiła, bagatela – 14 litrów! Był to silnik wielopali-wowy. Mógł być zasilany naftą, olejami średnimi i ciężkimi, a nawet ciężkimi frakcjami takimi jak smoła, po uprzednim dodaniu 25 % metanolu. Z uwagi na konieczność rozgrzania gruszy żarowej palnikiem, rozruch tego silnika trwał nawet 10 minut.

Silnik pracował z prędkością obrotową 550 obr./min. osiągając moc 30 koni mechanicznych. Konstrukcja posiadała jeszcze jedno ciekawe rozwią-

Pierwszym ciągnikiem w drzewie genealogicznym Valtry był Munktell 30-40 z 1913 roku. Był to naprawdę duży ciągnik o masie własnej około 8 ton i średnicy tylnych kół 2,1 m. Ciągnik napędzany był dwucylindrowym dwusuwowym silnikiem z gruszą żarową. Wyprodukowano łącznie 31 sztuk takich maszyn.

zanie. Był nim wtrysk wody do komory spalania zwiększający stopień sprężania. Jednostka pracująca z wtryskiem dopreżającym osiągała moc do 40 KM, co było nie lada sukcesem. Od tego rozwiązania wzięła się nazwa 30-40 hk (hk – hästkraft koń mechaniczny – j. szwedzki).

Ogromny układ chłodzenia mieścił aż 380 litrów wody. Ale nie to było najważniejsze. Z lewej strony silnika znajdowało się koło pasowe niezbędne do napędu np. mlóczarni.

Przekładnia spalinowej lokomobili lub, jak dzisiaj mówimy – ciągnika, posiadała trzy biegi i była bardzo zaawansowana technologicznie w porównaniu do innych traktorów z tamtego okresu. Prędkość na pierwszym biegu wynosiła 2,8 km/h, na drugim 3,6 km/h i na trzecim, używanym do przemieszczania maszyny 4,4 km/h. Ciągnik posiadał również bieg wsteczny.

Masa maszyny wynosiła od 7,9 do 8,3 t., a średnica kół tylnych 2,1 m.

Jak na swoje czasy, ciągnik był bardzo wydajny. Mógł pracować z pięcioskibowym pługiem, osiągając wydajność orki 5 ha/dzień a z broną talerzową do 2 ha/godzinę – jeśli pozwalały na to warunki polowe. Ówczesna reklama mówiła, że ciągnik może wykonać pracę 16 koni i ośmiu mężczyzn. •

MUNKTELL 30-40 z ROKU 1913

Moc	30 KM (40 KM z doładowaniem)
Pojemność skokowa	14 litrów
Masa	7,9-8,3 ton
Maksymalna prędkość	4,4 km/h
Paliwo	większość paliw ciekłych, oleje lekkie, średnie, ciężkie z dodatkiem metanolu

Nowy zakup Pana Szymona Grodzkiego – Valtra A93 HiTech.



Valtra A93 HiTech

CIĄGNIK MULTIFUNKCYJNY

TEKST I ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA

Szymon Grodzki sprowadzając z Danii pierwszą 90-konną Valtrę serii A nie spodziewał się, że po dwóch latach w garażu nie tylko będzie miał kolejną, większą Valtrę serii N, ale także nową Valtrę A93, która zastąpiła pierwszą sprowadzoną. Jednak pozytywne doświadczenia z pierwszym egzemplarzem modelu serii A, sprawiły iż ponownie zaufał fińskiej technologii.

Szymon Grodzki, prowadzi firmę komunalną Abies, w miejscowości Zielonka pod Poznaniem. Używa obu ciągników do utrzymywania te-

renów zielonych w mieście Poznań, jak też w jego okolicy. Przez sporą część sezonu Valtra pracuje niemal rolniczo, z kosiarkami, wozem asenizacyjnym, a nawet pługiem jednak nie czyni tego na polach gospodarstwa rolnego.

Niedawno wykonywałem prace dla firmy budującej autostradę, gdzie jednym z obowiązków było odtworzenie siedlisk łąkowych zniszczonych przy jej budowie. Wiązało się to nie tylko z wstępnym oczyszczeniem terenu, ale też zaoraniem go a nawet obsianiem i nawodnieniem – wyjaśnia.

