

Kubota M8540

Japońskie auto i ciągnik

W 2011 r. Antoni Galij gospodarujący na 40 ha w miejscowości Nowawieś Pałucka szukał ciągnika o mocy 80-90 KM. Choć przymierzał się do innego traktora, to jednak pierwsze spotkanie z Kubusiem sprawiło, iż od jesieni 2011 r. to pomarańczowy ciągnik jest podstawowym wołem roboczym gospodarstwa.

W pierwszym roku użytkowania Antoni Galij wykonywał prace transportowe, aby się do ciągnika przyzwyczaić i nauczyć obsługi. Dopiero w 2012 r. rolnicy mogli się przekonać o zaletach Kubusia, bo takie zdrobienie zyskał sobie japoński ciągnik. Za M8540 kujawski rolnik zapłacił około 167 000 zł brutto.

Japoński znaczy oszczędny

Pod maską M8540 gra szesnastozaworowa, czterocylindrowa jednostka napędowa o pojemności 3,8 l i mocy 88 KM. Jak mówi **Przemysław Galij**, syn Antoniego, gdy nie widzi się ciągnika, a tylko słyszy, można go pomylić z ładowarką teleskopową, gdyż ta jednostka napędowa jest równie chętnie wykorzystywana przez producentów teleskopówek. Oczywiście jest to silnik Kuboty – V3800DI-T. Litera T w nazwie silnika oznacza, iż jest to jednostka z turbosprężarką. Natomiast dzięki układowi recyrkulacji spalin EGR silnik spełnia normę emisji spalin Euro IIIA. Antoni Galij przyznaje, że szukał ciągnika maksymalnie prostego. Dlatego tak do gustu przypadła mu M8540. Układ podawania paliwa to prosta rzędowa pompa paliwa i wielootworowe wtryskiwacze. Olej napędowy podawany jest do komory spalania za pomocą mechanicznych wtryskiwaczy w dwóch etapach. Testowanie spalania metodą pełnego zbiornika dało rolnikowi tę wiedzę, iż przy lekkich pracach, np. transportowych, Kubusiowi wystarczy na 1 mth ok. 4 l oleju napędowego. Natomiast przy pracy w polu z trzymetrowym agregatem uprawowym biernym z siewnikiem zbożowym rolnik ocenia zużycie



Kubuś, jak zdrobniale nazywają Kubotę M8540 rolnicy z miejscowości Nowawieś Pałucka, jest podstawowym ciągnikiem polowym w 40-hektarowym gospodarstwie.

paliwa na poziomie 6-7 l oleju napędowego na motogodzinę. Ciekawymi konstrukcyjnie rozwiązaniami zastosowanymi przez japońskiego producenta w silniku są dwa wałki redukujące drgania silnika oraz pokrywanie powierzchni tłoków dwusiarczkim molibdenem. Według producenta ma to zapewniać dużą żywotność jednostkom napędowym. Na razie Kubota jest na naszym rynku dość młodą marką, więc na oceny pracy wieloletniej trzeba jeszcze poczekać.





Jednostka napędowa produkcji Kuboty ma pojemność 3,8 l. Po podniesieniu maski mamy dostęp do wszystkich filtrów. Chłodnice nie rozkładają się, lecz są wyposażone w łatwo wysuwane siatki ochronne, które warto regularnie czyścić.

Jednostka napędowa jest przyjazna użytkownikowi. Każda z dwóch chłodnic ma swoją siatkę ochronną, którą można szybko wysunąć na bok i wyczyścić sprężonym powietrzem. Wszystkie filtry silnika są łatwe do zdjęcia po podniesieniu maski.

Stożki z przodu

Jak zauważa rolnik z miejscowości Nowawieś Pałucka, pomimo iż M8540 waży niecałe 4 t, to dzięki standardowemu ogumieniu o rozmiarze 360/70 R24 z przodu i 480/70 R34 z tyłu bardzo dobrze radzi sobie w polu, w czym pomagają jej niebagatelna zwrotność. Średnica koła, w którym M8540 zawróci, wynosi 7,6 m. Wynika to przede wszystkim z zastosowania stożkowych przekładni w osi przedniej. Jednak trzeba wyjaśnić, iż nie jest to klasyczny most bramowy, jaki znamy z białoruskich ciągników. W Kubocie, choć zastosowano podobne rozwiązanie, mimo to budowa przedniego mostu jest inna.

