

# Zwinny i oszczędny „japończyk”

■ Dużą zwrotność kubota M9540 zawdzięcza konstrukcji przedniego mostu, która opiera się na stożkowych przekładniach



Fot. Grzeszczyk

Ciągniki Kubota cieszą się coraz większym zainteresowaniem wśród polskich rolników. Ich atuty – to małe spalanie, legendarna zwrotność oraz to, że podzespoły traktora pochodzą od jednego producenta.

Prosta konstrukcja, bogate wyposażenie i japońska niezawodność, znana przede wszystkim z aut osobowych – to argumenty, dzięki którym marka zjednuje sobie klientów. Indywidualne przetestowanie sprzętu i opinie innych rolników przekonały Sławomira Homeję z Chomętowa (woj. kujawsko-pomorskie) do zakupu ciągnika Kubota M9540.

Od tamtego czasu minęły prawie dwa lata. Do dziś ciągnik przepracował ponad 1000 godz. Po takim przebiegu można wysnuć wiele wniosków z jego eksploatacji. Za-

cznijmy jednak od konstrukcji i parametrów technicznych.

## Mały, krótki i lekki

Ciągnik jest krótki, ma wąską kabinę i waży niecałe 4 t. Wykorzystuje silnik o mocy 99 KM. Jest ona „wydobywana” z czterocylindrowej jednostki napędowej z turbodoładowaniem, której pojemność skokowa – to 3769 cm<sup>3</sup>. Układ paliwowy działa w oparciu o sekcijną rzędową pompę wtryskową. Maksymalny moment obrotowy 314 Nm jest osiągnięty przy 1500–1700 obr./min. Skrzynia ma sześć zasadniczych przełożeń, jest zsynchronizowana i wyposażona w trzystopniowy reduktor (biegi polowe, szosowe i pełzające). Operator ma do dyspozycji jeden półbieg załączany pod obciążeniem. W sumie, do wykorzystania jest 36 przełożeń do przodu i tyle samo do tyłu. Zmiana kierunku jazdy jest realizowana rewersem sterowanym hydraulicznie. Podnośnik ma udźwig 4,1 t, a hydraulika zewnętrzna dysponuje trzema parami wyjść. Pompa zasilająca te układy ma wydatek 64,3 l/min. Traktory z Japonii są przywożone drogą morską w kontenerach. Powstają w dwóch fabrykach: Sakai w Osace i Tsukuba w rejonie To-

kiu. U importera są wyposażane we włoskie siedzenie Cobo, zaczep Scharmüller, lusterka, instalację pneumatyczną i koła. Felgi dostarcza Pronar, a opony – Kleber.

– Kubota M9540 jest przede wszystkim używana do wszelkich możliwych prac. Poczynając od orki, poprzez siew, nawożenie mineralne i organiczne, a kończąc na transporcie. Poza tym, wykorzystuję ją również na użytkach zielonych z kosiarką i przetrząsarką oraz w lesie – mówi Sławomir Homeja.

Panuje opinia, że japońskie ciągniki spalają mało paliwa. Zapytaliśmy, czy rolnik sprawdził jego zużycie.

– Tak, mierzyłem je na dwóch zbiornikach ON. Ciągnik był wykorzystywany przy transporcie ziarna z pola, z wozem asenizacyjnym ze zbiornikiem o pojemności 5 tys. l i z rozrzutnikiem obornika. Zużycie paliwa do tych prac nie przekroczyło 4 l oleju napędowego na godzinę. Niektórzy użytkownicy twierdzą, że kubota przez godzinę wykonywania orki spali 12 l ropy. Ja się pytam, jaki pług ma z tyłu, jakie są warunki orki i jaką powierzchnię jest w stanie w ciągu tego czasu zorać. Z moich doświadczeń i pomiarów wyszło łącznie na zoranie i zasianie 1 ha – 20 l oleju napędowego – skrupulatnie odpowiada nasz rozmówca.

W innym badaniu, uwzględniającym pomiar zużycia paliwa, kubota „dowodła”, że zużywa tylko o 3 l ON więcej na wybranie 1 ha buraków cukrowych kombajnem Neptun Z-413 niż ta maszyna z ursorsem C-360.

– Podejrzewam, że zaoszczędziłem więcej na czasie, nie wspominając już o komforcie pracy przy kopaniu buraków. Patrząc przez pryzmat zużycia paliwa, mogę stwierdzić, że Kubota spala go zdecydowanie mniej podczas orki niż wcześniej użytkowany do tego celu ursus C-385 bez przedniego napędu. Ciągnik, który posiadam, ma to do siebie, że ekonomicznie pracuje w zakresie obrotów silnika 1600–2100 obr./min. Tak wynika z wykresu mocy i momentu obrotowego. Wyższe obroty wału korbowego sprawiają, że rośnie diametralnie zużycie paliwa. Nominalne obroty silnika – to 2600 obr./min. Spore oszczędności paliwa daje możliwość pracy WOM w trybie ekonomicznym, gdzie 540 obr./min jest dostępne, gdy silnik pracuje na niższych obrotach – konkluduje Homeja.

## Niesamowity skręt

Ciągnik jest bardzo zwrotny, dzięki swoim gabarytom i konstrukcji przedniego mostu, która wykorzystuje przekładnie stożkowe. Promień zawracania, wg danych producenta, wynosi 3,8 m, gdy rozstaw osi liczy 2,25 m.

