

Deutz-Fahr 5110 G ze smukłym tłumikiem

Tak, możliwy jest jeszcze zakup nowych ciągników o mocy blisko 110 KM bez systemu SCR czy filtra DPF. Jedną z marek proponujących takie traktory jest Deutz-Fahr. Można je zamawiać do końca tego roku w cenie 167 tys. zł netto.



Krzysztof Płocki

– Nasz ciągnik czterocylindrowy Deutz-Fahr 5110 G o mocy znamionowej 107 i maksymalnej 113 KM jest hitem sprzedażowym ostatnich miesięcy. Mamy go w ofercie dopiero od lutego 2019 r., ale już został liderem rejestracji nowych traktorów w zakresie mocy 100-110 KM. Nic dziwnego, bo to ciągnik bardzo dobrze wyposażony z silnikiem spełniającym normę emisji spalin Stage IIIB, co u nas oznacza brak takich dodatków jak SCR i DPF.

Seria ciągników Deutz-Fahr 5G obejmuje 8 modeli o mocach nominalnych od 75 do 110 KM. Trzy mniejsze mają silniki 3-cylindrowe, a pięć większych 4-cylindrowe.

– Traktory serii 5G można uszyć na miarę potrzeb, bo mają bardzo duże możliwości konfiguracji. Przykładowo mogą być przygotowane fabrycznie pod montaż ładowacza czołowego marki Stoll. Opcja podstawowa zawiera wsporniki, a pełna dodatkowo przyłącza elektryczne i hydrauliczne. W tym ostatnim przypadku wystarczy podjechać pod ładowacz czołowy i go zacześcić – mówi Jarosław Figurski.

Wszystkim, którzy kupią lub zamówią ten model do końca tego roku, gwarantujemy jego cenę wynoszącą 167 tys. zł netto – zapewnia Stanisław Gozdek, dyrektor handlowy SDF Polska.

O normie zadecydowały centymetry

Jak to możliwe, że obecnie produkowany Deutz-Fahr 5110 G nie musi spełniać normy emisji spalin Stage IV? Odpowiedź związana jest z jego zakwalifikowaniem do kategorii ciągników T2. W fabryce SDF we włoskim Treviglio po



Nasz ciągnik czterocylindrowy Deutz-Fahr 5110 G o mocy znamionowej 107 i maksymalnej 113 KM jest hitem sprzedażowym ostatnich miesięcy. Wszystkim, którzy kupią lub zamówią ten model do końca tego roku, gwarantujemy jego cenę wynoszącą 167 tys. zł netto – zapewnia Stanisław Gozdek, dyrektor handlowy SDF Polska.

prostu przekonstruowano m.in. błotniki tradycyjnego modelu tego traktora, co pozwoliło na zmniejszenie rozstawu jego tylnych kół o zaledwie 4 cm. Dla operatora jest to zmiana niezauważalna, ale według litery prawa wielka, bo pozwoliła uzyskać homologację kategorii T2. Dzięki temu model 5110 G obowiązuje norma emisji spalin Stage IIIB. Biorąc pod uwagę dodatkowe systemy silnika, w traktorach marki Deutz-Fahr jest ona spełniana poprzez zastosowanie tylko recyrkulacji spalin EGR i katalizatora utleniającego DOC. Natomiast w celu uzyskania normy wyższej Stage IV, w modelach traktorów cięższych Deutz-Fahr, np. w modelu 5120 G, wykorzystywany jest jeszcze system SCR pracujący z płynem AdBlue. Ciągniki z tymi różnymi normami łatwo rozróż-



Dane techniczne Deutz-Fahra 5110 G

Silnik	4-cylindrowy Farmotion
Moc nominalna/ maksymalna	107/113 KM
Maksymalny moment obrotowy	435 Nm (1600 obr./min)
Skrzynia biegów	20/20 (przełożenie powershift)
Pompa hydrauliczna	55 l/min
Udźwig tylnego TUZ	4525 kG
Liczba gniazd hydraulicznych	6
Prędkości tylnego WOM	540/540ECO /1000/1000ECO
Rozstaw osi	2400 mm
Masa minimalna/ maksymalna	3900/6200 kg
Zbiornik paliwa	130 l
Cena	167 tys. zł netto