Szymon Grodzki Valtrę A93 HiTech kupił w połowie 2012 roku. Jak przewiduje jej właściciel w sezonie powinna przepracować nawet do 500–600 motogodzin. Poprzednią sprzedał przy przebiegu 4 000 motogodzin, zrobiwszy nią w ciągu sześciu lat użytkowania ponad 2 000 motogodzin. Teraz przyszedł czas na to, aby nowy model serii A pokazał swoje możliwości.

Nowa seria A charakteryzuje się nie tylko nowym designem, ale także ma nowy silnik. Zdaniem Szymona Grodzkiego, jego nowa Valtra jest z jednej strony nowoczesna, ale

z drugiej mechanicznie prosta i nieskomplikowana.

Niższe spalanie dzięki układowi Common Rail

Pod maską modelu A93 HiTech pracuje trzycylindrowy, 3,3 litrowy silnik Agco Power 33CTA, który generuje maksymalnie 101 KM. To nieco więcej niż czterocylindrowy silnik poprzedniej wersji. Jak pokazują charakterystyki przebiegu mocy względem obrotów od 1700 do 2000 obr./min. mamy moc od przynajmniej 95 KM do maksymalnych 101 KM. Jeśli pod obciążeniem silnik zejdzie do 1500 obr./min., to silnik ma wciąż moc prawie 89 KM. Valtra A dobrze reaguje na spadek obrotów, gdyż w zakresie 1600–1300 obr./min. dysponuje maksymalnym momentem obrotowym. Tą charakterystykę potwierdza Szymon Grodzki, który potwierdza, że użytkownicy tego modelu nie muszą obawiać się maksymalnych obciążeń ponieważ silnik dobrze sobie z nimi radzi.

Jednostka napędowa ma układ wysokiego ciśnienia wtrysku Common Rail, a nadzór nad pracą silnika sprawuje nowy sterownik Sisu-Tronic EEM3, który pozwala podzielić wtrysk na pięć faz. Stąd lepsze wykorzystanie paliwa, czyli wyższa moc a także niższe spalanie. Ponadto silnik spełnia normę czystości spalin Euro IIIA.

Z zimą za pan brat

Obsługa jednostki napędowej małej Valtry jest przyjazna użytkownikowi. Po lewej, tzw. zimnej stronie, mamy zgromadzone wszystkie filtry oraz miejsca uzupełniania płynów eksploatacyjnych – oleju, paliwa i glikolu w układzie zapobiegającym zamarzaniu wody w pneumatyce.

Zdaniem przedsiębiorcy z Zielonki, bez obawy można się trzymać zalecanych w książce serwisowej 500 motogodzin odstępu między wymianami oleju silnikowego i filtrów.

Pomocnym w naszym klimacie rozwiązaniem jest układ zapożyczony od skandynawskich ciężarówek Scania. Dozuje on glikolu do układu zasysania powietrza dla układu pneumatycznego. Sprawia to, że

nie ma obawy o zablokowanie zaworu na skutek zamarznięcia zebranej przy nim wody. Drugim elementem sprawiającym, iż Szymon Grodzki nigdy nie martwi się o odpalenie zimą to podgrzewanie powietrza zasysanego do kolektora dolotowego podczas uruchamiania silnika. Trzecim układem zapewniającym pewny start i długie użytkowanie w okresie minusowych temperatur jest grzałka podgrzewająca płyn chłodniczy.

Sprzęgło HiTech

Przekładnia montowana w ciągnikach serii A daje użytkownikowi 12 zsynchronizowanych biegów w obu kierunkach. W kabinie mamy dwie dźwignie do wyboru trzech zakresów oraz czterech biegów podstawowych. Biegi można jednak zmieniać bez wciskania sprzęgła nożnego dzięki przyciskowi HiShift umieszczonemu z tylnej strony dźwigni zmiany biegów głównych i zakresów. Model A93 oferowany jest tylko w wersji HiTech, zatem możliwość zmiany wszystkich biegów bez wciskania sprzęgła, a przy pomocy przycisku HiShift, który ciągnik ma w standardzie. W wyposażeniu podstawowym mamy także inną ciekawą funkcję – AutoTraction. Na prawym słupku kabiny wstawiony jest przycisk oznaczony literą NAuto. Jeśli go wciśniemy ciągnik nie ruszy jeśli nie przekroczymy 1100 obr./min. Nawet jeśli bieg jest włączony i zostanie zwolnione sprzęgło, to jeśli nie naciśniemy gazu nożnego lub nie użyjemy gazu ręcznego ciągnik nie ruszy. Zatem ruszanie pod górę z obciążeniem przy włączonej funkcji AutoTraction jest znacznie łatwiejsze niż przy używaniu nożnego sprzęgła. Ponadto, np. przy pracy z ładowaczem czołowym przy hamowaniu z prędkości poniżej 12 km/h nie musimy wciskać sprzęgła przed zatrzymaniem. Nie zadławimy silnika, gdyż kiedy obroty spadną poniżej 1100 obr./min., elektronika rozłączy sprzęgło automatycznie i bez szarpnięcia. Wystarczy zmienić położenie dźwigni elektrohydraulicznego rewersu i możemy z ładunkiem jechać do tyłu. Natomiast aby płynnie wyhamować wystarczy nawet puszczenie gazu i naciśnięcie hamulca



