

VALTRA TEAM

VALTRA

+ Nowy podłokietnik
Valtra SmartTouch
**Dziewięciocalowy
ekran dotykowy**

strona 10

+ Valtra S374
**Kompaktowa
i mocna**

strona 18

+ Gunde Svan
**Prace leśne
przeciwwagą dla
pracy w telewizji**

strona 22

Pracujący bohater

ZUPEŁNIE NOWA SERIA A

strona 6



**MACHINE
OF THE YEAR 2017**

WSTĘP



DRODZY CZYTELNICY

Tegoroczna wiosna niesie ze sobą powiew nowości prosto z Finlandii. Zaprezentowana w lutym we Francji nowa seria A zawitała do Polski. Ciągniki te są ostatnim elementem układanki czwartej generacji ciągników. Podobnie jak wcześniej seria T i N, jest to zupełnie nowa konstrukcja zbudowana z uwzględnieniem zgłaszanych przez Was potrzeb. Do Waszej dyspozycji jest teraz dodatkowo aż 7 modeli ciągników o mocy od 75 do 130 KM. Ale to nie koniec nowości w naszej ofercie. W seriach N, T, S czeka na Was najnowsze centrum zarządzania w podłokietniku, który jest bardziej intuicyjny i prostszy w obsłudze niż smartfon. Dzięki niemu praca ciągnikiem to sama przyjemność i wspaniałe doświadczenie. Sami musicie to ocenić!

W tym wydaniu Valtra Team znajdziecie również kilka innych ciekawych informacji, a my już teraz zachęcamy aby umówić się z najbliższym dealerem na jazdy testowe. Nowości czekać będą na Państwa w ostatnich dniach sierpnia podczas kolejnych pokazów polowych Valtra Demo Tour oraz na wystawie AGRO SHOW. Zapraszamy!

Bogdan Rachwał
DYREKTOR VALTRA W POLSCE



06

A104 HITECH OGŁOSZONA MASZYNĄ ROKU 2017



12



16



17

W TYM NUMERZE:

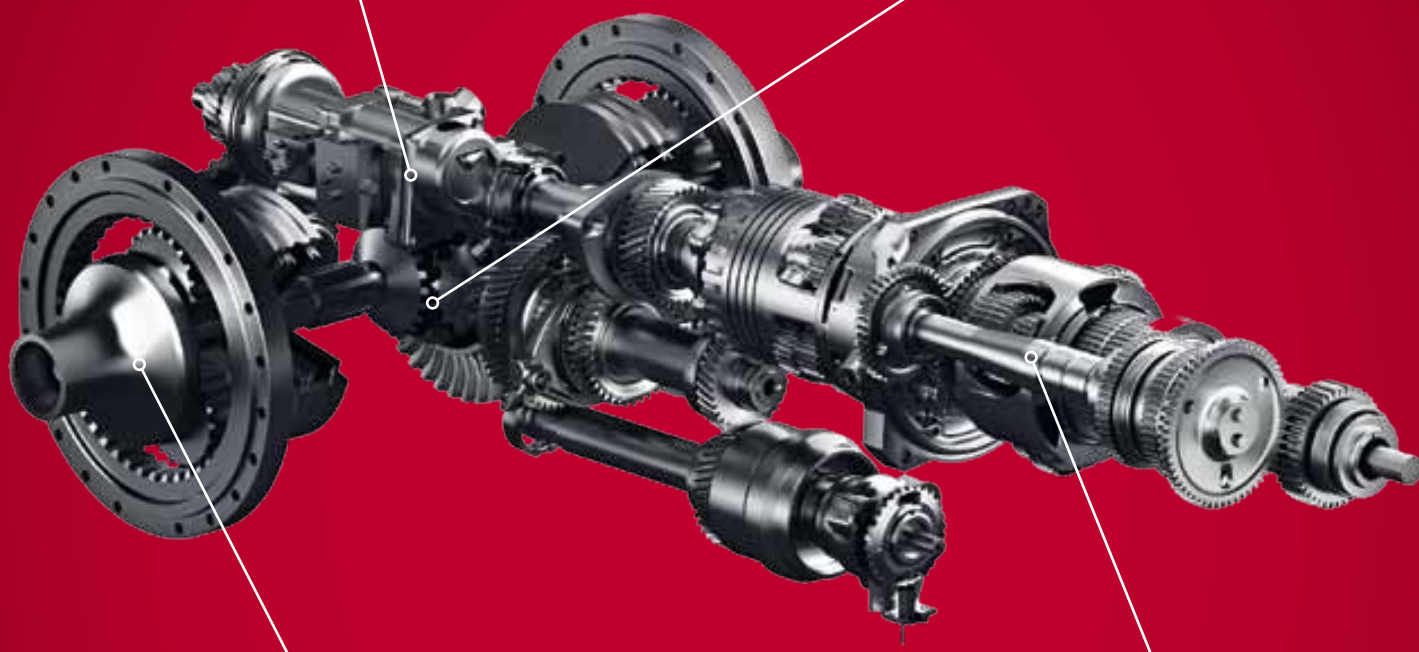
- | | | | |
|-----------|--|-----------|---|
| 03 | Przekładnia Versu – rewolucja w przekładniach powershift | 18 | Valtra S374 kompaktowa i mocna |
| 04 | Aktualności i wydarzenia | 22 | Legenda biegów narciarskich Gunde Svan i radość, którą sprawia mu praca w lesie |
| 06 | Zupełnie nowa seria A | 23 | Kolekcja Valtra |
| 10 | Nowy podłokietnik Valtra SmartTouch | 24 | Modele ciągników Valtra |
| 12 | Dziesięć lat z Valtrą | | |
| 14 | Nowe modele serii T o mocy do 271 koni mechanicznych | | |
| 16 | O maszynie należy odpowiednio dbać | | |
| 17 | Pierwsze kroki Valmet w 1949 r. | | |



12

Hydraulika Load-sensing o wydajności do 200l/min.

Osobne oleje dla układu hydraulicznego i przekładni.



System kontroli poślizgu ASR (opcja).

Biegi 30/30R oraz pięć zakresów biegów Powershift.

REWOLUCJA W PRZEKŁADNIACH POWERSHIFT

Przekładnia Versu, która dostępna jest w ciągnikach z serii N i T zrewolucjonizowała system przekładni w ciągnikach. Versu to połączenie potężnej mocy przekładni PowerShift z łatwością obsługi skrzyni bezstopniowej.

Operator ciągnika najpierw wybiera między trybem automatycznym a ręcznym. W trybie automatycznym, ciągnikiem pracuje się tak, jakby posiadał skrzynię bezstopniową: szybkość reguluje się przy

pomocy pedału gazu, a przekładnia zmienia biegi. Sprzęgła trzeba użyć tylko przy włączaniu silnika.

Funkcja asystenta hydrauliki zwiększa obroty silnika w razie potrzeby, np. kiedy ładowacz wymaga wyższej wydajności hydrauliki bez uszczerbku dla szybkości jazdy. Z kolei, funkcja Hill-hold znacznie ułatwia ruszanie pod górę, nawet z dużym obciążeniem. •

www.valtra.pl

Trwające
w Europie
Demo Tour



Demo Tour to wspaniała okazja dla klientów do przetestowania różnych modeli ciągników w prawdziwych warunkach oraz na spotkaniu z ekspertami Valtry.

CZY JESTEŚ NAJLEPSZYM KIEROWCĄ CIĄGNIKÓW W EUROPIE?

Valtra po raz kolejny zaprezentuje pełną gamę modeli ciągników w całej Europie podczas pokazów z cyklu Demo Tour. Już od czerwca będzie można zobaczyć wszystkie modele czwartej generacji. Wielu klientów będzie również zainteresowanych udziałem w naszym konkursie na najlepszego kierowcę ciągników w Europie.

W zeszłym roku podczas Demo Tour odbyło się łącznie 13 tys. jazd testowych. W tym roku mamy nadzieję na jeszcze więcej. Nowym elementem Demo Tour w 2017 r. będą demonstracje naszej pracowni Studio Unlimited oraz obsługi posprzedażowej, jak i mistrzostwa mające na celu wyłonienie najlepszego kierowcy ciągników w Europie.

