



Obejrzyj film
na RPT.pl

Co trafia do Ursusa?



Tekst i zdjęcia: Krzysztof Płocki

Żyjemy w czasach, w których ciągniki Ursus znowu są liczącą się marką na naszym rynku nowych traktorów. Wielu rolników je kupiło, ale jeszcze większa grupa zastanawia się, z jakich podzespołów i części są budowane. Czy to produkt europejski, czy bardziej indyjsko-chiński? Odwiedziliśmy lubelską fabrykę Ursusa i przeszliśmy całą linię montażową, aby to sprawdzić.

Trafiliśmy na montaż ciągników C-392, czyli z silnikami o mocy 92 KM. To jeden z kilkunastu modeli oferowanych obecnie w naszym kraju. Najślabszym jest Ursus C-350, a najsilniejszym Ursus C-3110. Ich moce można łatwo odczytać z oznaczeń – to odpowiednio 50 i 110 KM. W połowie tego roku ma trafić do produkcji zapowiadany model z silnikiem o mocy 150 KM. Będzie miał silnik sześciocylindrowy Deutz i skrzynię biegów marki ZF z póżbiegami i rewersem elektrohydraulicznym.

– Przed rozpoczęciem produkcji każdy model ciągnika otrzymuje kartę budowy wyrobu, w której znajduje się jego specyfikacja. Na poszczególnych stanowiskach montażowych podpisują się w niej osoby, które zamontowały dany podzespół. W ten sposób biorą odpowiedzialność za jakość montażu – mówi **Michał Wiśniewski**, dyrektor Pionu Jakości Ursusa.

Silnik i mosty

Pierwszymi łączonymi ze sobą podzespołami ciągnika są: tylny most ze skrzynią biegów, silnik i przedni most. Przykładowo



Zwiedzając fabrykę Ursusa w Lublinie, trafiliśmy na prototyp ciągnika o mocy 280 KM.

do Ursusów C-380 i C-382 trafiają tylne mosty Carraro (transmisja 12/12), a do C-3110 również Carraro (24/24). Z kolei w Ursusach C-392 i C-3102 montowane są tylne mo-

sty firmy Hema (12/12). Z punktu widzenia użytkownika pomiędzy tymi markami w wersji transmisji 12/12 nie ma większych różnic, bo chociaż mechanicznie to różne