Nowy 3-cylindrowy silnik AGCO POWER jest mocniejszy od swojego 4-cylindrowego poprzednika.

w ostatniej fazie. Rewers elektrohydrauliczny jest standardowym wyposażeniem ciągników Valtra.

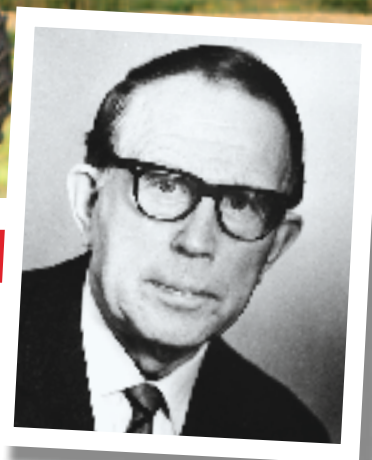
Dobry standard

Standardowe wyposażenie obejmuje elektrohydrauliczną blokadę tylnego mostu oraz taki sam sposób załączania przedniego napędu. Przyciski do obsługi tych funkcji umieszczone są na brzegu prawej konsoli w bezpośrednim sąsiedztwie dźwigni zmiany biegów. Dlatego sięgnięcie do nich jest intuicyjne. Podejście fińskiego producenta do bezpieczeństwa pracy pokazuje standardowo montowana blokada przypadkowego uruchomienia WOM-u. Blokada ta to po prostu gniazdo i wtyczka umieszczona pod tylną szybą. Zanim zaczniemy zakładać wałek odbioru mocy narzędzia, wyjmujemy wtyczkę z gniazda i mamy pewność, że nikt nawet przypadkiem nie załączy WOM.

W nowej Serii A dostępne jest kilka rodzajów kabin: standardowa, obniżona o 155 mm. Standardowa kabina, jaką dysponuje ciągnik Szymona Grodzkiego ma możliwość obrócenia fotela o 180°. W ten sposób możemy pracować ze stacjonarnym ładowaczem bezpośrednio z kabiny ciągnika. •



Metoda przechowywania paszy AIV została opracowana w roku 1928 przez fińskiego naukowca Artturi Ilmari Virtanena.



Artturi Ilmari Virtanen

A. I. Virtanen wyróżniony nagrodą Nobla w dziedzinie chemii w roku 1945

FIŃSKI NAUKOWIEC – WYNAŁAZCA METODY KONSERWACJI PASZY AIV

Co zaskakuje, niewielu fińskich rolników wie, że metoda konserwacji paszy AIV została wynaleziona przez ich rodaka Artturi Ilmari Virtanena.

TEKST TOMMI PITENIUS ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA

Ten fiński naukowiec został uhonorowany w roku 1945 nagrodą Nobla w dziedzinie chemii "za badania i wynalazki w chemii rolniczej i żywieniowej, w szczególności za opracowanie metody konserwacji paszy."

Virtanen uzyskał tytuł magistra chemii w roku 1916 na Uniwersytecie w Helsinkach a w roku 1919 w dziedzinie chemii organicznej otrzymał tytuł doktora. Na dalsze studia w zakresie chemii fizycznej udał się na uniwersytet ETH do Zurychu w Szwajcarii. Wiedzę w dziedzinie chemii tłuszczów zgłębiał Uniwersytecie w Münster w Niemczech. Studiował także bakteriologię na Uniwersytecie Sztokholmskim w Szwecji. W okresie późniejszym został profesorem na Uniwersytecie

Helsinkińskim, Politechnice Helsinkińskiej oraz został Rektorem Państwowej Akademii Nauki i Sztuki Finlandii. Przez cały okres swojej kariery, od roku 1921 aż do lat późniejszych, był również Dyrektorem Laboratorium w Valio, Fińskiego Stowarzyszenia Spółdzielni Mleczarskich.

