

Nowa, bezstopniowa, mocna



Tekst i zdjęcia: Tomasz Towpik
Zdjęcia: firmowe, autor

Valtra T214 Direct, czyli z bezstopniową przekładnią tej marki, współpracowała z agregatami zawieszonymi na przednim i tylnym TUZ-ie. Ściernisko w pierwszej fazie podcinała talerzowa brona przednia Front Terra D 3000, natomiast z tyłu pracował agregat zębowy Delta Flex DF 3000. Przednie i tylne narzędzie miało 3 m szerokości. Tylony agregat zębowy ma zapotrzebowanie mocy do 175 KM, a Front Terra potrzebuje do 130 KM. Dlatego oba agregaty zawieszane na 215-konnej Valtrze T214 Direct były dla ciągnika co najmniej optymalnym rozwiązaniem.

Swoboda poruszania

Testowy egzemplarz wyposażono w opony 650/65 R42 z tyłu i 540/65 R30 z przodu. Model Michelin MultiBib od razu skusił nas do obniżenia ciśnienia do poziomu 1,6 bar. Na takim układzie jeżdżym Valtra za zagłębionymi agregatami najpierw na poziomie 9 cm, a potem ok. 15 cm, nie miała praktycznie żadnego poślizgu na ściernisku pszenicznym. Prędkość roboczą na poziomie 12 km/h nie tylko osiągnięto i utrzymywano, ale też wyraźnie było czuć, że ciągnik mógł i chciał jechać nawet szybciej. Jednak utrzymywaliśmy prędkość ok. 12 km/h, aby efekt pracy agregatem był jak najlepszy.

Nie bez znaczenia dla komfortu pracy była amortyzacja. Aires Plus, czyli gumowe poduchy plus amortyzatory hydrauliczne, sprawiały, że nawet z przednim narzędziem, o ile ręcznie go za mocno nie docisnęliśmy, Valtra T214 zawsze miała pełny

Po wejściu do sprzedaży nowej serii T4 ciągników Valtra fiński producent przekonywał, że są one zaprojektowane prawie całkowicie od nowa. Sprawdziliśmy podczas testu polowego nie tylko, czy rzeczywiście jest to ciągnik innowacyjny, ale też przede wszystkim jak 215-konna Valtra T214 Direct sprawuje się w polu

kontakt czterech napędzanych kół z polem. Z drugiej strony, Aires Plus, mechaniczna amortyzacja kabiny oraz regulowana pod względem twardości amortyzacja pneumatyczna na siedziska sprawiały, że od uwrocia do uwrocia utrzymanie 12 km/h nie było uciążliwe nie tylko dla pleców. Przede wszystkim spokojna pozycja za kierownicą ograniczała odruchowe pociąganie kierownicy i zmiany kierunku jazdy. Choć brakowało nam możliwości jazdy równoległej, to uznaliśmy, że system amortyzacji T214 Direct rzeczywiście potrafi połączyć komfort jazdy z ciągłą przyczepnością przednich kół do podłoża.

Ma prawdziwe konie

Valtra T214 zaskoczyła nas pozytywnie na hamowni. Po nowoczesnych silnikach zawsze spodziewamy się dość sporych strat z uwagi na spore obciążenie,



Przestrzeń wokół silnika AGCO Power i układu chłodzenia daje wystarczająco dużo miejsca, aby swobodnie przy nim stanąć przy silniku i móc wymienić filtry. Wszystkie znajdują się po lewej, tzw. zimnej stronie silnika.

a to układem klimatyzacji, a to wydajnym układem chłodzenia. Dlatego rezultat bez mała 210 KM, jaki uzyskała Valtra T214 zmierzony na WOM, był dla nas dość miłym zaskoczeniem. Dane fabryczne podają, że moc maksymalna bez tzw. Power Bo-