

Farmtrac FT80 4WD

Chtop z Mazur

Czy całkowicie mechaniczny ciągnik może być atrakcyjną ofertą dla nowoczesnego rolnika? Panuje wszak opinia, że im konstrukcja prostsza, tym trwalsza i tańsza, co daje nadzieję, że inwestycja szybko się zwróci i wcześniej zacznie na siebie zarabiać. Jak pod tym względem wypadła Farmtrac FT80 4WD?

Ciągniki o mocy do 100 KM poddawane są ciągłej presji i często wygórowanym oczekiwaniom. Zdarza się, że niektórzy rolnicy, chcąc kupić główny ciągnik do swojego gospodarstwa, naiwnie szukają najnowszych rozwiązań technicznych za jak najniższą cenę. Podobnie jest również z tymi, którzy chcą nabyć ciągnik pomocniczy. Wiadomo, mniejszy ma być tańszy, a wyposażenie i osiągi takie, jak w posiadanym już większym. Tak się nie da!

Na szczęście większość rolników zna dobrze swoje możliwości finan-

sowe, ma konkretne oczekiwania eksploatacyjne względem przyszłego ciągnika oraz, co najważniejsze, jest zorientowana w ofercie rynkowej. A tam kilkadziesiąt modeli o mocy do 100 KM. Wśród nich Farmtrac 80 4WD. Jak prezentuje się 74-konny traktor montowany w Mrągowie, mieliśmy okazję sprawdzić podczas testu praktycznego. Oto nasze spostrzeżenia.

Angielski Perkins

Po uniesieniu maski Farmtraca 80 4WD widzimy czterocyldrowy sil-

nik Perkinsa. Jakość jego wykonania świadczy o europejskim pochodzeniu. Uwaga nieprzypadkowa, gdyż jeśli ktoś kiedykolwiek widział silnik Perkinsa „made in China” od razu dostrzeże różnice, oczywiście na plus dla europejskiej jednostki.

Dalsze oględziny ukazują rozwiązania, które mogą się podobać wielu polskim rolnikom. Tym z żyłką mechanika z pewnością przypadnie do gustu prosta budowa, bo w razie ewentualnej awarii będą w stanie sami ją zdiagnozować, a czasem nawet naprawić. Niewysilone cztery cylindry bez turbo, oprócz legendarnej długowieczności, mają jeszcze jedną zaletę – osprzęt na silniku nie jest poupychany. Do każdego elementu mamy dość swobodny dostęp, co również wpływa na bardziej komfortową codzienną obsługę.

Typowy przegląd po 300 mtg obejmujący wymianę dwóch sztuk filtrów (oryginalne Perkinsa), 10 litrów oleju wraz z kosztami robocizny kosztuje ok. 400 zł brutto. Niedrogie są również części do silnika w Farmtracu. Pompa paliwowa, o której działanie najbardziej boją się polscy rolnicy,

Farmtrac 80 4WD ma do zaoferowania przyszłym użytkownikom proste, sprawdzone rozwiązania techniczne oraz rozsądne koszty zakupu i eksploatacji.



Na zewnątrz kabina wyposażona jest w wiele ciekawych rozwiązań, np. chowany w schodkach akumulator.



głównie z uwagi na jeszcze częste przypadki stosowania kiepskiego paliwa, kosztuje niecałe 3900 zł brutto. Ciekawe jest to, że prawie 40% części (dotyczy to również silnika) stosowanych w modelu FT80 pasuje również do mniejszych modeli, np. FT70. Po pierwsze obniża to koszty, a po drugie, gwarantuje lepszy dostęp do nich u dilerów.

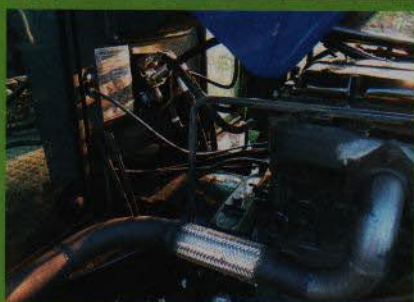
Swojska kabina

Każdy producent ciągników stara się, aby kabina zapewniała operatorowi maksymalny komfort pracy. Oczywiście w ramach rozsądku. Wsiadając do Farmtraca, zauważamy troskę o traktorzystę i choć na pierwszy rzut oka nic nas w niej nie zaskakuje, to po zajęciu miejsca za kierownicą szybko przekonujemy się, że jest wygodnie, przestronnie, a widoczność z każdej strony naprawdę niezła.



Maszyna o mocy 74 KM w wielu gospodarstwach może z powodzeniem pełnić funkcję ciągnika głównego. W przypadku większych powierzchni Farmtrac FT80 4WD na pewno dobrze wywiąże się jako ciągnik pomocniczy, np. przy pracy z opryskiwaczem afutem może być prześwit pod osłą przednią wynoszący 475 mm.

Dźwignie, których jest dużo (nie zapominajmy, że Farmtrac jest ciągnikiem wybitnie mechanicznym), są rozmieszczone w sposób przemyślny. Te, najczęściej używane znajdują się w zasięgu ręki, te rzadziej – uło-



Sprawdzonego, angielskiego Perkinsa cechuje prosta budowa, osławiona długowieczność oraz umiarkowane koszty eksploatacyjne. Do każdej części jest swobodny dostęp, a maska z tworzywa sztucznego otwiera się do góry.

Farmtrac FT80 4WD – dane techniczne

Silnik	
Producent/typ	Perkins 2159/2200 czterosuwowy z zapłonem samoczynnym z bezpośrednim wtryskiem paliwa
Liczba cylindrów/pojemność	4/4400 cm ³
Moc nominalna	54/73,4 kW/KM
Maks. moment obrotowy	294 Nm przy 1300 obr./min.
Układ przekazania napędu	
Liczba przełożeń	12+12 (4 biegi, 3 zakresy)
Maks. prędkość	29,39 km/h
Zmiana kierunku jazdy	mechaniczna
Sprzęgło główne	cierne, suche, dwutarczowe z niezależnym sterowaniem napędu WOM
Napęd 4x4	włączany mechanicznie
Hamulce	tarczowy, mokry, działa na 2 koła tylnej osi
TUZ i WOM	
Udźwig podnośnika tylnego	2400 kg
Regulacja	mechaniczna (pozycyjna/plywająca)
Wydajność pompy hydr.	34 l/min.
Rodzaj tylnego WOM-u	niezależny i zależny
Prędkość tylnego WOM-u	540
Wymiary, pojemności, cena	
Dł. x wys. x szer.	381,8 x 248,0 x 195,0 cm
Poj. zbiornika paliwa/oleju	82 dm ³ / 7,4 dm ³
Masa własna (z obciążnikami)	3070 kg
Rozkład masy przód/tył	1290 kg/1780 kg
Cena testowanego modelu (zł)	92 tys. netto/113 tys. brutto

kowano nieco dalej. Zastrzeżeń nie można mieć również do kierownicy, którą pewnie się trzyma i można regulować jej położenie.

Pod kierownicą znajdują się dźwignie: przełączniki kierunkowskazów, świateł, sygnału dźwiękowego oraz wycieraczki przedniej i spryskiwacza. Zegary, pozostałe włączniki i kontrolki na desce rozdzielczej są rozmieszczone czytelnie. Może podobać się połączenie tradycyjnego obrotomierza z elektronicznym miernikiem motogodzin. W prezentowanym modelu