Katalizator DOC ma wewnętrzne ściany pokryte powłoką katalizacyjną i puste wnętrze. Dzięki temu nie wstrzymuje przepływu spalin i nie powoduje powstawania ich ciśnienia powrotnego. Ten niepożądany efekt cechuje filtr DPF.

nić patrząc na ich tłumiki. Deutz-Fahr 5110 G spełniający Stage IIIB ma ten element smukły, a Deutz-Fahr 5120 G z normą Stage IV wyróżnia tłumik grubo, bo w nim mieści się system SCR.

– Montowany w ciągnikach Deutz-Fahr serii 5G silnik Farmotion produkcji własnej naszego concernu SDF ma sterowany elektronicznie system wtrysku paliwa Common Rail z ciśnieniem dochodzącym do maksymalnie 2000 barów. Na biegu jałowym jest to niewiele ponad 1000 barów. Paliwo rozpylane jest przez wtryskiwacze piezoelektryczne z siedmioma otworami, a nie tak jak dawniej pięcioma. Pozwala to stworzyć optymalną mieszankę paliwowo-powietrzną w komorach spalania. Dzięki temu silnik czterocyldrowy Farmotion o pojemności 3,8 l jest przy niskich prędkościach obrotowych wału korbowego bardzo elastyczny. Moim zdaniem bardziej niż w przypadku pracy ciągnikiem z czterocyldrowym silnikiem marki Deutz AG o pojemności 3,6 l – zaznacza **Jarosław Figurski** z SDF Polska. Przypomnijmy, że włoski koncern SDF jest udziałowcem w nie-



Na głowni dźwigni rewersora elektrohydraulicznego umieszczono regulator szybkości jego reakcji.

mieckiej firmie produkującej silniki pod marką Deutz AG i montuje je w swoich ciągnikach o mocy powyżej 115 KM w seriach 6, 7 i 9.

W standardzie Stop&Go

W cenie 167 tys. zł netto, ciągnik Deutz-Fahr 5110 G oferuje mechaniczną skrzynię przekładniową 20/20. Ma ona pięć biegów podstawowych zmienianych dużą dźwignią. Na boku jej głowni znajdują się dwa przyciski (Hi, Lo), których naciśnięcie powoduje szybką zmianę przełożenia. Jest to więc bieg typu powershift, czyli tzw. półbieg określany w materiałach firmowych z tytułu dwóch przycisków jako dwa półbiegi. Ponadto z przodu głowni znajduje się przycisk do

łączenia sprzęgła w celu zmiany jednego ze wspomnianych pięciu biegów podstawowych – nie trzeba wciskać pedału sprzęgła nożnego. Mniejsza dźwignia z głownią w kolorze pomarańczowym przypisanym do załączenia reduktora typu zając-żółt. W ciągnikach serii 5G dostępne są jeszcze inne skrzynie przekładniowe: 4-biegowa, 4-bie-



W ciągnikach marki Deutz-Fahr montowane są trwałe turbiny bez kierownic powietrza.

gowa z jednym przełożeniem powershift oraz 5-biegowa z trzema półbiegami.

Pod kierownicą ciągnika Deutz-Fahr za 167 tys. zł netto znajduje się dźwignia rewersora elektrohydraulicznego. Na jej głowni umieszczono regulator szybkości jego reakcji, oznaczony znakami plus i minus. Warto z tej możliwości korzystać i metodą prób



Przycisk systemu Stop&Go znajduje się z prawej strony deski rozdzielczej.



Deutz-Fahr 5110 G spełniający normę emisji spalin Stage IIIB łatwo rozpoznać po tłumiku, bo ma ten element smukły – mieści się w obrysie słupka kabiny.



Sterowanie ramionami tylnego TUZ ciągnika Deutz-Fahr 5110 G odbywa się poprzez EHR. Blokady mostów i przedni napęd załączają się przyciskami.



