

TEST

Bezpieczne związk  
macy  
ciągników  
Pomoc na hamce

# Profesjonalna piątka



Tomasz Towpik  
Zdjęcia: RPT

Deutz-Fahr serii 5 jest już dostępny na naszym rynku w wersji standard oraz profesjonalnej P. Wersja standard od profesjonalnej różni się oczywiście wyposażeniem – m.in. wyświetlaczem, ale też tym, iż w tej pierwszej mamy hamulec postojowy uruchamiany tradycyjną dźwignią po lewej stronie. Natomiast wersja P ma hamulec postojowy ParkBrake, czyli hamulec hydrauliczny uruchamiany także dźwignią z lewej strony.

Ciągnik Deutz-Fahr 5120P sprawdziliśmy z agregatem talerzowym Unia Group Ares TXL o szerokości 3 m. Założyliśmy, iż prędkość robocza powinna wynosić 11-12 km/h. Ciągnik podczepiliśmy także do tandemowej przyczepy Metaltech DB10.

## Tylko i aż 3,6 litra

Bez względu na wersję pod maską Deutz-Fahrów serii 5 znajdziemy taki sam motor Deutz serii TCD 3,6 L04. Jego pojemność wynosi 3,6 l. Zależnie od modelu generuje on maksymalnie 99 KM w modelu 5100, 110 KM w modelu 5110, 118 KM w 5120 oraz 127 KM w najmocniejszym

Seria 5 ciągników Deutz-Fahr obejmuje aż 11 modeli od trzycylindrowego 5080 do 130 -konnego i bezstopniowego 5130 TTV. Mieliśmy okazję przetestować Deutz-Fahra 5120P, czyli w wersji profesjonalnej. Sprawdziliśmy go w polu między innymi pod kątem działania systemów Stop&Go oraz SSD.

5130. Jednostka napędowa Deutz-Fahrów serii 5 wyposażona jest w turbinę, a układ paliwowy z listwą wysokiego ciśnienia (High Pressure Common Rail) podający paliwo pod ciśnieniem 1600 bar oznacza, iż trzeba dbać o dobrą jakość paliwa. Potwierdza to **Robert Halicki** z firmy 44tuning.pl z Opola. Firma ta przetestowała moc Deutz-Fahra 5120P na swojej hamowni. Zmierzona moc maksymalna na poziomie 116 KM jest praktycznie taka sama jak podawana przez producenta – 118 KM. Zatem można powiedzieć, że silnik rzeczywiście ma te konie mechaniczne, o których mówi producent. Niestety moment obrotowy był nieco niższy – 435 Nm. Producent podaje 480 Nm.



Testując ciągnik Deutz-Fahr 5120P, zauważyliśmy, że bajery takie jak układ szybkiego skrótu SDD z podwójnym orbitrolem czy układ automatycznie wysprężający poniżej 3 km/h – Stop&Go – to nie tylko gadżety. Tym bardziej że można te układy łatwo włączyć i wyłączyć zależnie od potrzeb.

Silnik Deutz-Fahrów serii 5 ma wewnętrzną recyrkulację spalin, ale bez filtra cząstek stałych. Jedynym elementem oczyszczającym spalin jest suchy katalizator DOC (Diesel Oxidation Catalyst). Jest on całkowicie bezobsługowy i we-





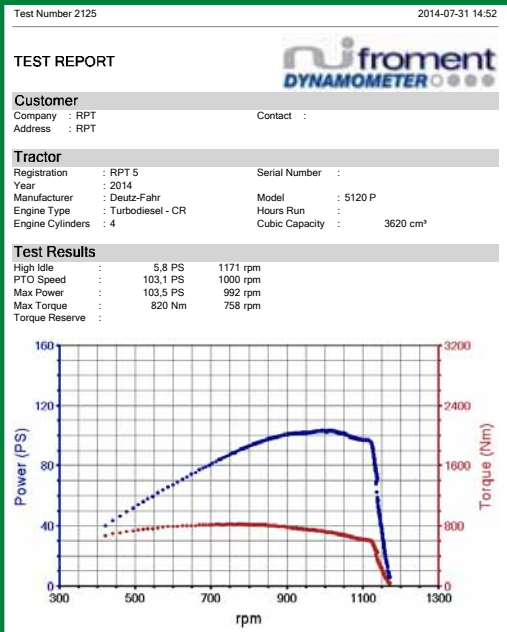
Silnik o pojemności 3,6 l ma układ zewnętrznej recyrkulacji spalin, ale bez filtra DPF. Wydaje się, że DPF jest, gdyż takie wrażenie robi błyszcząca tuba nad silnikiem. Jednak jest to katalizator DOC. Wysuwana na lewą stronę chłodnica klimatyzacji umożliwia dostęp do głównej chłodzącej silnik. Filtra powietrza lepiej nie można było umieścić.