Zróżnicowanie liczby witamin w mleku na skutek niskiej jakości paszy w okresie zimowym stanowiło w latach 20-tych XX wieku poważny problem. Zarówno dla przemysłu mleczarskiego jak i z punktu widzenia zdrowia publicznego. Wiosną 1928 roku Virtanen odkrył, że świeżą paszę można przechować przez zimę, jeżeli po zbiorach obniży się gwałtownie jej kwasowość poniżej poziomu 4pH a także zapewni hermetyczne warunki. Ta innowacja została opatentowana

w roku 1932. Metoda rozpowszechniła się jednak dopiero kiedy do szerszego użytku zaczęto stosować tworzywa sztuczne, w które można było pakować paszę.

Ten wielki naukowiec nie uniknął jednak zaangażowania się w tematykę wzbudzającą kontrowersje. Badał, na przykład, wiązanie azotu przez rośliny, jednak jego teoria została później obalona. Z politycznego punktu widzenia był zagorzałym przeciwnikiem Związku Radzieckiego. Poglądy te były często powodem jego kłopotów w okresie zimnej wojny.

Jego zamiłowanie do biochemii wynikało z niezwykle pragmatycznych podstaw. Czterech z jego sześciu braci nie dożyło pierwszego roku życia. Virtanen zakładał, że przyczyną takiej umieralności dzieci był niedobór witaminy A. Jego uboga rodzina kupowała tanie chude mleko, które wraz z eliminacją tłuszczu było wyjalawiane także z witaminy A. •

KOLEKCJA VALTRA NA LATA 2012–2013 jest już dostępna. Skontaktuj się z lokalnym dealerem firmy Valtra, lub sprawdź produkty on-line na stronie www.valtrashop.com i zamów je łatwo, z dostawą bezpośrednio do Twojego domu!

Zobacz wszystkie produkty Valtra: www.valtrashop.com

Valtra Collection



Oznakowanie miejsca parkingowego

Wykonany z trwałego metalu, rozmiar 30 x 40 cm. Nawiercone otwory w narożnikach ułatwiają montaż.



Piłka nożna

Piłka do gry i treningów. Ręcznie szyta wykonana ze skóry syntetycznej. Zestaw zawiera pompkę.



Damska koszula flanelowa

100 % bawełny, krata własnego projektu Valtry. Tkane etykiety na rękawie i haft na lewej kieszeni. Dostępna również wersja męska.



Koszula męska

100 % bawełny, krata własnego projektu Valtry. Logo tkane z przodu oraz litery ANTS na plecach. Dostępna również wersja damska.



T-shirt damski

Długa koszulka damska wykonana z elastycznej i miękkiej mieszanki bawełny i włókna syntetycznego. Ozdobiona nadrukami i cekinami.



T-shirt męski

100 % bawełny, materiał imitujący zużycie. Nadruk z przodu koszulki.

Zegarek na rękę

Aluminiowa obudowa z mechanizmem Miyota 2453. Wodoszczelność do 5 ATM. Datownik pokazujący dzień miesiąca. Pasek 22 mm. Średnica zegarka 46 mm.



Zajrzyj na naszą stronę: www.valtra.pl

Modele ciągników **Valtra**



Spotkajmy się na Facebooku.
www.facebook.com/ValtraGlobal



SERIA A

MODEL	MAKS. KM/NM
A83 HiTech	88/325
A93 HiTech	101/370



SERIA S

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



SERIA T

MODEL	MAKS. KM/NM
T133 HiTech	141/580
T153 HiTech	155/640
T173 HiTech	180/660
T193 HiTech	190/680
T153 Versu	155/640
T163e Versu	166/740
T183 Versu	187/770
T213 Versu	215/850
T153 Direct	155/640
T163e Direct	166/740
T183 Direct	187/770
T203 Direct	204/800



SERIA N

MODEL	MAKS. KM/NM
N93 HiTech	99/430
N103 HiTech	111/465
N113 HiTech	124/510
N123 HiTech	135/540
N143 HiTech	152/600
N93 HiTech 5	99/430
N103 HiTech 5	111/465
N113 HiTech 5	124/510
N123 HiTech 5	135/540
N143 Versu	152/600
N163 Versu	163/650
N143 Direct	152/600
N163 Direct	163/650



www.myvaltra.com



www.youtube.com/valtravideos

Valtra Historia

history.valtra.com