Najlepszy operator z każdego kraju zostanie zaproszony do uczestnictwa w finałach, które odbędą się wiosną 2018 r. w Finlandii. Zawody nie będą

łatwe, ale będą niezapomnianym przeżyciem. Srebrni i brązowi medaliści w każdym kraju również zostaną nagrodzeni, podobnie jak trzej najlepsi zawodnicy podczas każdego dnia zawodów.

Uczestnicy mistrzostw mają za zadanie przejechać okrażenie toru wyznaczonego pachołkami w najkrótszym możliwym czasie. Tor został zaprojektowany tak, liczyła się nie tylko szybkość i precyzja kierowcy, ale również umiejętności wykorzystania funkcji ciągnika.

„Mogę udzielić tylko jednej rady. Nie należy wciskać gazu do dechy. Lepiej wybrać optymalną szybkość, manewrować z użyciem hamulców, korzystać z możliwości szybkiego sterowania i kierować ciągnik z jak największą dokładnością”, mówi Juuso Raitanen, osoba odpowiedzialna w fabryce za organizację Demo Tour. •

KONKURS NA PROJEKT CIĄGNIKA PRZYSZŁOŚCI

Tej wiosny Valtra ogłosiła konkurs dla studentów i niezależnych ekspertów na projekt ciągnika przyszłości. Tematem konkursu było opracowanie koncepcji wyglądu i sposobu funkcjonowania ciągnika który mógłby pojawić się w 2040 r. W konkursie można było wziąć udział indywidualnie lub w ramach maksymalnie trzyosobowych zespołów.

Pierwsza nagroda wynosiła 10 tys. euro, druga nagroda 3 tys. euro, a trzecia nagroda tysiąc euro. Przyznano również wyróżnienia dla studentów i młodych specjalistów w dziedzinie projektowania.

Wyniki konkursu zostaną opublikowane w jesiennym wydaniu Valtra Team.



**MACHINE
OF THE YEAR 2017**

VALTRA A104 HITECH MASZYNĄ ROKU 2017

Valtra nieustannie zdobywa najważniejsze nagrody w konkursach na całym świecie. W lutym, ciągnik A104 HiTech, który reprezentuje czwartą generację z serii A zdobył tytuł Maszyny Roku 2017 w kategorii ciągników o mocy poniżej 150 KM podczas targów SIMA w Paryżu. Oznacza to hat-trick dla Valtry, której ciągniki z serii N i T czwartej generacji także zdobyły ten sam tytuł w poprzednich latach.

W skład jury wchodziło 28 niezależnych europejskich dziennikarzy z magazynów rolniczych. Maszynę Roku wybrali na podstawie innowacyjności, rozwiązań technicznych oraz wydajności.

Internet: valtra.pl

VALTRA TEAM

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

Redakcja Tommi Pitenius, Medita Communication Oy, tommi.pitenius@medita.fi

Teksty opracowali Marc de Haan, Mechan Groep, m.de.haan@mechagroep.nl // Adam Wiatroszak, AGCO Sp. z o.o., adam.wiatroszak@agcocorp.com //

Luca Zanetti, AGCO Italia SpA, luca.zanetti@agcocorp.com // Siegfried Aigner, AGCO Austria GmbH, siegfried.aigner@agcocorp.com //

Pamela Engels, AGCO Distr. SAS, pamela.engels@agcocorp.com // Thomas Lesch, AGCO Deutschland GmbH, thomas.lesch@agcocorp.com //

Alan Sanderson, AGCO Ltd, alan.sanderson@agcocorp.com // Tor Jon Garberg, Elkmaskin AS, torjon.garberg@agcocorp.com

Wydawca Valtra Oy Ab, Valmentinkatu 2, 44200 Suolahti **Układ graficzny** Juha Puikkonen, INNOverkko

Druk Grano Oy, 2017 **Zdjęcia** z archiwum Valtra, jeśli nie zaznaczono inaczej

Valtra is a worldwide brand of AGCO

AGCO REMAN

VALTRA

REGENEROWANE PODZESPOŁY

Czy wiedziałeś, że możesz teraz zamówić regenerowane części zmienne do swojego ciągnika? Regenerowane podzespoły dostarczane są z roczną gwarancją fabryczną a ich cena stanowi od 60 do 70 % kosztu nowych części. Wymiana regenerowanych podzespołów jest łatwa i szybka, a ponadto możesz otrzymać dokładny kosztorys usługi przez rozpoczęciem pracy. Podzespoły z AGCO Reman to idealne oszczędne, rozwiązanie w szczególności do starszych ciągników.



Wtryskiwacze paliwa

- Wtryskiwacze paliwa, mechaniczne
- Wtryskiwacze paliwa common rail, Bosch



Pompy

- Pompy wysokiego ciśnienia (common rail) Bosch
- Pompa wtryskowa VP30/40
- Pompy rozdzielaczowe Stanadyne i Bosch
- Pompy rzędowe Bosch
- Pompy CAV/SIMMS i Valmet



Silnik

- Blok silnika (1/2)
- Kpl. blok silnika (3/4)
- Kompletny silnik



Przekładnie

- Skrzynie biegów
- Przekładnie nawrotne
- Powershift



Dowiedz się więcej u swojego lokalnego dealera Valtry.

**YOUR
WORKING
MACHINE**



**MACHINE
OF THE YEAR 2017**

Wydajność układu hydraulicznego większych modeli wynosi nawet 98 l/min.

Zupełnie nowa seria A

PRACUJĄCY BOHATER

Legendarna seria A ciągników Valtra wkroczyła w czwartą generację, idąc śladem ciągników N4, T4 i S4. Nowa seria ciągników A4 jest produkowana w fabrykach Valtra, po raz pierwszy zarówno w Finlandii, jak i Brazylii. Pozwala to Valtrze oferować szeroki zakres modeli o mocy od 75 do 130 koni mechanicznych, gwarantując tym samym idealny ciągnik dla indywidualnych potrzeb klientów.

TEKST TOMMI PITENIUS **ZDJĘCIA** ARCHIWUM VALTRA



Po tym, jak Valtra wprowadziła czwartą generację ciągników z serii S, T i N, wprowadzenie ciągników czwartej generacji serii A było już tylko kwestią czasu. Seria A wraz z jej poprzednikami od początku stanowiła istotną część oferty Valtry. We wczesnych latach działalności, Valtra zdobyła renomę jako producent małych, zwrotnych i wielofunkcyjnych ciągników.

Wcześniejsza generacja serii A oferowała dwa modele o mocy od 88 do 101 koni mechanicznych oraz trzy mniejsze modele o mocy od 50 do 78 koni mechanicznych. Czwarta generacja serii A w obecnej chwili składa się z siedmiu modeli ciągników o mocy od 75 do 130 koni mechanicznych.

Trzy- i czterocylindrowe silniki

Nowe modele czwartej generacji ciągników serii A napędzane są silnikami AGCO Power Stage 4. Trzy najmniejsze modele posiadają trzycylindrowe silniki o poj. 3,3 l., natomiast cztery największe są napędzane czterocylindrowymi silnikami o poj. 4,4 l.

Redukcja emisji spalin dokonuje się przy pomocy wydajnej i zapewniającej oszczędność miejsca technolo-



gii SCR (selektywnej redukcji katalizacyjnej). Jedynie najmniejszy model A74 wyposażony jest w chłodzony układ EGR. W połączeniu z całkowicie nowym układem wtrysku paliwa common rail, nowe silniki oszczędnie generują wysoką moc.

Modułowa budowa ramy

Seria A4 zawiera najnowszy modułowy system budowy ramy, który pozwala na produkcję szerokiej linii ciągników bez potrzeby rezygnacji z niektórych funkcji. Przykładowo, w trzech najmniejszych modelach rozstaw osi wynosi 2250 mm, w większych 2430 mm, a w dwóch największych 2500 mm. Podobnie, mniejsze modele ważą 3500 kg, a większe 4500 kg.

Modułowy system budowy zapewnia doskonały prześwit, cechę od dawna istotną dla użytkowników, którzy wykorzystują ciągniki w pracach leśnych, odśnieżania i zbiorów.

Niezawodna przekładnia

Ciągniki z nowej serii A4 wyposażone są w przekładnię o bardzo wysokiej sprawności: 12 biegów do przodu i 12 wstecz w 2 zakresach oraz opcjonalnie w biegi pełzające. Dostępne są dwa typy zmiany kierunku jazdy: dobrze znany i ceniony rewers elektrohydrauliczny Valtra HiTech oraz mechaniczny. Trzy najmniejsze modele oferują dwie prędkości WOM, podczas gdy cztery największe modele, trzy prędkości WOM. Wszystkie modele serii A4 posiadają napęd na cztery koła.