Skrzynia przekładniowa produkcji SDF 20/20 obsługiwana jest dwoma dźwigniami. Ta do zmiany pięciu biegów głównych ma na głowni 3 przyciski do załączania i wyciągania przełożenia powershift oraz elektrohydraulicznie sprzęgła biegów podstawowych.



Gniazda hydrauliki zewnętrznej umieszczone są w znacznej odległości od siebie, co ułatwia wczepianie/wyczepianie przewodów hydraulicznych zakończonych szybkozłączkami.

wybrać optymalną agresywność zmiany kierunku jazdy pracy ciągnika. Marka Deutz-Fahr montując w swoich ciągnikach rewersor elektrohydrauliczny, standardowo dodaje do niego system Stop&Go pozwalający zatrzymać ciągnik przy użyciu tylko pedału hamulca, bez potrzeby wciskania pedału sprzęgła. Rozwiązanie to pozwala bardzo wygodnie pracować m.in. z ładowaczem czołowym.

powiadającą za zasilanie układu wspomagania skrzętu kół przednich. Jej wydajność w modelu 5110 G wynosi 40 32 l/min.

W czterostopkowej kabinie traktora za 167 tys. zł netto znajdziemy trzy dźwignie do sterowania przepływem oleju w trzech parach gniazd hydrauliki zewnętrznej. Każda z nich obsługuje 2 funkcje: pływającą, maksymalnego wydatku lub blokady. – Opcjonalnie dostępna jest czwarta para złączki hydrau-

W ciągnikach serii 5G można również zamontować opcjonalny układ SDD pozwalający zredukować liczbę obrotów koła kierownicy – licząc skrajne wychylenia – z czterech do dwóch. W celu zapewnienia bezpieczeństwa jest on automatycznie rozłączany po przekroczeniu prędkości 15 km/h. Kolejna aktywacja wymaga wciśnięcia przycisku.

Kilka opcji hydrauliki

Standardowa zębata pompa hydrauliki roboczej ciągnika Deutz-Fahr ma wydatek 55 l/min osiągany przy 2100 obr./min silnika. Opcjonalnie można zamontować jej wersję o wydajności 90 l/min. Wtedy wkręcając silnik na zaledwie 1600 obr./min osiąga ona przepływ 60 l oleju, a dodając gaz do oporu – wspomniany wydatek maksymalny. Ciekawą opcją w ciągnikach Deutz-Fahr 5080 G (75KM) i 5090 G (84 KM) jest zestaw dwóch pomp pracujących w tandemie o nazwie 60 ECO. Po załączeniu obydwu osiągają wydatek 60 l/min przy zaledwie 1600 obr./min. W tym przypadku po dodaniu gazu do maksimum wydatek nie wzrasta, bo jedna z pomp jest automatycznie odłączana. Zaletą tego rozwiązania jest niższe zużycie paliwa i mniejsze wibracje podczas pracy pompy podającej 60 l/min. Pompy tandemowe 60 ECO warto zamówić do traktora często pracującego z ładowaczem czołowym. Każdy ciągnik Deutz-Fahr ma również montowaną pompę hydrauliczną od-



W podsufitce ciągnika Deutz-Fahr 5110 G przygotowane jest miejsce pod okno dachowe.

licznych obsługiwana przyciskiem znajdującym się za wspomnianymi dźwigniami. Przepływ oleju w tym dodatkowym obwodzie ograniczony jest do 25 l/min. Można więc wykorzystać go do napędu np. przenośnika tańcuchowo-listwowego rozrzutnika obornika – wyjaśnia Jarosław Figurski.