– Jest to niewątpliwa zaleta, którą każdy doceni nie tylko podczas orki, ale także wy-



■ W kubocie M9540 cenię sobie wiele zalet, jedną z nich jest hydrauliczny rewers. Lewą ręką zmieniam kierunek jazdy, a prawą – mogę w tym czasie obsługiwać podnośnik czy hydraulikę zewnętrzną – mówi Sławomir Homeja



■ Pod maską kuboty M9540 pracuje niewielkich gabarytów czterocylindrowa jednostka napędowa o mocy 99 koni mechanicznych. Wykorzystuje ona turbosprężarkę i zawór EGR, dzięki czemu spełnia normę emisji spalin Euro IIIA

konując siew, nie wspominając już o ładowaczu czołowym – potwierdza rolnik.

Byliśmy ciekawi, co się zepsuło w okresie użytkowania ciągnika.

– Muszę przyznać, że w ciągu dwóch lat wystąpiło kilka defektów. Jeden z nich – to awaria czujnika w układzie pneumatycznym.



■ Dźwignie służące do sterowania skrzynią, podnośnikiem i hydrauliką zewnętrzną, są w zasięgu ręki. WOM jest uruchamiany elektrohydraulicznie, żółtym przyciskiem na prawej konsoli

Kolejny – wystąpił w pneumatycznej amortyzacji fotela. Po kilku dniach stania schodziło z siłownika powietrze. Ostatnie niedomaganie – to brak sygnalizacji ładowania akumulatora. Jednak usterki te szybko zostały usunięte. Nikt nie bawi się w dochodzenie, co się zepsuło, tylko wymienia cały zespół.

Tak było np. w przypadku fotela – wymieniono cały układ amortyzujący. Cieszy mnie poważne podejście serwisu do zgłaszanych błędów pracy kuboty i chęć dilerów do pomocy w ich usuwaniu – opiniuje Homeja.

Ciągnik nie ma miejsca dla pasażera, a przydałoby się. Przednie błotniki – ocierające o konstrukcję silnika podczas wykonywania pełnego skrętu – to też mankament.

### Przeglądy i koszty

Oil w silniku wymienia się co 300 godz., a w skrzyni przekładniowej i przednim moście – po 600 godz. W miskę olejową jednostki napędowej wlewa się 10,7 l oleju (15 zł/l), filtr oleju silnikowego kosztuje 112 zł. Cena oleju przekładniowego – to 15 zł/l (pojemność układu liczy 60 l), a na filtry do hydrauliki trzeba wydać niespełna 350 zł. Za filtr paliwowy zapłaci się 103 zł, a powietrza: zgrubny 75, dokładny 55 zł (ceny oryginałów). Koszt przeglądu w okresie gwarancyjnym z przyjazdem serwisanta szacowano na 350 zł.

Gdy przyjdzie czas na kupno kolejnego, tym razem mniejszego ciągnika, rolnik gospodarujący na 42,5 ha nie ukrywa chęci posiadania traktora *made in Japan*.

**KRZYSZTOF GRZESZCZYK**

## OPRYSKIWACZE



# AGROLA

ZAKŁAD  
HANDLOWO  
PRODUKCYJNY

producent opryskiwaczy

- połowych przyczepianych
- połowych zawieszanych
- sadowniczych przyczepianych
- sadowniczych zawieszanych



Platkownica 84, 07-140 Sadowne [www.agrola.com.pl](http://www.agrola.com.pl)  
tel: 25 676 01 30, 25 676 01 31 tel. kom. 606 936 583, 502 216 619



Producent opryskiwaczy i maszyn rolniczych

**P.P.U.H. Woprol**  
39-124 Iwierzycy, Wiercany 12  
tel./fax +48 (17) 22 21 082

**Zakład produkcyjny - Biuro**  
ul. Księżomost 71a  
39-120 Sędziszów Młp  
tel./fax +48 (17) 745 42 20  
tel. kom. +48 (604) 373 464  
e-mail: [biuro@woprol.com.pl](mailto:biuro@woprol.com.pl)



**Zapraszamy do współpracy!**

**STANIMPEX**

  

**Maciej Packiewicz**



Firma **STANIMPEX** od 1993 r. zajmuje się produkcją i modernizacją opryskiwaczy



**W ofercie posiadamy:**

- opryskiwacze polowe zawieszane od 300 do 1000 L z belką od 10 do 18 m
- opryskiwacze polowe ciągnięte od 1000 do 5000 L z belką od 10 do 24 m roboczych
- opryskiwacze sadownicze

Gorszewice 30, 64-530 Kaźmierz  
tel. + 48 61 29 18 159, fax + 48 61 29 59 248  
tel. kom. +48 602 157 653, tel. kom. + 48 602 852 864  
e-mail: [stanimpex@stanimpex.pl](mailto:stanimpex@stanimpex.pl), [www.stanimpex.pl](http://www.stanimpex.pl)

**STANIMPEX** w celu polepszenia jakości podjął współpracę z firmami zagranicznymi zajmującymi się produkcją podzespołów do opryskiwaczy. UDOR, ARAG, MULLER ELECTRONIC, LECHLER.