

Kubota M 128X

## Szykowny ciągnik z dobrą przekładnią

Kubota M 128X to pierwszy na europejskim rynku ciągnik japońskiego producenta, który wyposażono w EHR. Jednak elektrohydrauliczna regulacja podnośnika nie jest największą z niespodzianek, jakie czekają na użytkowników. Sprawdziliśmy, co jeszcze oferuje flagowy sprzęt Kuboty.

O tym, że Kubota jest wytrawnym hodowcą koni mechanicznych, a ciągniki tej marki dzielnie stawiają czoła niemal każdej pracy, przekonało się już wielu. Bogate wyposażenie standardowe to cecha charakterystyczna tych maszyn.

W ocenach dotychczasowych modeli często pojawiały się głosy, że ciągnikom z takim wyposażeniem wyraźnie doskwiera brak EHR-u. Maszyny dedykowane na rynek europejski nie oferowały tego rozwiązania nawet w wyposażeniu opcjonalnym. Teraz to się zmieniło, a model M 128X zaskakuje niektórymi rozwiązaniami.

### Silnik – serce jak dzwon

Kubota dostarcza jednostki napędowe nie tylko do sprzętu rolniczego, ale również do maszyn budowlanych. Japońskie silniki odznaczają się małymi gabarytami oraz prostą, a zarazem wytrzymałą na ekstremalne warunki konstrukcją. Chłodzenie cieczą oraz niewielkie wymiary sprawiają, że silniki Kuboty mogą być „spakowane” na niewielkich przestrzeniach, pozostawiając sporo miejsca na inne komponenty.

Pod maską M 128X pracuje 4-cylindrowiec o pojemności 6,1 l. Daje to nieco ponad 1,5 l na cylinder, zatem

silnik nie jest „wyżyłowany”. Jednostka została sówicie obdarowana przez twórców i ma wszystko, co trzeba: 4 zawory na cylinder, Common Rail, turbosprężarkę oraz chłodnicę powietrza doładowującego, czyli tzw. intercooler. Co prawda, producent deklaruje, że motor osiąga moc maksymalną netto na poziomie 128 KM (94,1 kW) przy 2200 obr./min, ale faktycznie do dyspozycji (czyli na WOM-ie) pozostaje 113 KM.

Apetyt ciągnika jest jeszcze do zaakceptowania, np. podczas intensywnych prac z WOM-em (przy włączonej klimatyzacji) Kubota zużywała ok. 13 l ON/mth (ok. 9,5 l/ha).

### Przekładnia – ale jazda

Kubota M 128X dysponuje przekładnią Intelli-Shift. Pod tak wyjątkową nazwą musi kryć się ponadprzeciętna konstrukcja. Rzeczywiście, niewielu producentów oferuje podobne rozwiązanie.

Kubota ma dwie grupy przełożeń, a w obu po 8 biegów, każdy przełączany pod obciążeniem za pomocą przycisków „+” i „-”. Ale to nie wszystko. Mamy tu również funkcję automatycznej zmiany biegów dla trybu jazdy szosowej lub polowej. Zmiana odbywa się w zakresie 4 biegów (wybranego i 3 sąsiadujących). W trybie szosowym przełożenie jest automatycznie dostosowane do warunków na drodze. Podczas pokonywania wzniesienia, gdy obciążenie roślinie, biegi mogą być zredukowane samoczynnie do 3 w dół. Po wjechaniu na płaski teren biegi zmieniane

Kubota M 128X to bardzo udany i dobrze wyposażony ciągnik japońskiego producenta.



są z powrotem w górę tak, by wrócić do maksymalnej prędkości. Za pomocą potencjometru można także wybrać czułość trybu automatycznego, czyli punkt, w którym dokona się zmiana biegów.