Operator może sam dostosować agresywność działania rewersu elektrohydraulicznego HiTech. Tradycyjne funkcje AutoTraction i HiShift w ciągnikach Valtra minimalizują użycie pedału sprzęgła.

Wydajność hydrauliki w większych modelach może wynosić do 98 litrów na minutę – wyjątkowo dużo, jak na ciągnik tej klasy. Większe modele mają również udźwig tylnego TUZ wynoszący 5,2 tony. Podnośnik jest precyzyjnie sterowany przy pomocy funkcji AutoControl.



Konstrukcja kabiny zapewnia komfortowe warunki pracy

Seria A4 jest wyposażona w zupełnie nową kabinę, która oferuje najwięcej miejsca w tej klasie ciągników. Nowa kabina jest zarówno wygodna jak i funkcjonalna, co sprawia, że ciągnik jest przyjazny i łatwy w obsłudze. Doskonałą ergonomię ciągników wspiera całkowicie elektroniczny system obsługi napędu na cztery koła, blokady mechanizmów różnicowych i podnośnika.

Widoczność z kabiny jest doskonała we wszystkich kierunkach. Fotel operatora obraca się o 180 stopni, a system sterowania został uporząd-

kowany w logiczny sposób, co sprawia, że można się łatwo nauczyć jego obsługi.

Prawie połowa wszystkich ciągników z serii A i N jest zamawiana z fabrycznie montowanym ładowaczem czołowym. Ciągniki z serii A4 są idealne do zadań z wykorzystaniem ładowaczy czołowych, a ładowacze z nowej serii G dostępne są ze sterowaniem elektronicznym oraz linkowym.

Nowa Seria A4 została zaprezentowana po raz pierwszy podczas targów SIMA 2017 w Paryżu, dnia 26 lutego. Seryjna produkcja rozpocznie się latem 2017 roku. •



Cechy nowej serii A4

- Najnowsza konstrukcja, podobna do pozostałych ciągników Valtra czwartej generacji
- Wytwarzane zarówno w Brazylii, jak i w Finlandii
- Bogata oferta modeli
- Niezawodne silniki AGCO Power
- Niezawodna przekładnia
- Fabrycznie montowane ładowacze czołowe
- Ciągniki skrojone na miarę indywidualnych potrzeb klientów
- Dostępne z atrakcyjnym finansowaniem fabrycznym AGCO Finance
- Lokalny serwis i zespoły wsparcia szkolone przez Valtrę



MODELE **Seria A4**

	A74	A84	A94	A104	A114	A124	A134
KM	75	85	95	100	110	120	130
Przekładnia z napędem 4WD	12+12R, rewers elektrohydrauliczny lub mechaniczny, opcjonalne biegi pełzające						
Udźwig (kg)	3000	3000	3000	4300	4300	5200	5200
Wydajność hydrauliki	65	65	65	57 l/min lub 98 l/min			
Rozstaw osi	2250			2430		2500	
Waga	3500			4000		4500	

NOWOŚĆ

PODŁOKIETNIK VALTRA SmartTouch Z DZIEWIĘCIOCALOWYM EKRANEM DOTYKOWYM

Valtra SmartTouch to nowy interfejs użytkownika do obsługi funkcji ciągnika w modelach Direct i Versu serii N i T, oraz we wszystkich modelach z serii S. Ergonomicznie zaprojektowany podłokietnik sprawia, że praca jest wydajna, łatwa i szybka. SmartTouch został zaprojektowany od samego początku, aby zmniejszyć obciążenie operatora i zwiększyć wydajność.

Funkcje przycisków pamięci mogą zostać wybrane lub zaprogramowane, zależnie od potrzeb operatora.

Programowalne przyciski na dźwigni jazdy mogą sterować przednim TUZ, kierunkiem jazdy, zakresem przełożeń oraz innymi funkcjami takimi jak hydraulika, czy WOM.

TEKST TOMMI PITENIUS ZDJĘCIA ARCHIWUM VALTRA



reddot award 2017
winner

Smart Touch i seria N4 zdobywa „Red Dot Design Award”

Podłokietnik Valtra SmartTouch zdobył prestiżową nagrodę „Red Dot Design Award”, natomiast seria N czwartej generacji zdobyła wyróżnienie w tym samym konkursie.

W zeszłym roku, seria T czwartej generacji została nagrodzona przez jury konkursu Red Dot Design.



Wszystkie funkcje są łatwe do znalezienia. Zostały rozmieszczone w sposób logiczny na ekranie głównym, dookoła interaktywnego obrazu ciągnika.



Funkcje można kontrolować za pomocą kliknięć palcem i przesunięć, tak jak w smartfonie. Obsługa interfejsu jest jednak łatwiejsza, bowiem dostęp do wszystkich usług nie wymaga więcej niż dwóch dotknięć lub przesunięć.



Podczas jazdy wszystkie wymagane informacje mogą być wyświetlane na całym ekranie lub w czterech kwadrantach. Wyświetlane informacje można wybrać w zależności od potrzeb i wykonywanego zadania.



Obsługa systemu jest łatwa i intuicyjna. Można się jej nauczyć bez instrukcji obsługi, a i tak mieć do swojej dyspozycji szeroki wachlarz możliwości. Wszystkie ekrany i obrazy są zaprojektowane w sposób bardzo przejrzysty.

SmartTouch został zaprojektowany z myślą o optymalizacji wydajności pracy i komfortu operatora.



Prowadzenie automatyczne Auto-Guide, system kontroli ISOBUS, kamery bezpieczeństwa oraz ustawienia ciągnika zostały zintegrowane w dziewięciocalowym ekranie dotykowym. Ekran można podzielić na cztery kwadranty, co pozwala na monitorowanie czterech funkcji jednocześnie, np. kamery bezpieczeństwa, prowadzenia automatycznego Auto-Guide, szybkości ciągnika oraz systemu zarządzania na uwrociach U-Pilot.

Łatwy w obsłudze joystick można wykorzystywać do sterowania ładowaczem czołowym, wybranych funkcji ciągnika lub układów hydraulicznych maszyn.

Ergonomiczna dźwignia jazdy zapewnia odpoczynek ręki operatora w naturalnej pozycji. Dźwignia porusza się do przodu, do tyłu oraz na boki.

Bezpieczny w obsłudze: obok przycisków znajduje się miejsce przeznaczone do odpoczynku dla dłoni, w celu zapobieżenia przypadkowemu naciśnięciu przycisków

Podstawowe funkcje są sterowane za pomocą ergonomicznie ustawionych przycisków oznaczonych czytelnymi symbolami.

Przedni TUZ może być precyzyjnie sterowany za pomocą przełącznika suwakowego.

Zaprojektowane i wyprodukowane w Finlandii.

Podłokietnik zrobiony jest z trwałych materiałów. Dźwignia jazdy ma delikatne, gumowe pokrycie, a schowek można znaleźć pod obitą Alcantarą pokrywą podłokietnika. Uchwyt ręczny na prawej krawędzi pozwala na stabilność podczas jazdy w trudnym terenie.



AGCO Finance

DZIESIĘĆ LAT Z VALTRĄ

Finansowanie inwestycji w zakresie techniki rolniczej sprawia, iż instytucje finansowe wręcz prześcigają się w kolejnych produktach zaspokajających potrzeby rolnictwa w tym zakresie. Oczywiście z takiego obrotu sprawy korzystają zadowoleni rolnicy, czasem już od wielu lat, co doskonale potwierdza przykład Piotra Winiarskiego z wielkopolskiego Mieleszyna, który dzięki finansowaniu fabrycznemu AGCO Finance kupił w prawie dziesięcioletnim odstępie dwa ciągniki marki Valtra.

