

Farmtrac 690 DT – jazda próbna

Nadjeżdża nowa moc

Od kilku miesięcy z linii montażowej mragowskiego Farmtraca zjeżdżają ciągniki z nowej serii 690 DT. Mieliśmy okazję popracować kilka dni jednym z pierwszych modeli.

Farmtrac ze swoją ofertą chce trafić do odbiorców, którzy poszukują ciągników o mocy poniżej 90 KM i raczej ostrożnie podchodzą do maszyn naszpikowanych elektroniką i zaawansowaną technologią, np. w kwestii przekazywania napędu czy obsługi podnośnika. Seria najnowszych produktów firmy z Mragowa

również nie odstaje od oczekiwań docelowej grupy odbiorców tego segmentu. Maszyny i ich wyposażenie można by określić następująco: solidne acz wstrzemięzliwe.

Silnik „powered by Perkins”

Jeden z najważniejszych atutów Farmtraca tkwi pod maską, a infor-



Przewody zasilające siłownik wspomagania są elastyczne.



For. Zabost

Farmtrac 690 DT to najnowszy, 87-konny ciągnik producenta z Mragowa.



Hydraulikę zewnętrzną obsługuje się dźwigniami, z czego jedna dysponuje pozycją pływającą. Trzem parom przyłączy dwukierunkowych przydałby się zbiornik na kapiący olej.

muje o tym widoczny z odległości kilku metrów napis: „powered by Perkins” (ang. napędzany Perkinsem). Wielu polskim rolnikom silniki te kojarzą się z oszczędnym zużyciem oleju napędowego.

Doładowany turbosprężarką 4-cylindrowy motor ma pojemność 4,4 l, i generuje moc znamionową (przy 2200 obr./min) 64 kW (87,8 KM). Niestety, nie było możliwości dokładnego sprawdzenia, jakie jest faktyczne zużycie paliwa podczas pracy



Pod maską pracuje silnik „powered by Perkins”. Przewody powietrzne turbosprężarki wykonane są w większości z metalu.



Pod kierownicą umieszczono dźwignię mechanicznego rewersu. Do zmiany biegów i zakresów przełożeń służą trzy dźwignie po prawej stronie fotela.



Z dostępem do pedałów hamulca i gazu raczej nie ma problemów, ale podczas jazdy na biegach nieparzystych (zwłaszcza przy krótkiej dźwigni zakresów ustawionej w pozycji M) między wajchami a nogą jest trochę ciasno.

w polu. Zbiornik ON ma pojemność zaledwie 84 l. Jego wlew jest jednak umieszczony jak należy, przy schodkach do kabiny z lewej strony.

Przekładnie – jazda na Carraro

Drugą cechą Farmtraca, która zyskuje uznanie w oczach przyszłych użytkowników, jest układ przeniesienia napędu produkowany przez firmę Carraro. Skrzynia biegów to zsynchronizowana mechaniczna przekładnia z kołami o stałym zazębieniu, mechanicznym rewersem i reduktorem. Do dyspozycji mamy wprawdzie po 24 biegi w obu kierunkach, ale do obsługi przekładni służą aż 4 dźwignie.

Oprócz dźwigni głównej (4 biegi), znajdziemy tu drugą do zmiany gru-

py przełożeń (3 zakresy) i trzecią umożliwiającą włączenie każdego z przełożeń w wersji wyższej lub niższej. Czwarta dźwignia to, umieszczony z lewej strony kierownicy, mechaniczny rewers. Biegi przełącza się bez większych problemów, choć do zmiany grup należy się zatrzymać. Naszym zdaniem, konstruktorzy powinni dopracować nieco wyprofilowanie dźwigni zmiany biegów i grup, których obecność daje się odczuć zwłaszcza podczas jazdy na jedyńce i trójce oraz na średnim zakresie przełożeń. Warto też „oszlifować” stylistykę dwóch pozostałych dźwigni.

Podnośnik – siła tradycji

Z prawej strony fotela znajdują się dwie dźwignie do regulacji (siłowej i pozycyjnej), które w testowanym modelu wymagały trochę wysiłku przy przesuwaniu (efekt nowości).

Z zewnątrz zaś sprytna regulacja znacznie ułatwiająca łączenie ciągnika z osprzętem za pomocą CBM-owskich sprzęgów hakowych kategorii 2. Bardzo dobre wrażenie robił też łącznik górny ze sprzęgiem hakowym. Szkoda tylko, że ciągnik nie dysponował „uwięzią” dla śruby górnej, która musiała opierać się na zaczepie.

Pod względem szybkości reakcji podnośnik Farmtraca spisywał się nieźle. Jednak dźwignie obsługowe powinny być trochę dłuższe, zwłaszcza że jest na to miejsce.

Duży plus należy się ciągnikowi za układ hydrauliki zewnętrznej. W standardzie mamy tu aż 3 pary dwukierunkowych zaworów, z czego jedna z pozycją pływającą. Przydałby się jeszcze zbiorniczek na kapiący olej, choć zaślepki są też sporym ułatwieniem (brakuje tylko zróźnicowania kolorystycznego).



Farmtracowi nie brakuje siły uciągu, choć przydałyby się szersze opony w standardzie, by na wilgotnym podłożu nie traciły przyczepności.