Dzięki bezpośredniemu przekazaniu napędu poprzez koła zębate kąt skrętu przednich kół wynosi 55 stopni i to przekłada się na dużą zwrotność ciągnika. Takie rozwiązanie zapewnia też utrzymanie mechanizmu w czystości, wszystkie elementy ruchome są smarowane i umieszczone

Przyczepy burtowe
typ DB
od 6 do 20 ton



**Metal
Tech**
Miroslawiec

Zakład Mechaniczny
„METALTECH” sp. z o.o.
ul. Orla 6
78-650 Miroslawiec
tel. +48 67 259 51 76
fax +48 67 259 50 35
poczta@metaltch.com.pl

www.metaltch.com.pl

Przyczepy samobierające
ROTO od 6 do 10 ton ładowności



Przyczepy skorupowe TS
od 10 do 22 ton ładowności

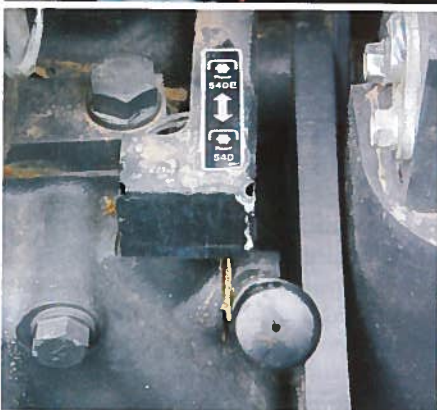


Rozrzutniki obornika RO
od 6 do 14 ton ładowności



Wozy paszowe WP
od 6 do 24m³





Tyłny podnośnik o udźwigu 4,1 t możemy również obsługiwać dźwignią umieszczoną przy prawym błotniku. Przy obudowie podnośnika znajdziemy dźwignię do zmiany prędkości WOM z 540 na 540E.



Rozwiązaniem spotykanym tylko u Kuboty jest hydrauliczny, a nie elektrohydrauliczny rewersor.

w zamkniętych obudowach. Ponadto taka konstrukcja przedniego mostu daje możliwość bezpiecznego przekazania całkowitej mocy na koła nawet przy maksymalnym skręcie i obciążeniu przodu ciągnika. Zwrotność Kuboty nieco przeszkadza w transporcie, jak przyznaje Antoni Galij. Jednak krótki rozstaw osi, wynoszący 2,25 m, wręcz zachęca do założenia ładowacza czołowego, co już rolnik planuje.

Przedni most wyposażono w mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (LSD). Napęd przedni można łączyć elektrohydraulicznie za pomocą przycisku na prawej konsoli, bez konieczności zatrzymywania się.

Tylko jeden półbieg

Ciągnik Kubota M8540 wyposażono w pełni zsynchronizowaną skrzynię biegów z jednostopniowym wzmacniaczem momentu obrotowego. Ten enigmatyczny opis oznacza, mówiąc wprost, iż mamy sześć biegów podstawowych, zmienianych główną dźwignią. Na boku dźwigni znajduje się również przycisk półbiegu, nazwanego wzmacniaczem momentu obrotowego. Tuż przed główną dźwignią zmiany



Dwie pary wyjść hydraulicznych są w wyposażeniu standardowym. Ciekawym rozwiązaniem jest możliwość sterowania dolnym rozdzielaczem w zależności od potrzeby siłownikami jedno- i dwustronnego działania po przestawieniu małej dźwigni z boku rozdzielacza.

biegów mamy niższą, która służy do wyboru trzech zakresów oznaczonych symbolami ślimaka, żółwia i zająca. Odpowiada to powszechnie stosowanym określeniom jako grupy biegów pełzających, połowych oraz transportowych. Do zmiany zakresów musimy się zatrzymać, gdyż nie są one również zsynchronizowane. Łącznie mamy do dyspozycji 36 biegów do przodu i 36 do tyłu, które pozwalają na rozpędzenie maszyny od 0,39 do 39 km/h. Zdaniem użytkowników z miejscowości Nowawieś Pałucka skrzynia biegów jest bardzo dobrze zestopniowana. Prędkości maksymalne na każdym biegu podane są w instrukcji obsługi oraz na osłonie przeciwsłonecznej. Ciągniki Kubota przybywają z Japonii jako prawie gotowe maszyny. Jeszcze na palce można każdy uruchomić za pomocą kluczyka. Zatem silnik, skrzynia biegów, mosty, układ elektryczny, maska i kabina stanowią produkcję fabryk zlokalizowanych w Kraju Kwitnącej Wiśni. W Polsce

dystrybutor dokładał koła, obciążniki, zaczep tylny, błotniki, fotel i układ pneumatyczny. Od listopada 2012 r. montaż tych podzespołów odbywa się w niemieckim oddziale producenta.

Specyficznym rozwiązaniem, ale jednym z tych, dla których Antoni Galij zdecydował się na Kubotę, jest hydrauliczny rewersor. Zmiana kierunku jazdy następuje nie poprzez otwarcie elektrozapora sterującego sprzęgłem hydraulicznym. Kierunek zmieniamy poprzez przestawienie mechanicznego zaworu. Oczywiście samo przestawianie jest identyczne jak w elektrohydraulicznym. Jednak dźwignią po lewej stronie kierownicy poruszamy cięgna Bowdena sterujące zaworem.