TEKST I ZDJĘCIA ATR EXPRESS 4/2017, GRZEGORZ ANTOSIK

Przygoda z marką Valtra w gospodarstwie w Mieleszynie zaczęła się w 2007 r. – Do tej pory byłem zakochany w Fendtach – wcześniej przewinęły się cztery ciągniki tej marki. Przed dziesięcioma laty zdecydowałem się jednak na Valtrę – chciałem kupić ciągnik z serii A, ale Sebastian Karasiewicz z AGCO Polska – który odegrał największą rolę w tym zakupie – obejrzał gospodarstwo i doradził mi wybór modelu N91, ciągnika z większym udźwigniem, bardziej komfortową kabiną i amortyzowaną osią – wspomina Piotr Winiarski. Jeśli

zaś chodzi o wybór modelu finansowania: – mieliśmy skorzystać z Młodego Rolnika – nie wyszło, podobnie jak w przypadku PROW. Dlatego ciągnik został kupiony przez AGCO Finance, w trzyletnim okresie kredytowania, na 0 % – dodaje rolnik.

Prosty i ekonomiczny

Ciągnik Valtra N91 został zakupiony z myślą o współpracy z opryskiwaczem o pojemności 1600 l i rozsiewaczem mieszczącym 500 kg nawozu. Życie szybko jednak zrewidowało te plany. – Skoro ma on 100 KM, 4 cylindry i mocny podnoś-

nik, więc zahaczyłem 3-metrowy zestaw siewny, opryskiwacz zmieniłem na większy – ze zbiornikiem 3200 l i belką 21 m, podobnie jak rozsiewacz, który mieści teraz 1,5 tony nawozu. Po drodze rozsypał się stary Fendt 515 z „turem”, więc zdarzyło się wykonywać również zimowe orki 4-skibowym pługiem Kverneland EM-100, jednak bez pakomatu. Przetestowałem w nim zużycie paliwa, które nie jest wielkie – z tym właśnie pługiem to około 14 l/ha. To jest doceniany ciągnik, który robi praktycznie wszystko i przepracował dotychczas 5500 mth, a co do

jego specyfikacji, najbardziej żałuję braku przedniego TUZ-a – recenzuje użytkownik.

Potrzeba zakupu kolejnego ciągnika w gospodarstwie Piotra Winiarskiego pojawiła się w zeszłym roku. Wszystko za sprawą przejścia przez rolnika z orki na uprawę pasową. Najpierw eksperymentalnie zasiał on rzepak agregatem uprawowo-siewnym Mzuri ProTil. – Usługodawca spalił ledwie 12 l paliwa na ha, w tym był wysiew nawozu, uprawa i siew, a normalnie byłoby to 16 l/ha w orce, 8 l/ha w siewie i 1–2 l/ha w rozsiewaniu nawozów. Zaoszczędziliśmy też nawozu – zamiast 350 kg/ha, daliśmy tylko „w rządę” 200 kg/ha. Poza tym już teraz widzę, że rośliny lepiej przetrzymały niż po pługu – przekonuje pan Piotr. Zapadła zatem szybka i nieodwołalna decyzja – jesienią 2016 r. rolnik sprzedał zestaw uprawowo-siewny Famarolu z broną wirnikową i siewnikiem o szerokości 3 m oraz pług Kvernelanda. W to miejsce pojawił się zestaw firmy Czajkowski.

Rolnik stanął przed dylematem, czy jeszcze raz postawić na ciągnik marki Valtra. Dotychczasowe doświadczenia były jednak pozytywne. – N91 to ciągnik prosty, po 10 latach mogę do niego podejść i go naprawić. Z usterek – rolka napinacza paska od sprężarki. Podstawową sprawą jest jednak regularne serwisowanie – wymiany olejów, filtrów dokonuję co 500 mth. Postawiłem na drugą Valtrę, a przy okazji „dozbroiłem” ciągnik N91 – w dwa dodatkowe wyjścia hydrauliczne i obroty wałka 1000 obr./min – śmieje się pan Piotr.

Opłacalne finansowanie

Ze względu na zapotrzebowanie mocy agregatu w gospodarstwie – znów po rekomendacji Sebastiana Karasiewicza – pojawił się pokazowy ciągnik T234, zakupiony w firmie Agrom Pruchniewski z nieodległego Łubowa. Równolegle w gospodarstwie pojawiła się ładowar-



Justyna i Piotr Winiarscy zdecydowali się na zakup kolejnego ciągnika Valtra dzięki finansowaniu fabrycznemu AGCO Finance.

ka teleskopowa Manitou MLT 629, wykorzystywana m.in. do podawania nawozu do zestawu. – Ciągnik nie był wzięty na żaden program. Była co prawda opcja skorzystania z kredytu na Młodego Rolnika, na 15 lat, aczkolwiek stwierdziliśmy, że finansowanie AGCO Finance będzie tańsze. Zaproponowali bowiem oprocentowanie 1,5 %, na 7 lat. Spłaty są kwartalne – jest to wybrany przeze mnie optymalny model – mówi rolnik.

Rolnik podkreśla, że uzyskanie finansowania nie nastręczało większych problemów. – Wystarczyła jedna wizyta handlowca firmy Agrom Pruchniewski. Reszta została załatwiona korespondencyjnie i za pomocą Łukasza Rutkowskiego z tej firmy. Poza tym koszty były bardzo niskie – opłata przygotowawcza to tylko 500 zł, a OC i AC przy wartości 600 tys. zł – jedynie 3,3 tys. zł – zwraca uwagę Piotr Winiarski. – Wszystko poszło sprawnie, nie mam

żadnych zastrzeżeń. Oby wszystkie kredyty były załatwiane w taki sposób – podsumowuje.

Roślinna i zwierzęca

Piotr Winiarski od 2006 r. prowadzi rodzinne gospodarstwo rolne (wraz z żoną Justyną) o areale 70 ha, na którym uprawia rzepak (ok. 30 ha, ubiegłoroczny plon 3,6–4,4 t/ha, w zależności od odmiany), pszenicę (25 ha, w zeszłym roku ok. 9 t/ha, jakościowej), kukurydzę, a część zajmują łąki, z których zbiera paszę dla zwierząt. – Produkcja zwierzęca – 18 krów mamek i 60 sztuk cielaków do dalszego opasu. Krowy są materiałem zdobyczym, wszelkiego rodzaju maści, kryję Limousinem w kierunku czystej rasy Limousin. Docelowo widzę wzrost produkcji – nawet dwukrotne zwiększenie ilości krów, co uwarunkowane jest skalą przeróbek budynków inwentarskich; pomyślałbym wtedy też o wozie paszowym – mówi rolnik. •

Nowe modele serii T

O MOCY DO 271 KONI MECHANICZNYCH

TEXT TOMMI PITENIUS PHOTO VALTRA ARCHIVE



Największe modele serii N i T posiadają dwustopniowe doładowanie, które dostarcza dodatkowej mocy kiedy jej potrzebujesz!

Serię T rozszerzono o nowe modele: T234 Direct i T254 HiTech, Active oraz Versu. Modele te mają dostępne nowe dwustopniowe zwiększenie mocy, podobnie jak we wszystkich modelach N174.

Nowy ciągnik T234 Direct osiąga moc do 250 koni mechanicznych oraz moment obrotowy 930 Nm, podczas gdy bez funkcji zwiększenia mocy osiąga maks. 220 koni mechanicznych.

Modele T254 osiągają moc do 271 koni mechanicznych. Maksymalna moc modelu N174 Versu została zwiększona ze 185 do 201 koni mechanicznych.

We wszystkich modelach N4 i T4, wzrost mocy („boost”) następuje podczas jazdy w zakresie C lub D, a w modelach z Sigma Power dodatkowo przy obciążeniu WOM.

W modelach N174, T254 i T234 Direct występuje dwustopniowe zwiększanie mocy. Drugi stopień wzrostu mocy występuje w modelach Versu w zakresie biegów D3–D5 lub w modelach Direct po-

wyżej 38 km/h, a także w przypadku obciążenia WOM (w zależności od potrzeb) i jednocześnie poruszania się ciągnika z prędkością co najmniej 2,5 km/h.

Ideą doładowania jest zapewnienie dodatkowej mocy, jeżeli wymaga tego sytuacja. Podczas szybkiej jazdy lub jeśli zasadnicza część mocy zostaje zużyta do napędzania danego urządzenia (obciążając WOM lub hydraulikę), moc silnika może zostać zwiększona poza wartość uznawaną za przydatną przy pracy w mniejszych szybkościach lub pracach bez jakichkolwiek narzędzi. Jest to szczególnie istotna funkcja w obecnej chwili, z racji tego, że dozwolona szybkość ciągników może zostać zwiększona dzięki legislacji UE.

