



Czy Deutz-Fahr 5105 powtórzy sukces 5110G?

Najchętniej kupowany w tym roku w Polsce model ciągnika, czyli Deutz-Fahr 5110 G został już praktycznie wyprzedany. Koncern SDF przygotował oczywiście następcę – model Deutz-Fahr 5105 z silnikiem spełniającym normę emisji spalin Stage V. Różnice pomiędzy tymi traktorami nie sprowadzają się jednak tylko do jednostki napędowej.



Jarosław Figurski

Konieczność dostosowania się do przepisów Unii Europejskiej dotyczących norm emisji spalin, czyli zmiany osprzętu silnika, jest okazją dla producentów wprowadzenia do traktorów nowych rozwiązań i ulepszeń. Tak też zrobił koncern SDF zastępując ciągniki serii Deutz-Fahr 5G, traktorami serii 5 Stage V.

Bogaty standard

Najnowszą serię 5 ciągników Deutz-Fahr tworzą 4 modele o mocach maksymalnych od 95 do 126 KM. Takie traktory z silnikami 4-cylindrowymi pojawiają się w konfiguratorach dilerów tej marki. – Zdecydowaliśmy się nie umieszczać w konfiguratorach modelu z silnikiem 3-cylindrowym o oznaczeniu 5100, bo w tym segmencie mocy nie są one w Polsce popularne. Jeżeli jednak ktoś będzie chciał go kupić, to może to zrobić składając zamówienie specjalne – podkreśla **Jarosław Figurski**, specjalista produktu w SDF Polska.

Polski oddział koncernu SDF poszedł jeszcze dalej i w konfiguratorach zmniejszył opcje wyposażenia. Nie zostały one jednak usunięte, ale trafiły do ciągników podnosząc ich standard. Dzięki temu traktory Deutz-Fahr serii 5 Stage V mają na dzień dobry m.in. rewersor elektrohydrauliczny, skrzynię biegów 20/20 z jednym półbiegiem (Hi-Lo), funkcję sprzęgła w hamulcu Stop& Go, elektrycznie sterowany tylny TUZ, 3 pary złączy hydraulicznych

i fotel operatora amortyzowany pneumatycznie. – Wyposażenie standardowe ciągników zostało skonfigurowane na podstawie informacji z ostatnich lat, co nasi rolnicy zamawiali. Dzięki temu nie sprzedajemy tak zwanego golasa, ale traktor solidnie doposażony. Warto o tym pamiętać patrząc na ceny najnowszych ciągników Deutz-Fahr serii 5 – podkreśla **Jarosław Figurski**.

Cena sugerowana modelu Deutz-Fahr 5105 wynosi 199 tys. zł netto, ale w ramach akcji promocyjnej można go zakupić za 189 tys. zł netto. W przypadku rolników niepotrzebujących części wymienionego wyposażenia, które trafiło do wersji standardowej, można z niego zrezygnować.

Silnik Stage V

W ciągnikach Deutz-Fahra najnowszej serii 5 montowane są czterocylindrowe silniki Farmotion 45 o pojemności 3,8 l. To znane od lat własne jednostki napędowe koncernu SDF. W celu spełnienia rygorystycznej normy emisji spalin



Jarosław Figurski, specjalista produktu w SDF Polska.

Stage V, zastosowano zawór EGR, katalizator utleniający DOC, filtr DPf i systemem SCR. Ten ostatni został umieszczony u podstawy rury wydechowej, która jest znacznie szersza niż w modelach serii 5G. Jak sprawdziliśmy, z pozycji fotela operatora nie zasłania jednak widoku tak mocno, jak można szacować patrząc na nią podczas oglądania całego ciągnika.