Przednia część sufitu jest wyprofilowana niżej, ale nie ogranicza widoczności, ani nie przeszkadza operatorowi. Po bokach umieszczone są: radio i elektroniczny panel sterujący.



Podnośnik i zaczepy wykonane są solidnie. Obsługa podnośnika: w kabine standard, na zewnątrz regulacja bardzo pomocna przy sprzęganiu narzędzi.



Niestety, schodki nie są zabezpieczone przed zabrudzeniem.



Konstrukcja deski rozdzielczej jest czytelna. Zamontowano na niej przyciski elektrycznej aktywacji przedniego napędu i WOM-u.

Kabina – ciepło i przestrzenie
Miejsce pracy traktorzysty zostało urządzone bardzo przyzwoicie. Trzeba dodać, że spory udział miała w tym firma Metal-Fach z Sokółki, która wyprodukowała kabinę. Kierowca ma dość miejsca, by nie czuć się skrzepowanym, ale trochę po macoszemu pod tym względem został potraktowany pasażer. Deska rozdzielcza jest dobrze widoczna, a rozmieszczenie wskaźników czytelne.

Obok kierownicy znajdują się przyciski elektrycznej aktywacji przedniego napędu i WOM-u oraz włączniki świateł i ogrzewania. By aktywować halogeny przednie i tylne, światło przeciwmgienne oraz „koguta” musimy sięgnąć ręką do tzw. miękkich przycisków na panelu sterującym pod sufitem. Tam też włą-

czymy nawiew powietrza z góry i np. klimę, o ile jest zamontowana.

Podsumowanie

Najnowszy ciągnik Farmtraca prowadzi się niezle, choć niektóre właściwości i parametry trakcji można by jeszcze trochę poprawić. Na przykład, w standardzie należałoby oczekiwać szerszych opon – 460-milimetrowe ogumienie tylne i „trzystadwudziestki” z przodu, to trochę za mało, jak na ciągnik tej mocy. Poza tym podczas jazdy po drodze przy prędkościach rzędu 30 km/h i większych, ciągnik reagował na gwałtowne skręcenie koła kierownicy mało przyjemnym kołysaniem się na boki.

Cena katalogowa ciągnika w wersji testowanej to ok. 105 tys. zł netto. ■

(mz)

Farmtrac 690 DT – dane techniczne

| Silnik | |
|--|---|
| Typ | Perkins 1104 D-44T |
| Moc znamionowa | 64 kW (87,8 KM) przy 2200 obr./min |
| Maks. moment obrot. | 368 Nm przy 1400 obr./min |
| Liczba cyl./poj. skokowa | 4/4400 cm ³ |
| System chłodzenia | ciecz |
| Filtr powietrza | suchy, dwustopniowy |
| Zbiornik paliwa | 84 l |
| Układ napędowy | |
| Producent | Carraro |
| Sprzęgło główne/WOM | dwutarczowe, suche, z niezależnym sterowaniem sprzęgła WOM |
| Skrzynia biegów | mechaniczna z kołami o stałym ząbieniu, zsynchronizowana z rewersem i reduktorem |
| Liczba biegów przód/tył | 24+24 |
| Prędkość jazdy do przodu | 1,51–40 km/h |
| Blokada mechanizmu różnicowego | mechaniczna |
| Wał odbioru mocy | |
| Typ | niezależny i zależny |
| Prędkość obrotowa WOM/obroty silnika | 540/1938, 540E/1648 |
| Układ hydrauliczny | |
| Funkcje podnośnika | regulacja pozycyjna i siłowa |
| Wydatek pompy | 50 l/min |
| Ciśnienie nominalne | 18 MPa |
| Układ zawieszenia narzędzi | 2 kat. ISO |
| Maks. udźwig podnośnika | 3100 kg |
| Liczba szybkozłączy | 6 |
| Układ kierowniczy i hamulcowy | |
| Typ | hydrostatyczny |
| Hamulce robocze | tarczowe, mokre, sterowane mechanicznie |
| Hamulec postojowy | sterowany ręcznie |
| Oś przednia | |
| Typ | Carraro, ze zwolnicami planetarnymi i automatyczną blokadą mech. różnicowego |
| Ogumienie | |
| Przód/tył | 12,4-24 / 18,4-30 |
| Zespoły przyłączeniowo-zaczepowe | |
| Zaczep przedni, górny i dolny zaczep transportowy, zaczep rolniczy | |
| Kabina | |
| Rodzaj: | komfortowa, ochronna, dwudrzwiowa |
| Wyposażenie: | ogrzewanie i wentylacja, uchylane okna boczne i tylne, spryskiwacz i wycieraczka szyby przedniej, wycieraczka szyby tylnej, lusterka boczne, reflektory robocze przednie i tylne w dachu kabiny |
| Wymiary, masy, cena | |
| Dł./wys./szer. | 4280/2560/1970 mm |
| Rozstaw kół przednich i tylnych | 1497–1897 / 1511–1585 mm |
| Prześwit (pod zaczepem rolniczym) | 378 mm |
| Masa ciągnika gotowego do pracy (bez obciążników) | 3980 kg |
| Cena katalogowa netto | 104 098 zł |