Valtra była pierwszym światowym producentem ciągników, który wprowadził funkcję zwiększenia mocy na WOM, czyli Sigma Power, w 1996 r. Od tamtej pory, elektroniczne zarządzanie silnikiem pozwoliło na dalszy rozwój funkcji, zaś inni producenci ciągników z entuzjazmem przyjęli i skopiowali pomysł Valtry na lata. •

S394 to obecnie flagowy model Valtry



Obecnie, największy model z serii S to model S394 o mocy maksymalnej 405 koni mechanicznych oraz momencie obrotowym 1 600 Nm.

Ma nową kabinę wyposażoną w nowy podłokietnik Valtra SmartTouch z dotykowym ekranem o przekątnej dziewięciu cali, taki sam jak w serii N i T.



Przedsiębiorca Janne Seppälä oraz jego syn Anton rozmawiają z mechanikiem, Tuomasem Kontiokarim. Janne zaprzyjaźnił się z mechanikami, pracownikami serwisu, częściami zamiennymi i pracownikami sprzedaży. Lubi z nimi rozmawiać, nie tylko o ciągnikach.

92 782 godzin pracy oraz 184 naprawy

O MASZYNY NALEŻY ODPOWIEDNIO DBAĆ

TEKST I ZDJĘCIA TOMMI PITENIUS

Janne Seppälä jest niezależnym przedsiębiorcą z miejscowości Liminka w Finlandii. Łącznie, jego ciągniki Valtra przepracowały 92 782 godziny i były serwisowane 184 razy. Janne dokonał wszystkich przeglądów i napraw u autoryzowanego dealera Valtry.

„Z racji tego, że przy pomocy moich ciągników bardzo często wykonuję ciężkie prace, to warto również o nie dbać. Przy wykonywaniu profesjonalnych zleceń, maszyny muszą działać cały czas, bez zarzutu. Regularne serwisowanie ciągników pomaga zapobiegać problemom, choć nie zawsze jest to możliwe”, przyznaje Janne.

Janne obecnie posiada ciągnik T182 Direct, T202 Direct, T203 Direct oraz N163 Direct. Wcześniej posiadał również szereg innych ciągników Valtra i Valmet, w tym N142 Direct, który wymienił na jeden z nowszych modeli. Janne posiada małe gospodarstwo.

Większość czasu spędza jednak na odśnieżaniu i wydobywaniu torfu.

Naprawa ciągnika w jeden dzień

Przy wykonywaniu ciężkich zleceń, zawsze może się coś przydarzyć. W tych rzadkich przypadkach niezbędna jest dobra naprawa i dostępność części zamiennych. Janne Seppälä jest pełen pochwały dla autoryzowanego mechanika Valtry, **Reijo Kontiokariego**, który ostatnio odszedł na emeryturę.

„Zawsze mogłem zadzwonić po serwis lub części zamienne, nawet wieczorem czy w weekend. Serwisowanie zawsze odbywało się bardzo szybko. Raz, mój ciągnik zepsuł się podczas pracy na torfowisku. Wrócił do pracy po mniej niż 24 godzinach. To oznacza, że w czasie krótszym niż jedna doba udało się zabrać ciągnik z torfowiska, załadować go na naczepę, zawieźć do autoryzowanego

serwisu, dokonać niezbędnych napraw, odwieźć z powrotem na torfowisko założyć ponownie koła bliźniacze i wrócić nim do pracy. Moja żona pojechała tego wieczora do Suolahti po nowe części, podczas gdy ciągnik był w naprawie.” wspomina Janne.

Jeszcze ważniejszą kwestią niż szybkie naprawy jest zapobieganie występowaniu problemów. W szczytowym okresie prac na torfowiskach, kiedy ciągniki pracują bardzo intensywnie, należy czasami opóźnić serwisowanie nawet o 100 roboczo godzin. Pomimo takich opóźnień, filtry i oleje zawsze były wymienione na czas. Janne zawsze polega na oryginalnych częściach i olejach.

„Nie potrafię powiedzieć czy olej Valtra jest najlepszy na świecie, ale z pewnością dobrze się sprawdza w ciągnikach Valtra. Stosowanie oryginalnych części i olejów oraz korzystanie z usług autoryzowanych serwisów to również dobry pomysł w kwestii zachowania gwarancji i utrzymania wysokiej wartości odsprzedaży ciągników.

Janne Seppälä jest zdania, że kontakt z mechanikiem i sprzedawcą części zamiennych jest bardzo wygodny. Dla przykładu, jeżeli zapali się lampa ostrzegawcza, robi zdjęcie swoim telefonem komórkowym i przesyła je do mechanika. Po chwili otrzymuje odpowiedź z krokami które należy podjąć. •

Samuli Lampo i Tapani Salovaara, studenci Ammattiopisto Livia (wyższej szkoły zawodowej) w Kaarina, Finlandia, w ramach swojej pracy dyplomowej dostosowali ciągnik Valmet 20 do zasilania biogazem.



„Valmet 15 od Valmet 20 najłatwiej odróżnić patrząc na drążek kierowniczy. W Valmet 15 znajduje się przed przednią osią, a w Valmet 20, za nią.”

też wyraźne zapotrzebowanie rynku na małe ciągniki, dzięki czemu Valmet 15 zastępował parę koni. Reklama dla ciągników Valmet podkreślała również wachlarz dostępnych narzędzi, w tym pługi Fiskars, brony Rosenlew, czy kosiarki z kondycjonerem Valmet. Pod koniec 1953 r., Valmet wyprodukował już prawie tysiąc ciągników.

Jednak, tak jak dzisiaj, rosło zapotrzebowanie na mocniejsze modele. Valmet odpowiedział na oczekiwania klientów oferując więcej koni mechanicznych i instalując podnośnik hydrauliczny, najpierw jako element opcjonalny, później już jako standardowe wyposażenie. Zmiany te wprowadzono wiosną 1955 r. wraz z wprowadzeniem na rynek nowego modelu Valmet 20, który stanowił 75 % produkcji z 2100 sztuk ciągników Valmet w tamtym roku. Valmet 20 pozostał w produkcji do roku 1962, kiedy to silniki benzynowe zostały zastąpione silnikami Diesel. Łącznie wyprodukowano prawie 10 tys. „małych Valmetów”.

Tak jak ciągniki Valmet były popularne w latach 50, nadal są bardzo popularne wśród kolekcjonerów. Niektórzy entuzjaści nawet kontynuowali rozwój tych klasycznych ciągników, na przykład dwaj studenci z Ammattiopisto

Livia (wyższej szkoły zawodowej), w ramach swojej pracy dyplomowej dostosowali ciągnik Valmet 20 BGB do pracy na biogazie i benzynie. •

NASZE PIERWSZE KROKI CIĄGNIKI VALMET 15 I 20

Valmet, poprzednik Valtry, postawił pierwsze kroki w 1949 r., kiedy fińska narodowa fabryka artylerii znajdowała się pod kierownictwem państwowych zakładów metalurgicznych, i wprowadził pierwszy prototyp ciągnika. Ten mały ciągnik napędzany był jednocyndrowym silnikiem o mocy 12 koni mechanicznych. Rezultat ten jednak nie spełniał oczekiwań Valmeta, zatem nad projektem prowadzono dalsze prace rozwojowe. Dwa lata później, w 1951 r. pierwsze ciągniki z produkcji seryjnej były gotowe.

Warunki zaistniałe w okresie powojennym znalazły odzwierciedlenie w fabrykach, w których zostały wytworzone pierwsze ciągniki Valmet. Części do ciągników prototypowych produkowano w dawnej fabryce artylerii, a główna część podwozia pomiędzy sprzęgłem a skrzynią biegów zrobiona była

z fragmentu masywnej lufy armatniej. Ciągniki były montowane w dawnej fabryce karabinów w Tourula (Jyväskylä). Z wyjątkiem tylko pierwszego prototypu, wszystkie ciągniki Valmet były napędzane silnikami produkowanymi w fabryce Linnavuori, która do dzisiaj produkuje silniki do ciągników Valtra.

Pierwsze dziesięć ciągników wykorzystano do pracy na farmach w celu ich przetestowania. Ciągniki te przyciągnęły tak wielką uwagę, że kolejna seria, tym razem 75 ciągników, została wyprodukowana w 1952 r. umożliwiając tym samym rozpoczęcie sprzedaży ciągników Valmet 15 A.