Amortyzacja przedniej osi jest włączana elektrohydraulicznie. Amortyzatory są umieszczone w miejscu dobrze je chroniącym.

dług producenta ma działać bez potrzeby jego wymiany przez całe życie ciągnika. Dzięki recyrkulacji spalin oraz katalizatorowi silnik spełnia normę czystości spalin Euro IIIB.

**W Deutz-Fahrze 5120P zastosowano znaną na rynku, nawet nie tylko ciągnikowym, jednostkę czterocylindrową firmy Deutz o pojemności 3,6 l zasilaną paliwem za pomocą systemu Common Rail. Silnik spełniający normy emisji Euro IIIB został wyposażony w recyrkulację spalin EGR oraz katalizator DOC. Jak wyjaśnia Robert Halicki z firmy 44tuning.pl: – Pomiar mocy ukazuje, iż moc jest akceptowalna w porównaniu do danych fabrycznych. Zmierzona na WOM-ie moc maksymalna wynosi 103,5 KM, co można przeliczyć na 116 KM generowane przez silnik. Natomiast maksymalny moment obrotowy, co pokazała hamownia, jest na niższym poziomie, niż wynika to z danych producenta. Dane odczytane analizy spalin wskazują na spory udział układu EGR (recyrkulacji spalin) w podnoszeniu temperatury w układzie doładowania. – W takim przypadku w pracy przy wyższych temperaturach trzeba koniecznie zadbać o bardzo dobre dochłodzenie silnika oraz o filtr powietrza – podkreśla Robert Halicki.**



lizatorowi silnik spełnia normę czystości spalin Euro IIIB.

## Śmiga aż miło

Podczas testu polowego Deutz-Fahr 5120P z trzymetrowym Aresem wręcz śmigał po ściernisku. Co ciekawe, bez obciążnika agregat podrywał przód ciągnika. Za to po założeniu kilkusetkilogramowego dociążenia na przód stabilność ciągnika była bez zarzutu. Okazuje się, że rozstaw osi 2,44 m z jednej strony daje dużą zwrotność piątce, ale z drugiej strony w cięższych pracach polowych dociążenie przodu będzie kluczowe, aby wykorzystać wszystkie atuty tego ciągnika w polu.

Nie da się ukryć, że maksimum mocy jest dość wysoko na skali obrotów. Jednak silnik ten ma taką charakterystykę, iż moc spada poniżej 100 KM dopiero przy ok. 1600 obr./min. Możemy więc z powodzeniem pozwolić zejść silnikowi z 1800 do 1600 obr./min przy chwilowym przeciążeniu bez obawy o znaczny spadek mocy. Maksymalny moment obrotowy dostępny jest przy 1600 obr./min. Tak właśnie sprawdzaliśmy reakcję silnika na obciążenie. Silnik szybko zbierał się po spadku obrotów do wcześniej ustawionej wartości. Trzymetrowy Ares nie zmusił silnika 5120P do specjalnego wysiłku. Bez problemu przy włączonej automatyce zmiany przełożeń pod obciążeniem dochodziliśmy nawet do 15 km/h.

Obsługa jednostki napędowej jest łatwa do przeprowadzenia. Ciągnik ma kilka chłodnic: cieczy odbierającej ciepło bloku silnika, powietrza doładowywanego, paliwa, układu klimatyzacji oraz oleju skrzy-

ni biegów. Chłodnica klimatyzacji wysuwa się do lewej strony, umożliwiając dojazd do bloku chłodnic: intercoolera, oleju przekładniowego oraz paliwa. Za tą potrójną, nieodchylaną chłodnicą umieszczona jest duża chłodnica cieczy. Aby zapobiec jej zabrudzeniu, Deutz-Fahr stosuje wysuwaną do prawej strony siatkę. Filtr powietrza zasysanego przez silnik umieszczony jest na samym przodzie i jest do niego wręcz nieograniczony dostęp. Choć bardziej podobają nam się odchylane chłodnice, to jednak temu pakietowi chłodnic od strony obsługi nie można nic zarzucić.

## APS w polu i w transporcie

Skrzynia biegów testowego ciągnika Deutz-Fahr 5120P oferowała aż 60 zsynchronizowanych biegów do przodu i do tyłu. Pięć biegów podstawowych zmienianych dużą dźwignią, trzy przełożenia zmieniane przyciskami na dźwigni oraz cztery zakresy z reduktorem i superreduktorem zmieniane małą dźwignią po wciśnięciu sprzęgła nożnego. Taka konfiguracja przekładni daje prędkość minimalną 134 m/h. W zakresie prędkości polowych 5-15 km/h, zależnie od ustawionej prędkości obrotowej silnika, dostępnych jest aż do 14 przełożeń. My pracowaliśmy w zakresie polowym, tzw. żółwiu, na biegach od trzeciego do piątego. Wersja „P” PowerShift może działać w trybie APS, czyli automatycznej zmiany. System SpeedMatching dobiera automatycznie optymalne przełożenie L, M lub H przy zmianie biegu głównego. Do włączenia automatyki