

Kubota M8540

Kolejna nowa „emka” Kuboty

Światowa premiera modeli serii M japońskiego producenta ciągników Kubota miała miejsce już kilka miesięcy temu. W Polsce, traktory te są dostępne w sprzedaży od sierpnia tego roku (model M8540).

Powoli staje się tradycją, że nasza redakcja jako pierwsza ma możliwość poinformowania czytelników o praktycznych walorach wprowadzanych na polski rynek ciągników z Kraju Kwitnącej Wiśni. Rynek, na którym dostępnych jest już kilkadziesiąt modeli traktorów mniej lub bardziej znanych producentów.

Jak zaprezentuje się na tym tle nowy 88-konny model Kubota M8540? Na pewno nie będzie mu łatwo, bo w tym przedziale mocy jest bardzo tłoczno. Jednak warto tu być i wal-

czyć o klienta, ponieważ w Polsce istnieje jeszcze sporo gospodarstw zaliczanych do „średniaków”, które w najbliższym czasie zdecydują się na zakup ciągnika głównego z przedziału 80–100 KM. Druga grupa gospodarstw, określanych jako duże i mające już ciągniki główne, najprawdopodobniej zdecyduje się wkrótce na zakup nowych tzw. ciągników pomocniczych. W ich przypadku będą to również traktory o mocy 80–100 KM, ale z określonymi predyspozycjami, np. współpraca z ładowaczem czołowym.

Całkiem nowy wygląd

Czytelnicy, którzy śledzą ofertę handlową japońskiego producenta, doskonale wiedzą, że model M8540 jest następcą ciągnika ME8200. Liczba unowocześnień, jakie wprowadzono w tak krótkim czasie, jest godna podziwu i dowodzi, że firma reaguje na potrzeby klientów.

Gdyby nie pomarańczowy kolor, trudno byłoby odgadnąć, z jakiej stajni pochodzi ten traktor, bo nowa „emka” nie przypomina już kanciastej serii ME. Całkowicie zmieniona została maska, której nadano bardzo nowoczesny kształt ze ściętym przodem. Zamiast dwóch niewielkich przednich reflektorów mamy dwa duże ukośne, starannie wkomponowane w czarny grill. Kolejną zmianą jest poprowadzenie

Nowa seria M ciągników Kubota nie przypomina kanciastych modeli ME.



Skośne reflektory są starannie wkomponowane w efektowny czarny grill.





Dobłą widoczność zapewnia duża przednia szyba i tłumik poprowadzony wzdłuż prawego słupka kabiny.

tłumika wzdłuż prawego słupka kabiny – polepsza to pole widzenia traktorzysty. Kosmetyczne zmiany dotyczą również kabiny, którą zaokrąglono i zastosowano m.in. gięte szyby, eliminując w ten sposób tylne słupki na łączeniach. Nowy kształt mają także reflektory pracy (okrągłe), a lampy tylne zostały schowane w błotnik.

Wysokie obroty

Kubota należy do światowej czołówki firm produkujących silniki spalinowe, które stosuje się m.in. w maszynach budowlanych, pojazdach komunalnych czy urządzeniach specjalistycznych, takich jak różnej mocy generatory prądu. Tak bogate doświadczenie w konstrukcji i budowie jednostek napędowych pozwala sądzić, że motor zastosowany w modelu M8540 będzie dużym atutem nowego produktu Kuboty.