W latach powojennych był olbrzymi popyt na maszyny i narzędzia rolnicze. W całej Zachodniej Europie powstało wiele małych firm ciągnikowych. Sukces ciągników Valmet polegał na wyborze optymalnej wielkości. Było

VALMET 15 A / VALMET 20 DANE TECHNICZNE

	Silnik	Moc	Prędkość	Opony	Masa	Podnośnik tylny
15 A	1,5 l/4-cylindrowy	15 KM (2000–2200 obr./min.)	4,1–18 km/h	przednie 4x15"	780 kg	mechaniczny
20	1,5 l/4-cylindrowy	19,5 KM*– 22 KM** (2400 obr./min.)	4,1–18 km/h	tylne 8x24"	900 kg	hydrauliczny (opcjonalnie)

*[benzyna] **[gaz]



Valtra S374

KOMPAKTOWA I MOCNA

Czy 400-konny ciągnik rolniczy musi mieć ogromne rozmiary? Czy sterowanie dużym i naszpikowanym elektroniką traktorem musi być trudne i zniechęcać operatora? Czy duży ciągnik musi zużywać ogromne ilości paliwa? Odpowiadamy na te pytania po teście Valtry S374.

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ BUJAK, RPT, WYDANIE MARZEC 2017

Valtra S374 to niedawna największy model tej marki. Jego silnik to 8,4-litrowy AGCO Power o mocy maksymalnej 370 KM, przy 1900 obr./min. Moduł sterowania silnikiem pozwala jednak na zwiększenie mocy do 400 KM. Ta 6-cylindrowa jednostka generuje moment obrotowy o wartości 1540 Nm. Natomiast przy tzw. przyroście mocy, moment obrotowy osiąga maksymalną wartość 1600 Nm. Są one uzyskiwane przy takich samych obrotach silnika, wynoszących 1500/min. Sil-

nik ma dwie turbiny, jedna z nich posiada zawór „wastegate”, sterujący ilością spalin, które trafiają do turbosprężarek.

Ścięta maska i przedni TUZ

Przy okazji omawiania silnika nie sposób nie wspomnieć o dostępie do elementów wymagających czynności serwisowych. Duża pokrywa silnika, wbrew pozorom, otwiera się łatwo i praktycznie sama się unosi. Zwolnienie zapadki zamka odbywa się przez lekkie wciśnięcie jego przy-

cisku. Jeśli nie chcemy dopuścić wścibskich oczu do źródła mocy naszej nowej Valtry – możemy zablokować ów przycisk kluczykiem. Na szczęście projektanci z Suolahti, zarówno do maski jak i stacyjki zastosowali identyczne wkładki, toteż pasuje do nich jeden kluczyk. Maska uchyla się dwustopniowo, co jest uzależnione od pasków. Kiedy chcemy tylko wyczyścić filtr powietrza – nie musimy otwierać maski do końca. Kiedy jednak mamy zamiar np. uzupełnić płyn chłodzący należy odczepić pierwszą sprzączkę paska i pozwolić uchylić się masce do końca – prawie do pionu. Pomimo tego, że maska jest ścięta, to jadąc tym ciągnikiem nie zobaczymy przedniego TUZ-u. Nie przeszkadza to w prowadzeniu normalnych prac, ale w czasie transportu warto o tym pamiętać.

Producent Valtry umieścił z przodu poza TUZ-em, kilka pomocnych przyłączy. Jest to złącze elektryczne oraz dwie pary wyjść hydrauliki zewnętrz-



Maskę otwiera się przyciskiem zamka, który możemy zabezpieczyć kluczykiem – tym samym, którym uruchamia się silnik. Pokrywa silnika unosi się łatwo, umożliwiając to silownikowi gazowe.

nej. Ponadto znajduje się tam przyłącze wolnego spływu, co pozwala na pracę np. hydraulicznie zasilanego wentylatora zbiornika na ziarno lub nawóz. Dla bezpieczeństwa i wygody obsługi, po lewej stronie przedniego TUZ-u znajdują się przyciski do sterowania nim. Pozwala to łatwiej podczepić narzędzie czy przednią maszynę lub obciążnik – nie trzeba domyślać się, czy trafiliśmy haki podnośnika na kule założone na sworzniach balastu czy też nie. Ważną cechą TUZ-u jest także możliwość jego złożenia na czas transportu lub po prostu kiedy nie jest potrzebny.

AVT i dwa zakresy jazdy

Valtra posiada ciekawe możliwości sterowania zarówno pracą silnika jak i przekładni. Moment obrotowy z silnika na koła przekazuje przekładnia bezstopniowa CVT o skróconej nazwie koncernowej – AVT (czyli AGCO Variable Transmission). Jest to przekładnia posiadająca dwa zakresy prędkości: polowy i szosowy. Do zmiany zakresu służy przycisk umieszczony w przedniej części prawej konsoli, tuż przy stacyjce. Producent zaleca włączanie trybu polowego zawsze podczas pracy na polu, a jazdę w trybie szosowym na czas przejazdów z dużymi prędkościami.

mi. Tryb polowy umożliwia rozpędzenie ciągnika do 30 km/h; szosowy w zależności przepisów w danym kraju. W Polsce to 40 km/h, natomiast maksymalna możliwa prędkość Valtry S374 wynosi 50 km/h.

W celu wyboru trybu pracy przekładni mamy dwie możliwości: może to być sterowanie ręczne albo automatyczne. W przypadku pracy w trybie automatycznym, (tryb domyślny – dostępny zawsze po uruchomieniu silnika) odbywa się poprzez pedał przyspieszenia. Jest on odpowiedzialny głównie za sterowanie przekładnią (prędkością jazdy) i wraz z żądaniem jej zwiększenia (poprzez większe wciśnięcie pedału), reaguje także silnik – automatycznym wzrostem obrotów, co pozwala zwiększać prędkość jazdy ciągnika. W przypadku pracy w trybie automatycznym przekładni, możemy wybrać stałą prędkość zarówno jazdy jak i obrotów silnika, korzystając z obu tempomatów. W trybie automatycznym przekładni, system stara się utrzymać zadaną prędkość jazdy, realizując to zadanie przy jak najniższych obrotach silnika, co ma na celu ograniczenie zużycia paliwa. W tym trybie istnieje także możliwość sterowania prędkością obrotową silnika poprzez pokrętkę gazu ręcznego.

Tryb ręczny sterowania przekładnią (prędkością jazdy) odbywa się osobno, manualnie przez operatora,

dźwignią umieszczoną w prawym podłokietniku. Zaleca się – przed włączeniem trybu ręcznego – ustawienie tej dźwigni na najmniejszym (najbliższym operatora) położeniu. Z kolei prędkość obrotowa silnika, jest regulowana poprzez pedał przyspieszenia. Na obroty silnika mamy także wpływ poprzez pokrętkę gazu ręcznego na prawej konsoli; można je również zdefiniować poprzez przyciski pamięci obrotów silnika – tempomat. Ciągnik w takiej sytuacji przy takich samych obrotach silnika może osiągać różne prędkości maksymalne, uzależnione od obciążenia oraz ustawionego zakresu pracy przekładni – prędkości szosowych (zająca) bądź polowych (żółwia).

Poza wyborem trybu automatu albo ręcznego sterowania przekładnią, również możemy wybrać priorytety, czyli użyć tempomatów, dzięki którym mamy możliwość zaprogramowania albo stałej prędkości jazdy, albo stałych obrotów silnika, albo obu naraz. Pierwsza opcja ma zastosowanie w większości prac polowych (orka, talerzowanie, siew), druga zaś w przypadku prac związanych z koniecznością użycia napędu zewnętrznego, czyli WOM-u. Prędkości nastaw tempomatu obrotów silnika można korygować, służą do tego dwa przyciski na konsoli, po prawej stronie, przy pokrętkę gazu ręcznego – jedno wciśnięcie odpowiada 50 obr./min.



Ciągnik ma przekładnię bezstopniową, co pozwala, a nawet obliuguje do korzystania z tempomatów. W zależności od rodzaju wykonywanej pracy możemy ustawić równe obroty silnika albo prędkość ciągnika. Możemy także wybrać do pracy oba tempomaty. Nastawioną prędkość silnika jak i ciągnika można korygować dodatkowymi przyciskami + i -.