Dźwignia zmiany przełożeń (ta sama dla grup i biegów) umieszczona jest w zasięgu ręki. By zmienić grupę, nie trzeba wciskać pedału sprzęgła, ponieważ na dźwigni przekładni zainstalowano przycisk elektryczny do jego aktywacji. W czasie testu zmiana grupy z niższej na wyższą zachodziła bez oporów. Za to przesuwanie jej w odwrotnym kierunku prawie wymuszało chwilowe zatrzymanie dźwigni w punkcie neutralnym.

Warto podkreślić, że biegi można zmieniać nawet nie podnosząc ręki z podłokietnika – tam również znajdują się przyciski „+” i „-”. Niestety, zmiana przełożenia (obojętnie, którym przyciskiem) sygnalizowana jest nieco irytującym piskliwym sygnałem. Rewers – jak w każdym większym ciągniku Kuboty – jest aktywowany elektrohydraulicznie i obsługiwany za pomocą dźwigni pod kierownicą.

W sumie Kubota M 128X oferuje 16 przełożeń do przodu i tyle samo w tył (8 szosowych i 8 polowych), a w wersji z biegami pełzającymi liczba biegów rośnie do 24 w każdym kierunku.



Pod maską ciągnika pracuje „niewyżyfowany” 4-cylindrowiec Kuboty o pojemności 6 l. Dostęp do punktów obsługowych jest dobry.



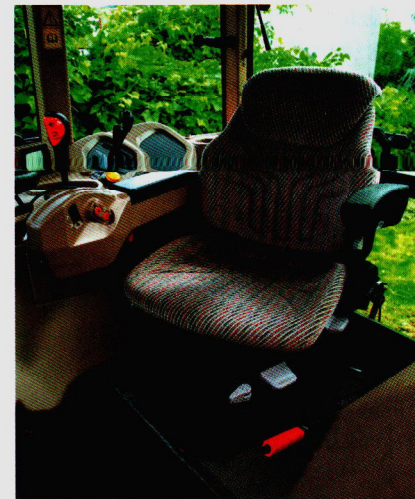
Wygląd zewnętrzny kabiny sugeruje, że w środku będzie sporo miejsca i rzeczywiście tak jest. Drzwi otwierają się szeroko. Wlew paliwa i skrzynka narzędziowa znajdują się przy schodkach, niestety, z niezabezpieczonymi stopniami. Trzeba także uważać na trochę niefortunny umieszczone kierukowskazy.



W kabinie jest stanowczo za mało schowków – na dokumenty przewidziano tylko niewielką teczkę, upchniętą między fotelem i błotnikiem.

### Podnośnik – jednym palcem

Maksymalny udźwieg podnośnika w japońskim ciągniku to 5800 kg. Masa własna maszyny wynosi 4410 kg (bez obciążników) i gdy zestawimy to z dopuszczalną masą całkowitą (9200 kg), możliwości udźwigu nadal wyglądają atrakcyjnie – można zawiesić ponad 4,7 t. Generalnie za podnośnik oraz TUZ należy się Kubocie pochwała. Wykonanie ramion i cięgieł jest solidne, choć zastosowano tu końcówki hakowe kategorii 2. Jednak od ciągnika klasy 120 KM można by oczekiwać kategorii 3. Bardzo dobrze za to wypadają teleskopowe regulowane belki stabilizacyjne cięgieł bocznych. Obsługa podnośnika nawet dla tych, którzy nie mieli dotąd okazji pracować z EHR-em, nie wymaga długiego wdrażania, a zwłaszcza w tym modelu Kuboty. Podnośnik reaguje bez zastrzeżeń. Podnoszenie i opuszczanie



Bardzo dobra ocena za fotel – pneumatyczny, z amortyzacją pionową i wzdłużną, możliwością obracania i licznymi regulacjami.

można realizować na trzy sposoby: potencjometrami na kokpicie, a na podłokietniku suwakiem lub przyciskiem. Jednak ten ostatni sposób służy jedynie do podnoszenia i opuszczania ramion we wcześniej ustalonym zakresie.

Trzeba przyznać, że właśnie takiej obsługi podnośnika brakuje mniejszym modelom Kuboty. Natomiast w M 128X podnośnik można obsługiwać dosłownie jednym palcem.