Czterocylindrowy doładowany diesel o pojemności 3769 cm³ z bezpośrednim wtryskiem osiąga moc 88 KM – wg normy ECE R24 – przy obrotach znamionowych 2600 (moc na WOM spada, niestety, do 76 KM). W praktyce nie oznacza to nic innego, jak konieczność mocniejszego naciskania gazu, aby osiągnąć maksymalną moc. Właśnie ta specyfika japońskiego silnika jest



Fot. Fabjorski

najtrudniejsza do zaakceptowania przez rolników konserwatywnie nastawionych do nowych bądź innych rozwiązań technicznych. Z wątpliwościami tego rodzaju borykaliśmy się, niestety, podczas jazd próbnych. Naszym orężem w walce z malkontentami nie okazał się również moment obrotowy testowanego ciągnika, który wynosił 282 Nm przy 1500–1700 obr./min (konkurencja wypada nieco lepiej). Jednak to, co na papierze nie wyglądało korzystnie (parametry silnika), w połączeniu ze zsynchronizowaną skrzynią biegów 36+36 i rewersem hydraulicznym dało ciekawe efekty, o których dalej.



W nowej kabine Kuboty może podobać się forma i sposób rozmieszczenia dźwigni i przycisków sterujących.

Test praktyczny

O ciągnikach można pisać wiele, najlepiej jednak sprawdzić ich walory techniczne podczas pracy w polu. Przełom sierpnia i września w centralnej Polsce jest okresem, w którym większość gospodarzy powoli zapomina o żniwach, szykując się do przygotowania pól pod zasiew ozimin.

Testowanego japończyka zagregowaliśmy z zagonowym pługiem czterorskibowym produkcji polskiej. Najważniejsze parametry techniczne narzędzia, podane przez producenta, to: szerokość orki – 1,4 m, zapotrzebowanie na moc – 60–80 KM i wydajność do 1,12 ha/h. Orka odbyła się na polu z glebą średniozwięzłą o dobrej kulturze, głębokość pracy pługa ustawiliśmy na ok. 25 cm. Przepuszczaliśmy, że dla tej klasy ciągnika będzie to łatwy egzamin i nie pomyliliśmy się.

Kubota bez problemu pracował w takich warunkach na tzw. jedynce szosowej, osiągając prędkość roboczą powyżej 10 km/h przy ok. 2500 obr./min. Warunki glebowe pozwoliły uzyskać bardzo dobrą wydajność – powyżej 1 ha/h zużycie paliwa było na poziomie 8,5 l/ha. To dużo. Jednak musimy dodać, że na ciągniku był zamontowany ładowacz, który swoje ważył. Poza tym nowy silnik zazwyczaj więcej pali przez pierwsze mth, no i ta „paliwożerna” norma Euro IIIA.



Połączenie tradycyjnych wskaźników zegarowych z wyświetlaczem elektronicznym sprawia, że wskazania są czytelne i dokładne.



Zwarła budowa, rewers hydrauliczny oraz bardzo dobry skręt to atuty nowej Kuboty w pracy z ładowaczem.

W drugim sprawdzianie podczepiliśmy M8540 do kultywatora ścierniskowego o szerokości roboczej 2,6 m i zapotrzebowaniu na moc 90 KM (wg danych producenta). W tym zadaniu chcieliśmy wypróbować funkcję Dual Speed, którą dysponuje skrzynia biegów. Kilka przejazdów po polu o mozaikowatej glebie, gdzie szczyrk przeplatał się z gliną, pokazało nam walory tego rozwiązania.

Ciągnik, choć nie miał lekko, na szczyрку pracował z szybkością 8–9 km/h (6 bieg na „żółtym”), natomiast po wjechaniu na glinę odczuwalny był brak mocy. W tym momencie szybkie załączenie Dual Speed powodowało płynne obniżenie prędkości do 5,5–6 km/h przy zachowanych obrotach, a ciągnik lepiej pokonywał trudniejszy teren.

Z pewnością dla Kuboty M8540 najlepszym rozwiązaniem będzie współpraca z kultywatorescierniskowym o szerokości 2,1 m, gdyż taki zestaw osiągnie prawidłową prędkość roboczą (11–12 km/h), a spalanie na pewno będzie w normie, które – wnioskując po zachowaniu wskaźnika paliwa – w 2,6-metrowym agregacie było duże.