Testowana Valtra S-374 miała 4 pary tylnych złączy hydraulicznych.

Opony i dobór ciśnienia

Ciągnik na potrzeby testu otrzymał przedni obciążnik o masie 2300 kg oraz obciążniki na koła tylne o łącznym ciężarze 1000 kg (2x250 kg na 1 koło). Valtra S374 przeznaczona na test przyjechała z założonymi oponami Trelleborg TM 900 High Power z przodu w rozmiarze 650/60 R34 i z tyłu 710/75 R42. W celu podjęcia pracy musieliśmy obniżyć ciśnienie w oponach do przyzwoitych wartości. Było to ok. 1,2 bara z tyłu i ok. 1,6 w kołach przednich. Mieliśmy do pracy bardzo trudne warunki. Było to kukurydziane ściernisko, nasiąknięte wodą i namaczane przez codzienne opady deszczu. Udało się nam jednak trafić w przerwę i nieco wysuszający pole wiatr. Nie mogliśmy obniżyć, pomimo świadomości gdzie musimy pracować, ciśnienia w kołach jeszcze bardziej, bo pole było oddalone od parku maszynowego ok. 3 km. Należało pokonać ten dystans wraz z zapiętymi lub zawieszonymi maszynami po asfalcie. Gdybyśmy sugerowali się zaleceniami dla ciśnień roboczych opon wyłącznie na potrzeby pracy w polu – ich noś-

ność podczas przejazdów po drogach utwardzonych z prędkościami rzędu 30–40 km/h byłaby wielce dyskusyjna. W przypadku uzyskania ciśnienia powietrza dogodnego do pracy w polu, musielibyśmy po wykonanej pracy dopompować powietrza, aby móc wrócić do bazy, ale warunki na takie operacje nie pozwalały. Stąd wybraliśmy ciśnienie w kołach o średnich wartościach.

Łatwe wyczepianie przewodów

Ciągnik podczas testu pracował z 5-metrową, zaczepianą broną telerzową Bednar Swifterdisc XO 5000 F oraz zawieszanym agregatem Teraland 3000 tej samej marki. Pierwszym zaskoczeniem dla nas już podczas podłączania agregatów do ciągnika było wyposażenie wszystkich sześciu par złączy hydraulicznych w kapturki o jednym kolorze. Na szczęście, na prawym błotniku znajduje się legenda, co ułatwia zadanie. Dobrym rozwiązaniem jest przypisanie i podłączenie do dedykowanych złączy przewodów zasilających hydrauliczne ciągnio górne. Było ono podłączone do pierwszej pary złączy hydrauliki. To dało możliwość szybkiej i łatwej, bo z poziomu tylnego, prawego błotnika, regulacji dedykowanymi przyciskami, zarówno samego wysuwu siłownika hydraulicznego łącznika, jak i wypoziomowania agregatu. Valtra ma na tylnych złączach hydrauliki zewnętrznej dźwigienki niewelujące ciśnienie oleju hydraulicznego i wypychające złączy z gniazd, co ułatwia rozczepianie końcówek węży, po zakończeniu pracy. Wystarczy pociągnąć za węże i lekko odchylić dźwigienkę danej pary hydrauliki, operacja ta jest prosta i nie wymaga „szarpaniny” z przewodami.

Zaprogramowana hydraulika

Układ hydrauliczny Valtry jest częściowo już zaprogramowany. Producent z góry założył trzy warianty, różniące się wydajnościami ukła-

du i umieścił je pod kilkoma pozycjami pokrętki wyboru przepływów i regulacji hydrauliki. W jego pierwszej pozycji przepływ oleju wynosi zaledwie 10 % maksymalnego wydatku. Zaleca się skorzystanie z tego poziomu kiedy np. dopiero podłączyliśmy narzędzia do ciągnika, co pozwala na delikatne sprawdzenie połączeń, rozłożenia/złożenia agregatu oraz bezpieczne wypróbowanie działania jego podzespołów. Następnie możemy przestawić pokrętkę na położenie drugie lub trzecie, pozwalające na korzystanie z 50- lub 100-procentowego przepływu oleju. Takie rozwiązanie uważamy za spore ułatwienie, operator nie musi tracić czasu na ustawienia i może po szybkim i bezpiecznym sprawdzeniu maszyny pracować z „pełną parą”.

Kolejne pozycje omawianego pokrętki pozwalają na programowanie schematów hydrauliki (czasu i ilości przepływu) dla konkretnych złączy i danego narzędzia. Zawsze możemy te wartości zmieniać, korygować i zapamiętać nowe. Pierwsze trzy schematy użytkownika znajdują się i są od razu gotowe do pracy pod trzema pozycjami pokrętki (M1, M2 i M3). Możemy je edytować, czyli zmieniać i regulować stosownie do danego narzędzia, czy maszyny poprzez panel regulacji hydrauliki. Jest to dobre rozwiązanie, gdyż możemy ustawić trzy schematy dla konkretnych maszyn czy narzędzi. W przypadku kolejnego ich podłączenia do ciągnika – nie trzeba niczego ustawiać od nowa – mamy gotowca!

Praca na uwrociach w automacie

Pozycja Edit to ostatnia pozycja pokrętki regulacji zaworów hydrauliki zewnętrznej. Jest to tryb pracy pozwalający na ustalenie sekwencji 32 czynności na końcu pola dla aż 32 różnych maszyn z jednoczesnym zapamiętaniem ustawień hydrauliki dla tych maszyn. Jest to funkcja działająca w powiązaniu z trybem uwrociowym (U-Pilot). Możemy np. ustawić na początku pola włączenie tempomatu, następnie przedniego napędu, bloka-



Aby rozpocząć nagrywanie bądź wpisywanie czynności tzw. sekwencji uwrociowych, należy wcisnąć przycisk U-Pilot. Znajduje się on na konsoli, na prawym słupku. Na panelu pojawi się stosowny ekran, pozwalający na edycję, zamianę, czy przesuwanie zadań wg czasu bądź przebytej przez ciągnik odległości.

dy układu różnicowego, opuszczenie narzędzia lub maszyny i włączenie np. wału WOM. Na końcu pola możemy zastosować załączenie tempomatu z prędkością uwrociową, uniesienie maszyny, wyłączenie WOM-u, wyłączenie blokady układu różnicowego, rozłączenie przedniego napędu. To jest tylko przykład; możemy „nakazać” ciągnikowi wykonywanie różnych czynności, zarówno w odstępach czasowych jak i wg przebytej odległości. Aby „wpisać” do komputera daną sekwencję, możemy skorzystać z opcji nagrywania (jeździemy i wykonujemy dane czynności, podczas gdy ciągnik to rejestruje i zapamiętuje), albo samemu „wpisać” poszczególne czynności.

Podczas testu pracowaliśmy m.in. ze wspomnianą broną talerzową zaczepianą na kukurydzianym ściernisku, na głębokości ok. 8–10 cm, starając się utrzymać prędkość ok. 10–12 km/h. Przekładnia ciągnika była ustawiona na zakresie prędkości połowych i w trybie automatycznym. Ustawiliśmy taką prędkość roboczą, aby narzędzie pracowało w miarę możliwości jak najbardziej intensywnie. Przydatną w tych działaniach jest funkcja tempomatu. Sprawiliśmy, aby system sterowania nim zapamiętał wartości ok. 12 km/h i prędkość uwrociową ok. 5 km/h. Dzięki temu

można było podczas przejazdów roboczych pracować ze stałą prędkością, a na uwrociach obniżyć ją do bezpiecznego wykonywanego manewru zawracania.

Oszczędne obroty na postoju

Układ napędowy posiada przekładnię nawrotną tzw. rewers, załączany dźwignią umieszczoną po lewej stronie, pod kierownicą. Posiada ona cztery położenia. Pozycje dźwigni typowe, znane z innych ciągników to jazda w przód, położenie neutralne i jazda do tyłu. Valtra S374 posiada jeszcze jedno położenie – jest nim

hamulec parkingowy. W tym położeniu obroty silnika zmniejszają się do ok. 650/min., (oszczędność paliwa), a hamulec postojowy ciągnika zostaje załączony. Przesunięcie dźwigni z powrotem do punktu neutralnego, powoduje wyłączenie hamulca i zwiększenie prędkości obrotowej silnika do 900/min.