Maksymalny moment obrotowy uzyskiwany jest przy 1400 obr./min. W modelu Deutz-Fahr 5095 wynosi 389 Nm, a w największym 517 Nm. Moce maksymalne generowane są przy 2000 obr./min. Przykładowo w ciągniku 5105 silnik uwalnia wtedy 106 KM. W uzyskiwaniu takich osiągnięć pomaga zastosowanie filtra powietrza PowerCore. – *Głównego wkładu tego filtra nie należy czyścić za pomocą sprężonego powietrza, bo można uszkodzić jego strukturę. Dopuszczalne jest jedynie delikatne opukanie o np. oponę. Jeżeli zauważymy na drugim mniejszym wkładzie filtra ślady zanieczyszczeń, to na pewno pierwszy jest tak zapchany, że trzeba go wymienić na nowy. Drugi wkład jest po prostu wskaźnikiem – podpowiada Jarosław Figurski.*

Dostęp do chłodnic jest dobry, a umieszczony pomiędzy nimi filtr siatkowy wyłapuje zanieczyszczenia. W czasie prac polowych przydatne będą dwa przyciski do zapamiętywania wybranych prędkości obrotowych silnika, które umieszczone są w kabinie na prawej konsoli. Dzięki nim można ustawić zakresy pracy uwrociowej i roboczej – przykładowo w pierwszym przypadku silnik będzie miał obroty wynoszące 1200/min, a w drugim – 1800/min.

Przekładnia z funkcją Stop&Go

Ciągniki Deutz-Fahr najnowszej serii 5 oferowane w Polsce mają w podstawowej kompletacji przekładnię pięciobiegową z dwoma zakresami, rewersem elektrohydraulicznym Powershuttle i dwustopniowym Powershiftem (Hi-Lo). Dostępna jest również wersja z dwoma biegami zmienianymi bez użycia sprzęgła (trzy stopnie Powershift). Tego typu przekładnia (HML) posiada funkcję Automatic Powershift (APS), która automatycznie zmienia półbiegi Powershift na podstawie zmian obciążenia silnika. Ponadto można zamówić skrzynię z biegami pełzającymi oraz super pełzającymi, które nie tylko podwajają liczbę dostępnych przełożeń jazdy do przodu i do tyłu, lecz również umożliwiają pracę przy prędkości minimalnej 300 m/h. Maksymalna liczba przełożeń może wynosić 60/60.

Na dźwigni rewersora elektrohydraulicznego znajduje się suwak



Deutz-Fahry najnowszej serii 5 z silnikami Stage V w kompletacji standardowej na rynek polski są wyposażone m.in. w rewersor elektrohydrauliczny, skrzynię biegów 20/20 z jednym półbiegiem, funkcję sprzęgła w hamulcu Stop&Go, elektrycznie sterowany tylny TUZ i fotel operatora amortyzowany pneumatycznie.



Norma emisji spalin Stage V jest spełniana m.in. dzięki systemowi SCR, który zamontowany jest u podstawy rury wydechowej.

Dane techniczne ciągników DF serii 5 Stage V w kompletacji standardowej na rynek polski

Model	5095	5105	5115	5125
Silnik	Farmotion 45			
Moc maks. (KM)	95	106	116	126
Maks. moment obrotowy (Nm)	389	433	472	517
Przekładnia mechaniczna	20/20 z Powershift HI-LO			
Maks. udźwig tylnego TUZ (kg)	4525	4855	5410	
Maks. przepływ oleju hydr. (l/min)		55		
Rozstaw osi (mm)		2400		
Masa (kg)	3950	4250	4350	
Zbiornik paliwa/AdBlue (l)	135/8		145/10	



Głównego wkładu filtra powietrza Power Core nie należy czyścić za pomocą sprężonego powietrza, bo można uszkodzić jego strukturę. Jeżeli zauważymy na drugim mniejszym wkładzie filtra ślady zanieczyszczeń, to pierwszy trzeba wymienić na nowy – podpowiada Jarosław Figurski.



Do obsługi gniazd hydraulicznych służą 3 dźwignie umieszczone na prawej konsoli. Każda z nich pozwala uruchomić jedną z dwóch funkcji hydraulicznych. Jedna jest przypisana na stałe, a drugą należy dobrać do maszyn, z którymi ciągnik będzie pracował.

pozwalający wybrać jeden z pięciu stopni czułości zmiany kierunku jazdy. Standardowo razem z rewersem Powershuttle dostępny jest system Stop&Go, który pozwala zatrzymać ciągnik poprzez naciśnięcie tylko pedału hamulca nożnego. Przycisk służący do jego aktywacji umieszczony jest na konsoli analogowo-cyfrowej, która zintegrowana jest

z kolumną kierowniczą. Dzięki temu rozwiązaniu zmiana jej położenia nie wpływa na pogorszenie widoczności wskaźników. Ponadto w podstawowej kompletacji dostępny jest przycisk sprzęgła ComfortClutch, który umieszczony jest na głównej dźwigni biegów podstawowych. Pozwala on zmieniać je bez naciskania pedału sprzęgła nożnego. Przekładnie montowane w ciągnikach najnowszej serii 5 budowane są w fabryce należącej do koncernu SDF. Maksymalna prędkość jazdy wynosi 40 km/h.