Przy współpracy nowej „emki” z zawieszonymi maszynami odczuwalny był, po pierwsze, brak EHR-u, szczególnie w zmiennych warunkach glebowych, a po drugie, ciągnik za ni-

ska podnosił narzędzia. Czyżby była to wina zbyt krótkich końcówek cięgieł dolnych (ten sam problem, co w modelu M108S)?

Zastrzeżenia mamy również do sterowania podnośnikiem na błotniku. Dźwignia z systemem wcięć i wypustów jest mało wygodna, można by to rozwiązać w prostszy sposób.

Kabina skrojona na miarę

Jednoosobowa kabina nowej „emki” nie rozpieszcza swoją wielkością, ale nie jest ciasna. Wszystko wydaje się dokładnie rozplanowane, zgodnie z zasadami ergonomii oraz panującymi obecnie trendami w stylistyce. Wysocy traktorzyści spokojnie do-

stosują miejsce pracy do swojej postury za pomocą regulowanej kolumny kierownicy (niestety tylko w poziomie) oraz regulowanemu siedzeniu, wyposażonemu w wygodne podłokietniki. Do pełni szczęścia brakuje zagłówka, który przy dłuższej pracy z pewnością odciążyłby kręgosłup operatora.

W zasięgu prawej ręki kierowcy znajdują się m.in. dźwignie sterujące: skrzynią biegów i jej blokadą, hydrauliką zewnętrzną, gazem ręcznym, podnośnikiem, oraz (ewentualnie) dźwignie ładowacza. Lewa ręka obsługuje rewers hydrauliczny i hamulec ręczny. Aktualne dane parametrów pracy silnika można od-



Na glebach średniozwięzłych 88-konna Kubota M8540 to rozwiązanie idealne do pracy z pługiem czteroskibowym, ale do kultywatora ścierniskowego o szerokości 2,6 m jest za słaba.



Do rozwiązań konstrukcyjnych podnośnika można mieć największe zastrzeżenia. Nisko unosi, a sterowanie z błotnika jest mało precyzyjne.

na (podobna do tych stosowanych w samochodach), nie do końca spełni swą funkcję. Nawet wysocy traktorzyści będą mieli problem z ochronieniem oczu przed ostrymi promieniami słonecznymi. W kabinie brakuje także – chociażby małego – schowka na dokumenty oraz, tak błażej rzeczy, jak wieszak na okrycie wierzchnie (w komfortowej kabinie Kuboty nie sposób jeździć długo ubranym np. w ciepłą kurtką).

czytać z deski rozdzielczej wyposażonej w wyświetlacz elektroniczny oraz tradycyjne zegary.

Najwyższą ocenę możemy wystawić nowej Kubocie za widoczność we wszystkich kierunkach z miejsca operatora. Duża przednia szyba zostanie doceniona przez osoby, które mają ciągnik wyposażony w ładowacz czołowy. Zarówno przy opuszczonym wysięgniku (tu ułatwieniem jest również ukośny profil maski), jak i wysoko uniesionym, możemy go bez problemu obserwować.

Na wysoką ocenę zasługuje również system wentylacji kabiny – duża liczba nawiewów pozwala sprawnie rozprowadzać powietrze. Przekonaaliśmy się o tym jeżdżąc ciągnikiem z włączoną klimatyzacją – mimo że pracowała ona na drugim biegu, obieg powietrza był wystarczający, aby zapewnić komfort.

Wnętrze wykonane jest w jasnej tonacji. Wszystkich przeciwników takiego rozwiązania uspokajamy, że użyte do tego celu tworzywa sztuczne są dobrej jakości i nawet jeśli się zakurzą, łatwo je wyczyścić. Sprawdziliśmy to.