### Kabina – jak tu wygodnie

W kabinie operator ma wystarczająco dużo przestrzeni i przede wszystkim ciszę (poziom hałasu ok. 76 dB). Po zajęciu miejsca w bardzo wygodnym pneumatycznym fotelu Grammera (z możliwością obrotu o pewien kąt w obie strony), wszelkie instrumenty są na wyciągnięcie ręki. Deska rozdzielcza jest czytelna i można na niej odnaleźć niemal

wszystkie niezbędne wskazania. Jedynie po odczyt szybkości jazdy i prędkości WOM-u musimy zerkać w prawo, na kokpit, gdzie umieszczono wyświetlacz LCD z tymi informacjami. Trochę to nieporęczne, ale można się przyzwyczaić.

Łatwe w obsłudze regulatory i włączniki na kokpicie rozmieszczone są logicznie. Z jednym wyjątkiem – nie wiedzieć czemu – pokrętko do regulacji szybkości opuszczania ramion podnośnika zostało umieszczone pod siedzeniem, *vis a vis* kolumny kierowniczej. Poza tym pokrętkła do sterowania EHR-em zgrupowane są w jednym miejscu, blisko fotela.

Kolumnę kierowniczą można regulować przez zmianę jej położenia. Po lewej stronie koła kierownicy znajduje się dźwignia rewersu. Niestety, przełącznik kierunkowskazu umieszczono po prawej stronie i jest to kolejna rzecz, do której operator musi się przyzwyczaić. Tę niedoskonałość rekompensuje fakt, że dźwignia kierunkowskazu samoczynnie wyłącza się po „wyprostowaniu” kół. Z lewej strony fotela znajdziemy hamulec ręczny, dźwignię do wyboru zakresu prędkości WOM i drugą – aktywującą przekładnię pełzającą.



Przekładnia Intelli-Shift oferuje 16 biegów (po 8 w dwóch grupach) przełączanych pod obciążeniem przyciskami „+” i „-” umieszczonymi na dźwigni (1) i na podłokietniku (2). Rewers elektrohydrauliczny znajduje się pod kierownicą.

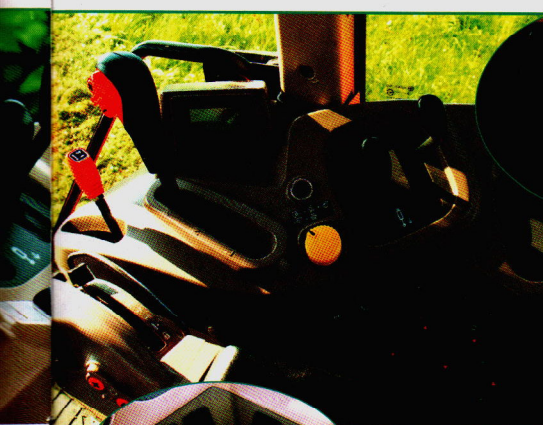
Można się przyczepić do niewielkiej liczby schowków w kabinie. Na prawym błotniku znajdują się dwa płytkie otwory na butelki, a na lewym – małe zagłębienie, w którym można położyć portfel i komórkę. Na dokumenty przewidziano jedynie teczkę, wciśniętą trochę jakby na siłę pomiędzy fotel i prawy błotnik. Kabiny w Kubotach należą do bardzo szczelnych. Bez włączonej klimatyzacji lub nawiewu nie da się tu długo wytrzymać. Chyba, że z otwartą szybą tylną lub po uchyleniu bocznych.

### Praca – z przyjemnością

Kubota M 128X ma – poza EHR-em i automatyczną zmianą przełożeń – jeszcze kilka rozwiązań, których zadaniem jest ułatwianie pracy traktoryście. Jednym z nich jest system Bi-Speed. Gdy chcemy wydatnie zmniejszyć promień skrętu, wystarczy włączyć na kokpicie odpowiedni przycisk i przednie koła – przy skrócie powyżej 35° – zaczną obracać się o 60% szybciej (automatycznie uaktywniony zostaje napęd przedni). Średnica zawracania maleje wówczas o blisko 2 m. Bardzo to wygodne. Co warto podkreślić, do napędu przedniej osi zastosowano podwójne przekładnie stożkowe zamiast wału Cardana.