Tyłny TUZ Deutz-Fahra 5110 G z dodatkowymi siłownikami wspomagającymi, ma fabryczny udźwieg 4525 kG w osi kul cięgien. Należy jednak pamiętać, że maszyna zawieszona na tylnym TUZ ciągnika ma środek ciężkości znajdujący się w pewnej odległości od osi jego cięgien. Z tego powodu masy np. agregatu uprawowego nie można odnosić bezpośrednio do fabrycznego udźwigu ciągnika. Przykładowo, jeżeli ciągnik ma udźwieg wynoszący 4000 kG (kilogram siły), a narzędzie masę 2000 kg (o połowę mniejszą), ale znacznie oddalony od traktora środek ciężkości, to może po prostu nie zostać podniesione! Dlatego wartości udźwigu TUZ podawane w materiałach firmowych należy traktować jako teoretyczne dla urządzenia, jakim jest podnośnik hydrauliczny zamontowany w ciągniku. W praktyce rolniczej wartość ta jest nierealna do osiągnięcia. Najlepiej po prostu zaczepić daną maszynę i po jej uniesieniu przejechać traktorem przynajmniej kilka metrów, co pozwoli również ocenić przyczepność jego przedniej osi do podłoża.

Filtr PowerCore

Deutz-Fahr w swoich ciągnikach montuje filtry powietrza PowerCore, których budowa oparta jest na strukturze luźno posklejanych nanowłókien. Mają one długie kanały wychwytyjące zanieczyszczenia, co czyni filtrację bardzo dokładną. – Filtra PowerCore nie czyścimy powietrzem sprężonym przez kompresor, bo zniszczymy jego delikatną strukturę. Wtedy zanieczyszczone powietrze nie jest, niestety, filtrowane. Filtr PowerCore można jedynie oczyszczać poprzez lekkie opukiwanie jego krawędzi – wyjaśnia Jarosław Figurski. W obudowie opisywanego filtra znajduje się jeszcze drugi mniejszy, którego struktura jest



Po wyjęciu filtra PowerCore widać drugi mniejszy. Wbrew powszechnej opinii nie jest to filtr dokładnego oczyszczenia powietrza, ale wskaźnik jakości pracy filtra głównego.

jasna. To ważne, bo jego zadaniem jest wychwycenie zanieczyszczeń w przypadku uszkodzenia lub zużycia eksploatacyjnego filtra PowerCore – na jasnym tle łatwo wychwycić brud. Nie jest to więc wbrew powszechnej opinii filtr dokładnego oczyszczenia powietrza, ale wskaźnik jakości pracy filtra głównego. Nie sugerujemy się więc tylko kontrolką, której za-

palenie informuje o ekstremalnym problemie w układzie oczyszczania powietrza, ale zawsze sprawdzamy stan małego filtra. Jego zabrudzenie świadczy o konieczności wymiany filtra głównego na nowy.

We wnętrzu wlotu powietrza do filtra PowerCore znajdują się spiralne kanaliki. Przemieszczające się nimi zawirowanie powietrza gubi większe zanieczyszczenia, które spadają na dno obudowy. Z tego miejsca mogą być wyciągane przez podciśnienie wytwarzane przez wentylator chłodnicy. W tym przypadku dno obudowy wlotu powietrza

do filtra, połączone jest z zespołem chłodnic ciągnika poprzez wąż. Uboższa wersja zamiast węża ma gumowy grzybek, który należy nacisnąć, aby wypadły zgromadzone w nim zanieczyszczenia.

Ciągnik Deutz-Fahr 5110 G kosztujący 167 tys. zł netto wyposażony jest w koła tylne w rozmiarze 480/70 R34 i przednie 380/70 R24. W cenie tej



We wnętrzu wlotu powietrza do filtra PowerCore znajdują się spiralne kanaliki powodujące zawirowanie powietrza. Dzięki temu większe zanieczyszczenia spadają na dno obudowy.

poza wymienionymi podzespołami ma m.in. kabinę amortyzowaną hydraulicznie, klimatyzację manualną i fotel operatora z amortyzacją pneumatyczną. Dla rolników poszukujących finansowania Deutz-Fahr proponuje kredyt preferencyjny, którego RRSO wynosi 1,25% rocznie. Warto to rozważyć, tym bardziej że koncern SDF zapowiedział wzrost cen jego ciągników. Ma to nastąpić 1 listopada 2019 r. ■

Tekst i zdjęcia Krzysztof Płocki