Jednak każda nowość ma swoje choroby „wieku dziecięcego”. Nie ominęło to także kabiny „emki”, w której odczuwalny jest brak kurtyny przeciwsłonecznej przy przedniej szybie. Będąca na wyposażeniu osło-

Kubota i ładowacz czołowy

Koncern Kubota, bardziej niż z ciągników rolniczych, znany jest z produkcji maszyn budowlanych. Nie dziwi więc fakt, że japońskie traktory – mimo krótkiej obecności na polskim rynku – wyrobiły sobie opinię „prezysponowanych” do współpracy z ładowaczami czołowymi. Dzieje się tak za sprawą ich zwartej budowy, bardzo dobrego promienia skrętu (3,8 m bez hamulców), pompy hydraulicznej o wydajność 63,4 l/min oraz rewersu hydraulicznego, który konkurencja oferowała w opcji, a u Kuboty od samego początku był w standardzie.

Testowana przez nas „emka” miała zamontowanego Quicka Q35 z szuflą. Podczas prac ziemnych zestaw udowodnił, że dobra opinia na jego temat nie jest na wyrost. Dzięki przekładni Hydraulic Shuttle zmiana kierunku jazdy następowała bardzo płynnie – mimo grząskiego terenu i pełnej „łychy” ziemi nie było problemów z brakiem mocy (nie przypadkowo jedna ze znanych firm produkujących ładowarki budowlane montuje w swoich maszynach właśnie silniki Kuboty V-3800 DI). Dociążając tył przeciwwagą możemy zwiększyć możliwości zestawu

oraz poprawić jego stabilność (bez tego momentami czuliśmy efekt przeważenia).

149 tys. zł brutto

Na koniec należy powiedzieć kilka słów o cenie, która często ma decydujący wpływ na wybór. Za model M8540 bez ładowacza trzeba zapłacić 149 tys. zł brutto. Za tę kwotę dostaniemy ciągnik o mocy 88 koni mechanicznych, z solidnym silnikiem, spełniającym normy emisji spalin Euro III, komfortową kabiną, 3-zakresową skrzynią biegów i rewersem hydraulicznym. Naszym zdaniem, nowa „emka” to dobre rozwiązanie dla rolników szukających ciągnika pomocniczego z ładowaczem czołowym. ■

(tf)

Dane techniczne – Kubota M8540	
Silnik	
Typ:	V3800-DI-TE3
Rodzaj:	wysokopreżny, turbodoładowany, wtrysk bezpośredni E-CDIS, norma emisji spalin Euro IIIA
Liczba cylindrów/pojemność skokowa (cm ³):	4/3769
Moc znamionowa wg ECE R24 w kW (KM):	65 kW (88,1 KM) przy 2600 obr./min
Maks. moment obrotowy:	282 Nm przy 1500–1700 obr./min
Skrzynia biegów	
Sprzęgło główne:	wielotarczowe mokre, sterowane hydraulicznie
Skrzynia przekładniowa:	mechaniczna, synchronizowana z 3-stopniowym reduktorem, wzmacniaczem momentu oraz hydraulicznym autowersem
Liczba przełożeń:	F36/R36
Maksymalna prędkość (km/h):	39
Hamulce	
Rodzaj:	tarczowe mokre, system hamowania na 4 koła
Sterowanie:	hydrauliczne
Hydrauliczne hamulce przyczepy:	standard
WOM	
Typ:	niezależny, załączany elektrohydraulicznie
Prędkość:	540/540E (opcja 540/1000)
Układ hydrauliczny	
Regulacja:	pozycyjna, siłowa i mieszana
Wydatek pompy (l/min):	64,3
Kategoria TUZ:	II, końcówki hakowe
Udźwig podnośnika (kg):	2300
Liczba rozdzielaczy hydrauliki zewnętrznej:	2 (opcja 3)
Masa i wymiary ciągnika	
Waga ciągnika bez obciążników (z obciążnikami przednimi) (kg)	3305 (3779)
Długość/wysokość/szerokość (mm)	3955/2650/1970
Rozstaw osi (mm)	2250
Rozstaw kół przód/tył (mm)	1555,16/1505-1970
Promień skrętu bez hamulców (m)	3,8