Bez EHR-u

Kubota M8540 dysponuje pompą hydrauliczną o wydatku 64 l/min obsługującą wyjścia hydrauliki zewnętrznej i tylny podnośnik. Natomiast druga pompa o wydajności 21,3 l/min odpowiada za smarowanie przekładni, wspomaganie układu kierowniczego oraz sterowanie sprzęgłem rewersu, WOM i przedniego napędu."



Dźwignie na prawej konsoli są tak umieszczone, że nawet do najdalej położonej sięgniemy bez pochylania się. Dźwignia biegów ma krótki skok, a na jej boku znajduje się przycisk wzmacniacza momentu obrotowego.

W standardzie M8540 ma dwie pary wyjść hydrauliki zewnętrznej. Tylny TUZ kategorii II oferuje udźwig 4100 kG i jest sterowany mechanicznie. W kabinie mamy dwie dźwignie. Jedna z nich odpowiada za regulację pozycyjną, natomiast druga odpowiada za regulację siłową. Użycie obu dźwigni jednocześnie pozwala na wyko-

rzystanie regulacji mieszanej. Do regulacji położenia ramion służy dźwignia bliżej błotnika. Choć obie dźwignie umieszczone są nieco z tyłu w stosunku do siedziska, to nie ma najmniejszego problemu, aby do nich sięgnąć. Przycisk elektrohydraulicznego załączania WOM-u położony jest na prawej konsoli, tak aby móc szybkim ruchem rozłączyć wałek na uwrociu i po chwili z powrotem go załączyć. Podobnie z zewnątrz możemy zmieniać położenie ramion za pomocą dźwigni umieszczonej przy prawym błotniku.

W standardzie dla M8540 producent przewidział dwie prędkości obrotowe – 540 i 540E. Prędkości ekonomicznej, jak przyznaje Przemysław Galij, używa się dość często, gdyż silnik pracuje dla tego przełożenia WOM na 1600 obr./min. Jest to najwycyżajniej oszczędniejsze rozwiązanie. Aby zmienić obroty WOM, trzeba przestawić małą dźwignię po prawej stronie tylnego podnośnika. Jako opcję ciągnik można wyposażyć M8540 w WOM o prędkościach obrotowych 540/1000.

M8540 jest z jednej strony ciągnikiem dobrze wyposażonym, z drugiej bardzo prostym. Najlepiej widać to na przykładzie elektrohydraulicznego załączania przedniego napędu. Natomiast blokada tylnego mostu jest ciągle kłowa. Trzeba zatem pięcią prawej nogi wcisnąć ją w podłogę, aby

zablokować tylny most. Przemysław Galij uważa, że lepiej by było, gdyby chociaż dźwignia była po lewej stronie, gdyż jeśli chce się zablokować tylny most, to automatycznie trzeba zdjąć nogę z gazu.

Stworzona do ładowacza

Kabina M8540 to miejsce, w którym rolnicy pracują z chęcią. Nie tylko dlatego, że diler w ramach ceny zamontował dobre radio. Przede wszystkim dlatego, iż kabina ma sporo detali sprawiających, że spędzanie w niej wielu godzin nie da się nazwać męczącym. Przede wszystkim klimatyzacja, choć manualna, sprawia, że niezależnie od warunków zewnętrznych w kabinie mamy odpowiednie warunki pod względem temperatury. Użytkownikom M8540 w miejscowości Nowawieś Pałucka spodobała się także wysklepiona u góry przednia szyba. Jej owalna górna krawędź sprawia, że ramię ładowacza czółowego jest dobrze widoczne w całym zakresie pracy. Ponadto Kubota wyposaża ten model standardowo w cztery reflektory robocze. Ponadto reflektory na masce przy włączeniu roboczych również pełnią taką funkcję. W standardowym wyposażeniu znalazło się również 10 walizkowych obciążników przednich, po 47 kg każdy. Te prawie pół tony według użytkowników znacznie dociąża przedni most na polu. Dlatego 88-konna Kubota M8540 stanowi główny ciągnik polowy w go-



Zbiornik paliwa mieszczący 110 l jest od spodu zabezpieczony.

spodarstwie Antoniego Galija. Jak mówi jej właściciel: – Mamy japońskie auto, które kupiliśmy jako pierwsi w naszej miejscowości, przez kilka lat użytkowania jest praktycznie bezawaryjne. Tak naprawdę był to też jeden z argumentów za zakupem japońskiego ciągnika. Od 2011 r. jesteśmy też pierwsi, którzy kupili japoński ciągnik. Już teraz wydaje się, że podjęliśmy właściwą decyzję.

Tekst i zdjęcia: Tomasz Towpik



do pojemności 7000l - zawór boczny gratis! od pojemności 8400l - zawór boczny oraz wałek szerokokątny gratis!

MODULO 2

Pojemność od 2.500 do 11.000 litrów (1 oś)

Pojemność od 8.400 do 18.000 litrów (2 osie)

Zbiornik całkowicie ocynkowany

JOSKIN

INFORMACJA O DILERZE W TWOIM REGIONIE: 67 216-82-99