Wszystkie modele ciągników Deutz-Fahr najnowszej serii 5 mają w standardzie elektrohydrauliczne załączanie napędu na cztery koła i 100% blokady mechanizmu różnicowego na przedniej oraz tylnej osi. W kabinie traktorów zachowany jest standard marki Deutz-Fahr dotyczący przypisania kolorów do poszczególnych podzespołów: pomarańczowy do przekładni, zielony do TUZ-u, niebieski do hydrauliki i żółty do WOM-u.

Ważny wybór funkcji hydraulicznej

W ciągnikach Deutz-Fahr serii 5 Stage V dostępne są dwa układy hydrauliczne o wydajnościach 55 (jedna pompa) lub 90 l/min (pompa podwójna). W kompletacji standardowej dla naszego kraju montowana jest pompa pojedyncza i trzy pary złączy hydraulicznych. Jeden z obwodów ma pokrętkę umieszczoną w miejscu dostępnym po otwarciu tylnej szyby z pozycji fotela operatora, co pozwala zmienić wydatek przepływającego oleju. Do obsługi gniazd hydraulicznych służą 3 dźwignie umieszczone na prawej konsoli. Każda z nich pozwala uruchomić jedną z dwóch funkcji hydraulicznych. Pociągając w kierunku „do siebie” załączymy stały wydatek (z ang. detent), który sprawdzi się do zasilania olejem np. silnika hydraulicznego napędzającego wentylator siewnika czy zamiatarki. Natomiast wychylając dźwignię hydrauliki w kierunku „od siebie” załączymy jedną z trzech wcześniej zamontowanych funkcji układu hydraulicznego. W momencie składania zamówienia na ciągnik należy starannie ją wybrać.

– Klient powinien określić, z jakimi maszynami ciągnik będzie pracował i wspólnie z przedstawicielem handlowym dilerą ciągników Deutz-Fahr zamówić właściwą drugą funkcję hydrauliki zewnętrznej. Można wybrać pompowanie oleju hydraulicznego do siłownika na maszynie aż się do końca wysunie i ciśnienie powrotne spowoduje samoistny powrót dźwigni zablokowanej w położeniu podawania oleju do środkowego stanu neutralnego. Ta funkcja nosi angielską nazwę kick-out i należy ją wybrać na przykład do obsługi przyczepy wywrotki podłączonej do ciągnika jednym przewodem wydatku oleju. Kolejną to fłotą blokującą dźwignię w położeniu wychylnym, co powoduje samoistny przepływ oleju w obwodzie. Sprawdzi się ona podczas pracy z maszynami, które uruchamiamy hydraulicznie, a potem mają samoczynnie złożyć swoje sekcje robocze, np. wysyp ładunku z przyczepy wywrotki, załadunek balota za pomocą unoszonego stołu owijkarki. Ostatnią możliwą do wyboru funkcją załączaną po wychyleniu dźwigni w kierunku „od siebie” jest spring, czyli po prostu sprężyna. W tym przypadku dźwignię należy trzymać, aby olej był pompowany. Po jej puszczeniu sprężyna powoduje powrót do położenia neutralnego. Ta funkcja dedykowana jest do zasilania elementów roboczych wykorzystywanych sporadycznie, krótko – wyjaśnia Jarosław Figurski.

Opcjonalny układ hydrauliczny z pompą o wydatku 90 l/min może obsługiwać cztery obwody hydrauliki zewnętrznej. Wtedy trzy mają sterowanie mechaniczne, ale na każdym gnieździe wyjściowym można regulować przepływ oleju. Czwarty obwód posiada sterowanie przełącznikiem kołyskowym i pozwala na przepływ do 25 l/min, co czyni go przydatnym do zasilania odbiorników niewymagających dużego wydatku, takich jak np. przenośnik podłogowy w rozrzutniku obornika. Co istotne, niezależnie od wybranej pompy układu hydraulicznego obsługującego obwody hydrauliki zewnętrznej i podnośniki tylny oraz opcjonalny przed-



Deutz-Fahr najnowszej serii 5 pozwala za pomocą dźwigni wybrać prędkość tylnego WOM wynoszącą: 540, 540E, 1000, 1000E.