Ciekawą funkcją jest DHC (Down-HillControl), która kontroluje prędkość podczas zjazdu ze wzniesienia.

Kubota M 128X – dane techniczne katalogowe	
<b>Silnik</b>	
Typ	Kubota A68-TI-CRS, 16-zaworowy, Common Rail, turbosprężarka, intercooler
Liczba cylindrów	4
Pojemność skokowa	6124 cm <sup>3</sup>
Moc silnika netto (wg ECE-R24)	94,1 kW/128 KM przy 2200 obr./min
Moc zmierzona na WOM-ie	83,1 kW/113 KM
Maks. moment obrotowy	532 Nm przy 1100-1300 obr./min
Pojemność zbiornika paliwa	190 l
<b>Przekładnia</b>	
Typ	Intelli-Shift
Liczba przełożeń (przód/tył)	16/16 (2 zsynchronizowane grupy po 8 biegów; 24/24 w opcji z biegami pełzającymi); wszystkie przełączane pod obciążeniem
Rewers	w wyposażeniu standardowym elektrohydrauliczny
Automatyczne przełączanie biegów	TAK – funkcja AUTO – automatyczne przełączanie 4 biegów z regulacją czułości tej funkcji
Zakres prędkości	2,07-39,6 km/h (z biegami pełzającymi prędkość min. 0,37 km/h)
Sprzęgło	wielotarczowe mokre sterowane elektrohydraulicznie
Hamulec	wielotarczowy mokry
Przedni napęd	aktywacja elektrohydrauliczna, system Bi-Speed – przyspieszanie prędkości kół przednich przy skrócie powyżej 35°
Blokada mechanizmu różnicowego	elektrohydraulicznie sterowana na przód i tył; tylna bez możliwości włączenia na stałe
Napęd 4x4	sterowany elektrohydraulicznie; sprzęgło wielotarczowe mokre
<b>Podnośnik, WOM, hydraulika</b>	
Udźwig podnośnika	5800 kg; sprzęgi hakowe kat. 2
Sterowanie	EHR z wewnętrzną i zewnętrzną regulacją na cięglach dolnych
Prędkości WOM	540/1000, sterowanie elektrohydrauliczne
Wydajność hydrauliki	71 l/min
Obsługa	2 zawory dwukierunkowe, rozdzielacz bez regulacji dawki oleju
<b>Wymiary i masy</b>	
Długość/szerokość/wysokość	4455/2175 (przy min. rozstawie)/2750 mm
Rozstaw osi	2690 mm
Masa bez obciążników	4410 kg
Obciążniki (standard)	12x47 kg = 564 kg
Ogumienie	przód 420/70R24; tył 520/70R38
Instalacja pneumatyczna	standard
Klimatyzacja	standard



Wskaźniki na desce rozdzielczej są wyraźne. Ale żeby odczytać wskazania prędkościomierza i licznika obrotów WOM-u trzeba zerkać na boczny ekran LCD.

Z zewnątrz, na obu błotnikach, znajdują się przyciski do sterowania podnośnikiem. Dostęp do przyłączy hydraulicznych jest dobry, choć nie wyposażono ich w pojemniki na kapiący olej. W standardzie znajdują się dwa zawory dwukierunkowe. Dźwignie rozdzielaczy umieszczone są na kokpicie i łatwo dostępne. Niestety, żadnego nie wyposażono w regulację dawki oleju. Poza tym wydajność hydrauliki na poziomie 71 l/min to trochę za mało, jak na tę klasę mocy.