Kabina najmocniejszej Valtry to prawie M1, w którym zadbano o komfortowe warunki pracy. Poczynając od płaskiej podłogi, poprzez elektrycznie sterowany, podgrzewany zimą, a chłodzony w lecie i pneumatycznie regulowany i amortyzowany fotel i na układzie automatycznej klimatyzacji kończąc. Kabina posiada układ półaktywnej, pneumatycznej amortyzacji AutoComfort, który dobrze tłumi drgania.

System prowadzenia satelitarnego

Valtra S374 była wyposażony w kompletny system nawigacji. Antena GPS, jest elementem umieszczanym w dedykowanym mocowaniu w dachu kabiny, na zatrzask. Po jej zamocowaniu wpinamy wtyczkę do gniazda w dachu i zabezpieczamy złącza. Następnie dokładamy także małą, krótką antenę dla korekcji sygnału RTK. System prowadzenia posiada duży, kolorowy wyświetlacz o nazwie Terminal C3000. •



System prowadzenia przez sygnał GPS wymaga zainstalowania anteny na dachu ciągnika. Valtra ma do tego celu dedykowane miejsce w dachu. Antenę montuje się na zatrzask.



Legenda biegów narciarskich Gunde Svan odwiedził fabrykę w Suolahti, aby zobaczyć proces budowy swojego nowego ciągnika N154 Direct. Dyrektor fabryki Valtry, Jari Rautjärvi przekazał Gundemu klucze do ciągnika.

Legenda biegów narciarskich, Gunde Svan

„PRACE LEŚNE TO PRZYJEMNA PRZECIWWAGA DLA PRACY W TELEWIZJI”

Gunde Svan, czterokrotny złoty medalista olimpijski i siedmiokrotny mistrz świata w biegach narciarskich obecnie skupia się na pracy w telewizji i pracach leśnych.

TEKST I ZDJĘCIA TOMMI PITENIUS

Gunde, ludzie znają Cię jako najlepszego biegacza narciarskiego lat 80. Czym jednak zajmujesz się dzisiaj?

„Prowadziłem ostatnio parę programów telewizyjnych. Teraz pracuję nad programem „I huvud av Gunde Svan”, w którym mam okazję przeprowadzać wywiady z wybitnymi dawnymi sportowcami. Drugą połowę czasu przeznaczylem na zarządzanie lasem na moim gospodarstwie w Vansbro, w szwedzkim regionie Dalarna. Prace leśne to przyjemna przeciwwaga dla pracy w telewizji. W lesie jest zawsze spokojnie, podczas gdy w studio te-

lewizyjnym hałas i zgiełk nigdy nie ustępuje. Nadal uprawiam narciarstwo, ale już tylko dla utrzymania formy, nie dla rywalizacji.”

Jaki rodzaj gospodarstwa posiadasz?

„To jest moje rodzinne gospodarstwo, które jest też połączone z innymi farmami. Nie mamy żadnych pól, tylko lasy. Jest ich około tysiąc hektarów, a ja sam pracuję w swoim lesie. Często towarzyszy mi mój syn, **Ferry**, który bierze udział w zawodach drwali.”

Jakiego rodzaju ciągnika używasz do prac leśnych?

„Używam ciągnika Valtra N154 Direct. Mam go od dwóch miesięcy, a już ma 125 godzin na liczniku. Ciągnik ten jest wyposażony w układ jazdy tyłem TwinTrac, kabinę leśną, światła robocze Premium, osłonę podwozia oraz opony leśne. Pracuje z piętnastotonową przyczepą leśną Moheda z przegubowym układem prowadzenia i żurawiem Moheda. Ciągnik wyposażony jest również w ładowacz czołowy do odśnieżania i innych zadań. Wcześniej używałem ciągników Valtra 665, 6400 oraz X120. W szczególności podobała mi się praca w ciągniku przegubowym X120.”

Ostatnio odbyłeś wraz z synem wizytę w fabryce w Suolahti, żeby zobaczyć proces budowy twojego nowego ciągnika. Jakie są twoje wrażenia?

„Było wspaniale. Bardzo interesuję się technologią i przemysłem. Cieszę się, że mogłem zobaczyć jak wydajnie zorganizowana jest praca, jak działają roboty i jaka czystość panuje w tej fabryce. Byłem pod wielkim wrażeniem.” •

VALTRA UNLIMITED

WSZYSTKO CZEGO OCZEKUJESZ OD SWOJEJ ODZIEŻY ROBOCZEJ

KURTKA UNLIMITED

Elastyczne i oddychające materiały: 46 % bawełna, 16 % poliestr, 38 % EME (T400) 295 g/m².

Kolor: ciemno szary, czarny.

Dostępne rozmiary: S-XXXL
Kod produktu: V42706202-7

119,00 €

Dobrze dopasowany krój pozostawia wiele miejsca na ramiona i nie ogranicza ruchów.

Nadruk Valtra Unlimited na ramieniu.

Przestronne zapinane na zamek kieszenie oraz kieszonka zapinana na rzep na piersi. Zdejmowana pionowa/pozioma kieszonka na dokumenty wewnątrz kieszeni na piersi.

Odblaskowy materiał podkreśla projekt oraz zwiększa widoczność w ciemności.

Wzmocniony materiał na łopatkach oraz łokciach zwiększa odporność na ścieranie.

Paski rzepowe do regulacji mankietów.

Zamek jest chroniony klapą na rzep.

Obniżona linia talii z przodu dla lepszego dopasowania oraz zwiększenia mobilności.

Duże kieszenie z przodu, oddzielna kieszonka na długopisy oraz kieszenie na telefon i narzędzia pomiarowe.

Materiał wzmocniony i zabezpieczony przed wycieraniem się.

Odblaskowe szczegóły na tylnych kieszeniach oraz na nogach.

Haftowane logo Valtra Unlimited na kieszeni.

Elastyczny i oddychający materiał zapewnia większy komfort.

Miejsce na przedłużenie nogawek – 4 cm.

SPODNIE ROBOCZE UNLIMITED

Elastyczne i oddychające materiały: 46 % bawełna, 16 % poliestr, 38 % EME (T400) 295 g/m².

Kolor: ciemno szary, czarny.

Dostępne rozmiary: S-XXXL
Kod produktu: V42706302-7

99,00 €

Produkt dostępny on line przez **shop.valtra.com** lub u lokalnych autoryzowanych dealerów Valtra.

Zajrzyj na naszą stronę: www.valtra.pl

Modele ciągników **Valtra**



SERIA A

MODELE	MOC KM*
A74	75
A84	85
A94	95
A104	100
A114	110
A124	120
A134	130



SERIA T

MODELE	MOC KM*	
	STANDARD	BOOST
T144 HiTech	155	170
T154 HiTech	165	180
T174 Eco HiTech	175	190
T194 HiTech	195	210
T214 HiTech	215	230
T234 HiTech	235	250
T254 HiTech	235	271
T144 Active	155	170
T154 Active	165	180
T174 Eco Active	175	190
T194 Active	195	210
T214 Active	215	230
T234 Active	235	250
T254 Active	235	271
T144 Versu	155	170
T154 Versu	165	180
T174 Eco Versu	175	190
T194 Versu	195	210
T214 Versu	215	230
T234 Versu	235	250
T254 Versu	235	271
T144 Direct	155	170
T154 Direct	165	180
T174 Eco Direct	175	190
T194 Direct	195	210
T214 Direct	215	230
T234 Direct	220	250



SERIA N

MODELE	MOC KM*	
	STANDARD	BOOST
N104 HiTech	105	115
N114 Eco HiTech	115	125
N124 HiTech	125	135
N134 HiTech	135	145
N154 Eco HiTech	155	165
N174 HiTech	165	201
N134 Active	135	145
N154 Eco Active	155	165
N174 Active	165	201
N134 Versu	135	145
N154 Eco Versu	155	165
N174 Versu	165	201
N134 Direct	135	145
N154 Eco Direct	155	165
N174 Direct	165	201

*ISO 14396



SERIA S

MODELE	MOC KM*	
	STANDARD	BOOST
S274	270	300
S294	295	325
S324	320	350
S354	350	380
S374	370	400
S394	400	405

**YOUR
WORKING
MACHINE**



Polub nas na Facebook.
www.facebook.com/ValtraGlobal



www.myvaltra.com



www.youtube.com/valtra