Ciągniki Deutz-Fahr najnowszej serii 5 mogą być fabrycznie przygotowane do prac z ładowaczem czołowym. Podstawowy zestaw o nazwie Light Kit obejmuje przygotowaną pod to narzędzie półramę ze wspornikami, a rozbudowany Ready Kit dodatkowo wygodne podłączenie wszystkich przewodów hydrauliki dzięki złączu hydro-fix. Ponadto w kabinie ciągnika montowany jest wtedy dedykowany dżojstik. Pracę z ładowaczem czołowym ułatwiają takie rozwiązania jak m.in. rewers elektrohydrauliczny, funkcja Stop&Go i opcjonalny układ kierowniczy SDD z redukcją liczby obrotów kołem kierownicy. Fabrycznie ciągnik może być wyposażony w ładowacz marki Stoll. Dostępny jest również specjalny tylny balast, który zapewnia prawidłowe rozłożenie masy między przednią i tylną osią, chroniąc tę pierwszą przed nadmiernym obciążeniem.

ni, układ kierowniczy najnowszych ciągników Deutz-Fahr serii 5 jest zasilany za pomocą niezależnej pompy o wydátku 40 l/min.

Auto WOM i kierownica elektryczna

Tylny WOM ciągników Deutz-Fahr najnowszej serii 5 jest standardowo sterowany elektrohydraulicznie za pomocą mokrego sprzęgła wielotarczowego. Pozwala to na jego obsługę poprzez naciśnięcie przycisku i płynne załączenie oraz odłączenie. Dostępne prędkości wybierane dźwigniami to: 540, 540E, 1000, 1000E. Funkcja Auto WOM może być używana do automatycznego załączania i odłączania wałka odbioru mocy w zależności od położenia podnośnika tylnego. W opcji dostępny jest również przedni WOM o prędkości 1000 obr./min. Ciągniki z komplectacją podstawową na polski rynek mają elektroniczny system sterowania ramionami tylnego TUZ. Jego maksymalny udźwig wynosi od 3600 do 5400 kG zależnie od modelu i wybranej komplectacji z siłownikami wspomagającymi lub bez nich. W opcji dostępny jest również montowany fabrycznie podnośnik.

– W ciągnikach Deutz-Fahr o mocy powyżej 180 KM systemy rolnictwa precyzyjnego są już w praktyce standardem. Natomiast w traktorach serii 5 są rzadko stosowane, ale można do nich zamówić monitor umieszczony na wsporniku, odbiornik



Rozstaw osi ciągnika z silnikiem 4-cylindrowym Deutz-Fahr serii 5 Stage V wynosi 2400 mm.

nawigacji satelitarnej montowany na dachu oraz kierownicę o napędzie elektrycznym. Zestaw ten pozwoli wykonywać pracę w ramach jazdy równoległej. Ponadto aby umożliwić wgląd w dane z ciągnika serii 5 w czasie rzeczywistym, można go wyposażyć w moduł CTM. To urządzenie do transmisji danych wpinane do złącza diagnostycznego traktora ma zintegrowaną kartę e-SIM, która umożliwia wysyłanie danych z magistrali CAN. W ten sposób można analizować w czasie rzeczywistym dane dotyczące wydajności maszyn podczas pracy, w oparciu o dostarczane dokładne informacje na temat lokalizacji, zużycia paliwa, przeciętnej prędkości oraz czasu pracy, a także zapoznawać się na bieżąco z ewentualnymi kodami błędów – wyjaśnia Jarosław Figurski. ///

Tekst i zdjęcia Krzysztof Płocki



W każdym narożniku dachu kabiny standardowo zamontowane jest jedno światło robocze. Opcjonalnie dostępne są w tym miejscu 3, co w sumie daje 12 LED-ów.



Cena sugerowana modelu Deutz-Fahr 5105 wynosi 199 tys. zł netto, ale w ramach akcji promocyjnej można go zakupić za 189 tys. zł netto.