#### Summa summarum...

Kubota M 128X jest ciągnikiem naprawdę udanym. Na uznanie zasłu-

guje bogate wyposażenie standardowe oraz niezła przekładnia. Silnik jest udany, choć nie oferuje mocy nadmiarowej i mógłby trochę mniej spalać.

Podnośnik spisuje się nieźle pod względem udźwigu i obsługi. Oczekiwać należałoby jedynie lepszej hydrauliki – zarówno pod kątem wydajności, jak i bardziej precyzyjnej obsługi. W standardzie, sprzedawanego na polskim rynku M 128X, będzie instalacja pneumatyczna. Kabina jest bardzo solidnie wykonana i wygodna, brakowało nam jedynie fotela dla pasażera.

I wszystko byłoby w porządku, gdyby nie cena ciągnika. Kubota M 128X nie kosztuje mało, bo 220 tys. zł netto. Jeśli zatem Japończycy chcą powalczyć o klientów dla swojej naprawdę udanej maszyny, powinni nieco obniżyć cenowe aspiracje. ■

(mz)

Centrum dowodzenia zlokalizowane jest na wygodnym kokpicie, a część funkcji powtórzona również na podfotekniku fotela. EHR obsługuje się wygodnie.

Żeby zadziałała blokada mechanizmu różnicowego – niby elektrohydrauliczna – trzeba wciskać przez cały czas pedał aktywujący. Nie można jej bowiem włączyć na stałe, co jest trochę uciążliwe. Natomiast blokada przedniego mostu jest aktywowana elektrycznie na stałe.

Rekl

# Kubota

Made in JAPAN

M6040

M9540

M1

Ciągniki KUBOTA o mocach 12-128 KM – legendarna japońska jakość,  
**NIEZAWODNIE DOSKONAŁE!!!**

**Rozwijamy sieć partnerów handlowych !!! Zainteresowany? Czekamy na kontakt !!!**

MMDP, ul. Jutrzenki 118 02-230 Warszawa, tel. 022 868 42 33-34 wew. 114, 115

[www.traktorykubota.pl](http://www.traktorykubota.pl)

#### Sieć partnerów handlowych:

AGROMIX, Rydzyna, tel. 065 538 81 81 \* ROL-GOS, Sandomierz, tel. 015 832 78 33 \* SMIUR WEJHEROWO, Wejherowo, tel. 058 788 23 84 \* STAGROL - WARMIA, Dobrze Miasto, tel. 089 616 26 40 \* URSMASZ, Warszawa, tel. 022 613 16 01 \* BIELECKI, Garwolin Sulbiny, tel. 025 682 02 69 \* POM FARMASZ, Brzeziny, tel. 046 874 37 06 \* KRUKOWIAK, Brześć Kujawski, tel. 054 252 27 30 \* BELIMA, Łapy, tel. 085 715 67 79 \* TECHMLEK, Lubartów, tel. 081 854 22 55 \* DOL-MOT, Koło, tel. 063 27 22 408 \* SERAFIN, Przybysławice, tel. 012 419 45 45 \* M.I.H.G. POLSKA, Pyrzyce, tel. 091 570 38 04 \* AGRO - LUX, Opole Lubelskie, tel. 081 827 35 41 \* ROLMIX, Łosice, tel. 083 359 09 47 \* KUBOTAİKA, Płońsk, tel. 023 661 32 45, ROLCZAR II, Pułtusk, 023 692 84 80 \* AGROSERWIS, Strzelce Opolskie, tel. 077 440 07 94 \* ALFA AGRİ MICHALAK, Szczytno, tel. 089 624 66 28 \* AGROMA KOSZALIN, Koszalin, tel. 089 624 66 28 \* SCANDIC SERVICE, Rzeszów, tel. 017 230 21 63 \* BAZA MASZYNOWA DANEX, Mały Płock, tel. 086 279 15 65 \* POLSAD, Kutno, 024 254 79 58, ZZO WARKA, Warka, tel. 048 665 10 00, 667 20 80 \* KMK AGRO, Brodowo, tel. 061 285 01 70.

