

Nowy silnik i skrzynia



Przyszli użytkownicy ciągników Deutz-Fahr serii 6 lub 7 znajdą w nich m.in. nowy typ sprzęgła głównego i skrzynie biegów, których obsługa w praktyce sprowadza się do zerkania na monitor wyświetlający informacje na temat automatycznej zmiany przełożeń. Moc tych traktorów generuje nowy silnik marki Deutz AG wykonany w technologii Devert z systemem SCR, który jest krzepki w całym zakresie obrotów – nie ma tzw. turbodziury.

Międzynarodowa prezentacja nowych serii traktorów Deutz-Fahr odbyła się pod koniec sierpnia br. w Berlinie. Wzięło w niej udział ponad 1000 gości z całego świata – rolnicy, dilerzy i dziennikarze. Praktyczne pokazy polowe pozwoliły osobiście przekonać się każdemu z gości tego wydarzenia, jak pracuje się nowymi ciągnikami na polu.

Niebieski zbiornik

W ciągnikach serii 6 i 7 montowane będą nowe cztero- i sześciocylindrowe silniki marki Deutz AG o pojemnościach odpowiednio 4,1 oraz 6,1 l. Mają one po cztery hydraulicznie regulowane zawory na cylinder, chłodnicę powietrza doładowującego i turbosprężarkę z zaworem Westgate sterowanym elektronicznie. Za dostarczanie paliwa do komór spalania odpowiada w nich elektroniczna kontrola jego wtrysku, który może odbywać się pod ciśnieniem 1600 (silniki serii 6) lub 2000 bar (silniki serii 7). Układ paliwowy Deutz Common Rail wyróżnia wykorzystywanie do smarowania pomp paliwowych oleju silnikowego, co pozwala stosować jako paliwo do silnika nawet 100% biodiesel – pompy się nie zatrą. Ponadto, co sprawdziliśmy w praktyce podczas pracy na polu z narzędziami uprawowymi, charakterystyka silnika została dopracowana w szczególności. Nie sposób znaleźć w nim tzw. turbodziurę, dzięki czemu praca jest płynna już od niskiego zakresu obrotów.



Niebieski zbiornik AdBlue jest nabadowany na zbiorniku oleju napędowego. Roztwór mocznika można wlewać tylko z prawej, a ON z lewej i prawej strony ciągnika.

Nowe silniki spełniają europejską normę emisji spalin Euro IIIIB poprzez wtryskiwanie do spalin roztworu AdBlue, czyli mocznika rozpuszczonego w wodzie – system SCR. Producent podaje, że jest on całkowicie bezobsługowy, oczywiście poza potrzebą uzupełniania roztworu AdBlue w zbiorniku, który, co ciekawe, jest cały niebieski – nie tylko korek. Jak zapewnia jeden z menedżerów Same Deutz-Fahr Polska, Stanisław Gozdek, system SCR w nowych silnikach został dopracowany pod kątem pracy w bardzo niskich temperaturach. Wtedy silnik po rozruchu



Wtryskiwacz AdBlue rozpoczyna pracę po osiągnięciu przez spaliny temperatury 280°C.

pracuje przez pewien czas, spełniając normę emisji spalin Euro II. Trwa to do momentu rozmrożenia AdBlue w zbiorniku (ciepłym płynem chłodniczym silnika) i nagrzania przewodów (elektrycznie), którymi roztwór mocznika trafi do wtryskiwacza umieszczonego w rurze wydechowej. Aby system SCR rozpoczął pracę, potrzebna jest jeszcze odpowiednia temperatura spalin wynosząca ok. 280°C. Załączenie pracy wtryskiwacza AdBlue rozpoznamy szybko, bo z rury wydechowej zamiast dymu będzie ulatniać się prawie sama para wodna – tak właśnie w praktyce wygląda spełnienie normy emisji spalin Euro IIIIB. Warto jeszcze zapamiętać, że jeżeli zignorujemy sygnały informujące